

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA
UNAN-LEÓN
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DEPARTAMENTO DE DERECHO PRIVADO



MONOGRAFÍA

**“EL SICA Y LA REGULACIÓN DE CONTRATOS EN MATERIA
DE TRANSPORTE MARÍTIMO; SITUACIÓN PARTICULAR EN LA
REPUBLICA DE NICARAGUA”**



PREVIO A OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO

AUTORES:

Br. OLIMPIA AVELLANEDA TORREZ MARTÍNEZ

Br. LUÍS ENRIQUE OROZCO DELGADILLO

TUTOR: Msc. LUÍS MONJARREZ SALGADO

LEÓN, NICARAGUA MARZO DEL 2007

DEDICATORIA

Quiero agradecer y dedicar la culminación de este trabajo Monográfico a mi familia, principalmente a mis padres: José Francisco Tórrez Montoya e Isabel Martínez Paz, porque me han apoyado siempre en mis triunfos y desaciertos, y quienes se han empeñado en hacer de mí una mujer y profesional exitosa.

A mi pequeña hija Bilguith Alexandra, quien he sacrificado en tiempo y cariño, para poder culminar mi carrera.

A mi maestro y tutor. Luís Monjarrez Salgado, por su paciencia, empeño y dedicación, pero sobre todo por apoyarnos e incentivarnos en este interesante tema monográfico; a mi compañero de monografía Luís Enrique Orozco Delgadillo por su destreza y entusiasmo al realizar esta aventura hoy culminada.

Y muy especialmente a mi querido Tío el Teniente Coronel y Capitán de Fragata, Antonio Salvador Santos Montoya; por entusiasmarse e impulsarme desde el momento en que di a conocer nuestro tema monográfico; por proporcionarme los documentos necesarios que facilitaron esta investigación y presentarme a las personas indicadas especialistas en la materia, sin las cuales nuestro trabajo hoy no tendría la vida que tiene; por ser el la persona mas critica de mi trabajo y quien me ha incentivado desde el primer momento a realizar el mejor de los esfuerzos.

A todos ellos, Muchas Gracias.

Olimpia Avellanedad Torrez Martínez.

DEDICATORIA

Primero antes que nada, le agradezco a Dios, Jesús y a la mujer más bonita La Virgencita de Mercedes, Patroncita de León; por protegerme, guiarme por el buen camino y dándome sabiduría para realizar este trabajo monográfico, y de llegar hasta este camino de la vida.

A mi Madre, Elna Delgadillo Bermúdez que siempre se ha sacrificado por salir adelante, que me ha dado sabios consejos: “que la vida es una lucha y sólo los débiles la pierden, que en el conocimiento, preparación, valores morales y cristianos está el éxito, y felicidad en la vida”. Por tenerme paciencia hasta llegar a esta etapa de la vida, por quererme y entregarse por mis hermanos y por mi.

Al Dr. Mario Andre Orozco Delgadillo y Dra. Elna Corina Orozco Delgadillo, mis hermanos, pilares fundamentales en mi vida que me han guiado, aconsejado, cuidado y protegido.

Mis sobrinos queridos: Andre Orozco Tapia y Paulina Gonzáles Delgadillo, que son fuente de amor e inspiración para salir adelante.

A mis cuñados Roberto Gonzáles y Natalia Tapia, que han sido personas especiales y dos hermanos más para mí.

A las Familias Delgadillo Urbina, Delgadillo Baldizon, Delgadillo Somarriba; que siempre me han dado ese calor familiar, a mi tía Madre Religiosa de la Asunción Nidia Delgadillo Bermúdez por ser un apoyo para toda la Familia.

Al Dr. Mario Orozco Berrios, quien me ha apoyado con buena voluntad.

Para mi Tutor y Profesor Luís Monjarrez Salgado, por dedicar su tiempo y enseñanza, infinitas gracias.

A todos aquellos Maestros que me impartieron clases, a mi ALMA MATER UNAN-León Facultad de Derecho; por darme la oportunidad de culminar esta carrera de Derecho; a mis compañeros de clases que recorrimos cinco años de carrera.

A la familia Torrez, por haber ayudado y apoyado a la realización de este trabajo, en especial a mi compañera de trabajo Olimpia Torrez Avellaneda, Gracias.

A los hermanos del Colegio La salle que me inculcaron valores cristianos y morales, y profesores que me enseñaron con dedicación y con gran afecto.

A los amigos que siempre me ayudaron, apoyaron y siempre han creído en mí, brindando su sincera amistad.

A mi tía Abuela Maria Berrios Mayorga (q.e.p.d), o Mama Maria quien me enseñó mis primeras letras; le dedico este trabajo a ella, se que estuviera orgullosa. A mi Abuelita Lucia de Orozco, quien fue tierna y dulce con sus nietos; y abuelita Emelina Delgadillo que Dios la tenga en su Santa Gloria.

Al Dr. Francisco Ramírez (q.e.p.d) o Papa Chico, quien fue como mi padre y que me dio mucho cariño, también le dedico este trabajo.

A Norma Romero (q.e.p.d) o mi nana, que me cuidó como su propio hijo.

A mi Primera Hermana, Elna Corina Orozco Delgadillo (q.e.p.d).

A mi Tío Luís Enrique Delgadillo Bermúdez (q.e.p.d). Que luchó por los verdaderos ideales dirigidos a la protección de los pobres, filántropo por excelencia, 1979 (†).

Todos recordados con mucho Aprecio y Cariño.....

Luís Enrique Orozco Delgadillo.

AGRADECIMIENTOS

Queremos patentizar el aprecio y gratitud a nuestro Tutor y Profesor Luís Monjarrez Salgado, que con paciencia, dedicación y sabios consejos nos orientó a la realización de este trabajo. Al Dr. Oscar Danilo Morales, Consultor de la Organización Marítima Internacional (O.M.I) y Experto en Derecho Marítimo, por proporcionarnos información e incentivarnos a llevar a cabo este trabajo; Capitán de Fragata y Jefe de Capitanías de Puerto Antonio Salvador Santos Montoya de la Fuerza Naval del Ejercito de Nicaragua; Lic. Jorge Morales, Director de Seguridad de la Dirección General de Transporte Acuático (D.G.T.A); Ing. Darling Rojas, encargada de Capacitación de la Comisión de Centroamericana de Transporte Marítimo (C.O.C.A.T.R.A.M); y al Lic. Edgar Jarquín, Gerente General de Consolidadora de Carga (G.L.O.C.A.R.G.O). A todos gracias por prestarnos su tiempo y por habernos dado información para este interesante trabajo.

Índice

Páginas

- *GLOSARIO*

- *ABREVIATURAS*

I- INTRODUCCIÓN.....1

- **CAPITULO I:**

**EL DERECHO MARÍTIMO Y LOS CONVENIOS Y CONTRATOS QUE
REGULAN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.**

I.1) Diferencia entre Derecho Marítimo y Derecho del Mar3

I.2) Evolución Histórica de la Regulación del Derecho Marítimo.....4

I.3) Concepto de Derecho Marítimo.....11

I.4) Fuentes del Derecho Marítimo.....11

I.4.1) Derecho Consuetudinario.

I.4.2) Derecho Estatutario.

*I.5) Principales Convenios que regulan el Derecho Marítimo en
Centroamérica*.....13

I.5.A) Convenio Creación O.M.I.....13

I.5.A.1) Establecimiento de la Organización Marítima Internacional.

I.5.A.2) Instrumento que Origina la Organización Marítima Internacional.

I.5.B) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el
Mar.....15

I.5.C) Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.....16

I.5.D) Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques.....17

I.5.E) Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes...18

I.5.F) Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores.....19

I.5.G) Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y
Guardia de la Gente del Mar.....20

I.5.H) Convenio Internacional de Facilitación del Trafico Marítimo.....	20
I.5.I) Protocolo para Prevenir la Contaminación por los Buques.....	21
I.5.J) Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen Contaminación por Hidrocarburos.....	22
I.5.K) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos.....	22
I.5.L) Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debido a Contaminación por Hidrocarburos.....	23
I.5.M) Convenio Internacional Limitación de Responsabilidad Civil.....	24
I.5.N) Convenio Internacional sobre la Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos.....	25
I.5.Ñ) Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima.....	25
I.5.O) Convenio Internacional Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélites.....	26
I.5.P) Convenio Internacional para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe.....	26
I.5.Q) Convención de Naciones Unidas sobre le Derecho del Mar.....	27
I.5.R) Código de Conducta.....	28
I.5.S) Convenio Internacional de Responsabilidad de Empresarios de Terminales....	29
I.5.T) Convenio sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval.....	29
I.5.U) Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques.....	31
I.5.V) Convenio de Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes.....	32
I.6.) Principales Contratos que Regulan el Derecho Marítimo.....	33
I.6.A) Contrato de Transporte de Mercancía.....	33
I.6.B) Contrato de Fletamento.....	34
I.6.B.1) Fletamento Arrendamiento.	
I.6.B.2) Fletamento Transporte.	
I.6.B.3) Fletamento Pasaje.	
I.6.C) Contrato de Arrendamiento de Buque a Casco Desnudo.....	40
I.6.D) Contrato de Arrendamiento de buque Armado y Equipado.....	42
I.6.E) Contrato de Hipoteca Naval.....	43
I.6.F) Contrato de Seguro Marítimo.....	45

I.6.G) Contrato de Salvamento.....	57
I.6.H) Contratos Auxiliares.....	65
I.6.H.1) Contrato de Practicaje.....	66
I.6.H.2) Contrato de Remolque.....	67
I.6.H.2.1) Remolque Portuario.	
I.6.H.2.2) Remolque Salvamento.	
I.6.H.2.3) Remolque Fletamento.	
I.6.H.3) Contrato de Estibaje.....	69
I.6.I) Contrato a la Gruesa o Préstamo Marítimo.....	69
I.6.J) Contrato de Ajuste.....	71
I.6.K) Importancia del Conocimiento de Embarque en el Transporte Marítimo.....	71

-CAPITULO II:

EL SISTEMA DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA Y LA REGULACIÓN DE LOS CONTRATOS EN MATERIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

II.1) ¿Qué es el SICA?.....	73
II.2) Estados Miembros que Conforman el SICA.....	74
II.3) Propósitos y Principios del SICA.....	74 y 76
II.4) Marco Jurídico del SICA.....	77
II.5) Estructura del SICA.....	79
II.6) La COCATRAM como institución Técnica Especializada del SICA que Regula el Derecho Marítimo.....	83
II.7) La Organización Marítima Internacional (OMI) como Institución de Naciones Unidas, Reguladora del Transporte Marítimo.....	84
II.8) Relación entre la OMI y la COCATRAM.....	89
II.9) Antecedentes de la Regulación de Transporte Marítimo en Centroamérica.....	90
II.10) Misión y Visión de la COCATRAM.....	92
II.11) Miembros del Directorio de la COCATRAM.....	92
II.12) Referencia Particular del Proyecto Legismar.....	94

**-CAPITULO III:
MARCO JURÍDICO REGULADOR DE LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE
MARÍTIMO EN
CENTROAMÉRICA Y EN NICARAGUA.**

III.1) La COCATRAM y el Proyecto Centroamericano de Legismar; estado Actual.....	105
III.2) Análisis de los Títulos III de los Libros de Comercio de los Países Miembros del SICA.....	117
III.3) Estado Actual de las Disposiciones y los Convenios que Regulan los Contratos Marítimos ratificados por los Estados Centroamericanos.....	121
III.4) Otras Normas vigentes que Regulan los Contratos de Transporte Marítimo en los Países Miembros del SICA.....	122
III.5) Análisis de los Artos 105, 138.12) y 150.8) de la Constitución Política de Nicaragua del año 1987 y sus Reformas.....	140
III.6) Atribuciones de Ministerios Vinculantes con el Comercio Marítimo y Ministerio de Transporte e Infraestructura según la Ley 290 y su Reglamento.....	145
III.7) Funciones de la Comisión Especial de la Asamblea Nacional respecto a la Regulación Marítima.....	153
III.8) Regulación sobre las Capitanías de Puerto y sus Atribuciones.....	154
III.9) Autoridad Marítima Consular.....	159
III.10) ¿Qué papel desempeña la Dirección General de Aduanas (DGA), en los Puertos?.....	159
III.11) Entrevista a la funcionaria de la Empresa Portuaria Nacional (EPN). Lic. Maria Esperanza Membreño.....	160
III.12) Entrevista al funcionario de la Consolidadora de Carga (GLOCARGO). Lic. Edgard Jarquín.....	161
-CONCLUSIONES.....	163
-RECOMENDACIONES.....	168
-BIBLIOGRAFÍA.....	170
-ANEXOS.....	174
A) TABLA UNO (Cuadro de la Organización Marítima Internacional)	

- B) TABLA DOS (Estructura de los Órganos de la Organización Marítima Internacional)
- C) TABLA TRES (Sistema de las Naciones Unidas)
- D) MEMORANDUN DE ENTENDIMIENTO (OMI – COCATRAM)
- E) MIEMBROS Y ÓRGANOS DEL SICA E INSTITUCIONES ESPECIALIZADAS.
- F) BILL OF LADING, MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL Y CLÁUSULAS (B/L).
- G) CLÁUSULAS DEL INSTITUTO PARA MERCANCÍAS (A), PÓLIZA DE TRANSPORTE CONDICIONES GENERALES (INISER) Y CONDICIONES PARTICULARES PÓLIZA ABIERTA (INISER).
- H) LEY DE TRANSPORTE ACUÁTICO Y SU REGLAMENTO
- I) LEY DE REMOCIÓN DE NAUFRAGIO Y SU REGLAMENTO.
- J) CAPITULO III DEL TRABAJO EN EL MAR, DEL CÓDIGO DEL TRABAJO DE LA REPUBLICA DE NICARAGUA.
- K) ENTREVISTAS.
- M) CLASES DE BUQUES Y SU FUNCIÓN.

GLOSARIO

TERMINO	DEFINICION	REFERENCIA
AGUAS INTERIORES	Son las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial, de jurisdicción provincial.	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
ARTEFACTO NAVAL	Es toda construcción flotante no destinada a navegar mientras resulte auxiliar su navegación.	Ley de Transporte Acuático de Nicaragua. Ley 399.
ARMADOR	Persona o sociedad legalmente constituida y jurídicamente reconocida, que se dedica a administrar un barco mercante.	Enciclopedia del Mar y de la Navegación. Gianni Gazzaroli.
ARQUEO	<u>ARQUEO:</u> Con este termino <u>se designa</u> en la Marina Mercante, el tonelaje o capacidad del buque, es decir, el volumen total (de los compartimientos interiores) del casco de un buque o embarcación. Este volumen se mide en toneladas de arqueo o toneladas Moorson, unidad equivalente a cien pies cúbicos ingleses o 2831 metros cúbicos. Hay que tener presente que, en <u>este caso, la tonelada ya no es una medida de peso sino de volumen.</u> Arqueo Neto o Tonelaje de Registro Neto: Es el volumen de los compartimientos destinados a la carga o que producen (camarotes de pasaje)	Enciclopedia del Mar y de la Navegación. Gianni Gazzaroli
AGENTE MARITIMO	Es toda persona natural o jurídica encargada por cuenta del propietario, fletador o armador de un buque o del	Ley de Transporte Acuático de Nicaragua. Ley 399.

	propietario de la carga, de intervenir en operaciones de comercio marítimo.	
BUQUE	Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, debidamente matriculada de conformidad con las normas vigentes en la materia	Ley de Transporte Acuático de Nicaragua. Ley 399.
CABOTAJE	Denominación específica de la navegación costera que suelen efectuar barcos de pequeño y medio tonelaje,	Enciclopedia del Mar y de la Navegación. Gianni Gazzaroli
CONSIGNATARIO	Persona que recibe una mercancía a ella dirigida, generalmente a título de intermediario y a nombre de su destinatario final	Monografía, primer capítulo.
CONSOLIDACION	Almacenamiento, cuando un almacén es usado para consolidación de despacho, los embarques son hechos hacia una instalación central desde cierto número de localizaciones de manufactura.	
CONOCIMIENTO D EMBARQUE	Es una prueba documental del contrato de fletamento, por la cual se puede transportar mercancías por agua. Este documento es importante porque refleja el embarque de la mercadería, que viene consignada a una persona Jurídica o empresa del País de destino hacia Nicaragua o cualquier otro Estado.	Monografía, primer capítulo.
COMPAÑIAS NAVIERAS	Propietarios, armadores y operadores de buques de la Marina Mercante.	Monografía capítulo tres.
ESTIBA	Es la ubicación y sujeción de la mercadería en las bodegas buque. Esto se realiza de tal forma para que quede asegurada y evitar riesgo a la estabilidad del barco y a las otras cargas, durante la navegación	Enciclopedia del Mar.
ESTADIA	Periodo de tiempo durante el cual el buque es cargado/descargado y por el	Monografía capítulo tres.

	cual no se cobra sobrestadía.	
FRANCO BORDO	Distancia vertical entre la cubierta corrida y el agua (plano de flotación), esta medicio se efectúa al costoado del buque. Como es notorio, cuanto mas peso o carga se embarque en el buque, más se hundirá este, disminuyendo su francobordo.	Convención internacional de líneas de carga (1966).
HIDROCARBUROS	Se hace referencia al petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación	MARPOL 73/78. Anexo1. Artículo 2.
INCOTERMS	Termino que define las condiciones de venta de la mercadería impuesta por la internacional chamberof commerse y que son ampliamente empleadas en el comercio internacional.	Monografía primer capitulo.
INSPECCION	Visita a un buque o artefacto naval para verificar tanto la existencia y validez de los certificados pertinentes y otros documentos.	Ley de Transporte Acuático de Nicaragua. Ley 399.
MANIFIESTO DE EMBARQUE Y/O CARGA	Es el resumen de todas las cargas embarcadas en un buque para los diversos puestos de destino.	Monografía capitulo tres.
PASAJERO	Toda persona que no sea el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo.	SOLAS 74/78
PASAVANTE	Documento que da al capitán de un buque mercante el jefe naval de un país , para que este no sea molestado en su navegación.	Enciclopedia del Mar y de la Navegación. Gianni Gazzaroli
PRACTICAJE	Se entiende por practicaie el servicio de asesoramiento brindado a los capitanes de buques o artefactos navales, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de este.	Ley de Transporte Acuático de Nicaragua. Ley 399.
TONELAJE	Es la capacidad del navío (arqueo) o bien de la	Monografía primer capitulo.

	mercancías(fletamento)	
TRANSBORDO	Descargar, separar y volver a cargar parte/todo el contenido de un vehiculo en transito.	Enciclopedia del Mar y de la Navegación. Gianni Gazzaroli
TRANSPORTE INTERMODAL	Utilizar mas de una forma de entrega un buque.	Monografía segundo capitulo.
TRIPULACION	Personal enrolado a bordo de un barco, excluyendo los pasajeros.	Enciclopedia del Mar y de la Navegación. Gianni Gazzaroli
ZONA CONTIGUA	Se entiende más allá del límite del Mar Territorial, hasta una distancia de 24 millas marinas medidas a partir de la línea de base.	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo33. Firmada en Montego Bay, Jamaica el 10 de Diciembre de 1982.

ABREVIATURAS

ALIDES	Alianza para el Desarrollo Sostenible
B/L	Conocimiento de Embarque.
CSM	Comité de Seguridad Marítima.
CPMM	Comité de Protección del Medio Marino
CIM:	Código Internacional de Mercancías Peligrosas.
COLREG	Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.
CSF, CIF O CAF	Costo Seguro y Flete.
C&F	Costo y Flete.
COCATRAM:	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
CC	Código de Comercio
COMITRAM	Comisión de Ministerios de Transporte
CSC	Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores
DGTA	Dirección general de Transporte Acuático
FAL	Comité de Facilitación

FREEBOARD	Francobordo.
FAS	Free Along Side Shipe (puesto al costado del barco)
FEDAMCO	Federación de Cámaras de comercio de Centroamérica
FECAEXCA	Federación de Cámara de Exportadores de Centroamérica
INMARSAT	Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélites.
LAB O FOB:	Free on Board (venta al costo)
LEG	Comité jurídico.
LEGISMAR	Proyecto de asistencia a Centroamérica para el Desarrollo de una Moderna y Armonizada Legislación Marítima
MARPOL	Protocolo para Prevenir la Contaminación de los Buques.
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
ODECA	Organización de Estados Centroamericanos.
OMI	Organización Marítima Internacional.
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente.
PNUD	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo

STCW	Código de Formación y Titulación y Guardia para la Gente de Mar.
SOLAS	Convenio Internacional para la Vida Humana en el Mar.
SICA	Sistema de Integración Centroamericano.
SIECA	Secretaría Económica Centroamericana
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas obre Comercio y Desarrollo.
UNCLOS-CONVEMAR	Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- .
- .
- .



INTRODUCCIÓN

Muchos textos científicos afirman que el mar abarca aproximadamente el 75% del globo terráqueo, y que desde tiempos antiguos ha servido de vía de comunicación y comercio entre los pueblos.

La situación geográfica de los países Centroamericanos, la cual se encuentra entre el Océano Pacífico por el Oeste y el Mar Caribe por el Este, permite que esta circunstancia sea una gran compuerta al Comercio Internacional Marítimo; y de esta manera da oportunidad a las exportaciones e importaciones de los Estados de la Región, pues son agro productores, creando así un flujo del tráfico de mercancías y sin dejar atrás el sector turístico (buques cruceros) por supuesto, aumentando la actividad marítima. La afluencia de esto nos lleva a crear una cultura legislativa en aras del Derecho Marítimo que regularían con más eficacia los contratos, así lograríamos un bloque comercial Centroamericano con normas marítimas que faciliten el tráfico en el corredor de las rutas oceánicas que nos rodean.

Nicaragua, al igual que los países de la Región Centroamericana, entran a la libre competencia y libre comercio, por esto en nuestro País se ha modernizado el Puerto del Rama, realizándose un dragaje, dirigido a prestar mejores servicios y abriendo más puertas al comercio internacional. Por esto el Estado de Nicaragua debe abrirse a suministrar atención e inclinación a este sector, en donde nuestros legisladores deben revisar y analizar la Legislación Nacional referente a este particular. Para esto en nuestro trabajo nos planteamos nuestro objetivo general: “Valorar si dentro del SICA las normas que regulan las contrataciones sobre derecho marítimo en la región y en Nicaragua se encuentran actualizadas”. Además como objetivos específicos definimos “Hacer una breve referencia a la evolución histórica de la regulación del Derecho Marítimo y relacionar los principales Convenios y Tratados que se vinculan en las contrataciones de Transporte Marítimo en Centroamérica, determinar el papel que ha tenido la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) a través del marco jurídico del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), particularmente en el proyecto LEGISMAR e



investigar el estado actual de las disposiciones y los convenios internacionales que regulan los contratos marítimos ratificados por los Estados Centroamericanos”.

Nuestra voluntad es tratar de comprobar en el presente trabajo monográfico, nuestra hipótesis, que intentamos defender “Existe insuficiencia de un ordenamiento Jurídico común actualizado y completo para los países miembros del Sistema de Integración Centroamericana, (SICA) que afecta el ejercicio de las Contrataciones Marítimas, y provoca sinuosidades en las relaciones Comerciales Marítimas internacionales. Particularmente en Nicaragua, se debe adoptar un cuerpo de normas innovadoras que facilite este proceso común en cuanto a las regulaciones de contrataciones marítimas se refiere, para atender de forma adecuada a las nuevas necesidades que se están generando”.

Como en todo trabajo de investigación, es fundamental la información bibliográfica, nuestra búsqueda se realizó en la biblioteca de nuestra Universidad en la Facultad de Derecho, en donde encontramos parte de la información requerida para el tema, visitamos la biblioteca del Banco Central de la ciudad de León cuya información fue muy pobre; siguiendo este paseo de recolección de información nos remitimos al uso de la red mundial INTERNET, donde fue productivo extraer información; visitamos sitios web de las Naciones Unidas, del SICA, OMI y Convenios en la página de google.com; sin dejar atrás también la página web de la Asamblea Nacional de Nicaragua.

Posteriormente, realizamos entrevistas a funcionarios claves de las instituciones que se vinculan al tema: Ing. Darling Rojas, encargada de Capacitación de la COCATRAM; Dr. Jorge Morales, Director de Seguridad de la DGTA; Lic. María Esperanza Membreño, Directora de la Comunicación EPN; Lic. Edgar Jarquín, Gerente General de Consolidadora GLOCARGO. El Dr. Oscar Danilo Morales, experto en derecho marítimo y consultor de la OMI, que nos facilitó información sobre el tema de nuestro trabajo con conferencias realizadas en diferentes países.



CAPITULO I

EL DERECHO MARÍTIMO Y LOS CONVENIOS Y CONTRATOS QUE REGULAN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

I.1: DIFERENCIAS ENTRE DERECHO MARÍTIMO Y DERECHO DEL MAR

CONCEPTO DE DERECHO MARITIMO

Se podría afirmar que el Derecho Marítimo y el Derecho del Mar tienen dos vías distintas desde el punto de vista de su naturaleza y de sus objetivos. Para empezar, el Derecho Marítimo tiene una naturaleza mercantil, ya que las exploraciones comerciales por mar y fluvial se han dado por relaciones mercantiles entre los Estados y particulares. En cuanto a su objetivo principal, podríamos decir, es la transferencia de mercancías por vía acuática y que por ende se regula de manera autónoma por ser una rama del Derecho que abarca relaciones jurídicas, hechos y consecuencias propias sobre la navegación por agua.

CONCEPTO DE DERECHO DEL MAR

En cuanto al Derecho del Mar enmarcado en el Derecho Internacional Publico, su naturaleza se funda en reglamentaciones de tipo limítrofes del mar derivado de: Dominio Marítimo, Mar Territorial, Plataforma Continental y Zonas Contiguas, así mismo también los Espacios Aéreos Subyacentes y Fondos Marinos de los Estados regulados por ejemplo: Convención de Santo Domingo de Junio del 1972, Convención de Ginebra de 1958 y actualmente la Convención de Montego Bay, Jamaica de 1982. No se puede dejar escapar que su objetivo es el respeto a la soberanía marítima de los pueblos, velar por la justa navegación y control de las explotaciones de los recursos naturales del mar, en donde se establece La Organización Marítima Internacional que se encarga de mantener la paz en los océanos y la navegación segura. Podemos



decir que se relacionan en el sentido de que el Derecho del Mar establece normas de Derecho público para el ejercicio del Derecho Marítimo.

I.2: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO.

Cuando las normas comerciales comenzaban a tratar de convertirse en instituciones jurídicas, ya las normas del mar constituían un conjunto independiente, observado por todos los pueblos navegantes; es por eso que hablar del Derecho Marítimo es hablar de la historia misma de la civilización y el comercio¹.

El Código de Hamurabí redactado hace mas de tres mil años aproximadamente, contenía disposiciones rudimentarias en cuanto a la disciplina del Derecho Marítimo, entre ellas existían artículos relacionados con los fletes, responsabilidad del transportista, contrataciones navales etc.

El Código de Manú, en la India, contaba con referencia a los contratos originados en el comercio marítimo; así también conocían la navegación marítima con fines mercantiles algunas tribus africanas, como por ejemplo, los Dualas. Pero los propiamente marineros son los polinesios; una gran parte de esas islas eran comerciantes.²

El tráfico entre los archipiélagos conserva aún hoy gran importancia; para la historia del derecho de gentes tiene un particular interés este tráfico primitivo por vía marítima.

En los pueblos semicivilizados: Los navegantes son los malayos, y su comercio es sobre todo Comercio Marítimo. Esto explica que ya en épocas muy tempranas poseían los códigos marítimos de los reinos de Makassar y Buguí,

¹ Álvarez Boudet, Bernardino. Derecho Marítimo. La Habana, Cuba. Pág. 3

² Paúl, Rehme. Historia universal del Derecho Mercantil, Pág.27.



en el siglo XVIII, estos regulaban unas pocas instituciones de derecho mercantil, también se encuentran preceptos acerca de la commenda, que eran Contratos Marítimos, y además disposiciones sobre los contratos de trabajo contraídos con ocasión del viaje, sobre averías y también sobre el préstamo marítimo.

Para los Egipcios, Fenicios, Griegos, Cartaginenses y Romanos el mar fue su medio de comunicación, lo cual contribuyó de gran manera al comercio marítimo:

En Grecia: El comercio marítimo llegó a ser muy importante, por ejemplo: el préstamo marítimo es de origen fenicio. Era un instrumento de especulación, puede ser tenido por institución de derecho marítimo común³.

En Roma: Sobre todo durante el imperio, la navegación adquiere mucho auge, legislaron esta materia diversos cuerpos legales como son el Código de Justiniano y el código Teodosiano.⁴

En La Edad Media: Mientras el derecho mercantil terrestre y el civil eran abandonados, el derecho marítimo maduraba en gran manera; para cuestiones de esta disciplina creóse, en la época de los Plantagents, un tribunal especial, la “court of admiralty”, el cual aplicaba las Leyes de Oleron⁵, que reglamentaba la navegación en los puertos de Burdeos, La Rochelle y las costas de Bretaña y Normandía, Castilla y ciudades del Báltico, Su aplicación se fue extendiendo con el tiempo, tomando nombres distintos como “Leyes de Wisby”, en las riveras del báltico etc.

En el Mediterráneo: También se desarrolló el Derecho Marítimo, aunque en forma distinta, ya que los textos legales marítimos de diferentes villas se condensaron en lo que habría de ser la manifestación orgánica de mayor valor de La Edad Media: **El Consulado del Mar:** Esta importante compilación

³ Op Cit .Paul Rehme, Pág.52

⁴ Álvarez Boudet, Bernardino. Derecho Marítimo. La Habana Cuba. Pág. 4.

⁵ Historia universal del Derecho Mercantil. Pág.119



contenía normas relativas a la construcción de buques, a las obligaciones del armador, a los derechos y obligaciones de los tripulantes, a los fletamentos, a los pasajeros etc.

Con posterioridad al consulado del mar, se publicaron en España diversas ordenanzas; entre ellas:

Las ordenanzas de la casa de contratación de Sevilla en 1556.

Las ordenanzas de Carlos V de 1552.

Las ordenanzas de contratación de Bilbao 1560.

Entre otras las cuales se fundieron en una colección denominada Recopilación de las Indias 1774.

En Francia, bajo el reinado de Luís XIV se sistematizó la legislación marítima a través de las Ordenanzas de La Marina Francesa de 1681, también conocidas como las ordenanzas de Colbert que constituyó un verdadero Código de la navegación. Estas tuvieron una notable influencia en toda la obra codificadora posterior al derecho marítimo en un sinnúmero de países del mundo.

No se pueden pasar por alto el Código de navegación Italiano de 1942, trabajo muy importante y trascendental para el Derecho Marítimo; cabe mencionar también el Código Marítimo de La URSS de 1929.

Subsiguientemente a estos eventos, se realizaron un sinnúmero de trabajos para llegar a la adopción de ciertas reglas internacionales en materia de fletamentos:

Reglas de Sheffield: La primera iniciativa para llegar a reglas uniformes, es la del congreso de Sheffield, este congreso se reunió en octubre de 1865, y votó diez reglas. La afirmación mas saliente de ellas es que el flete no se debe, sino una vez efectuado el transporte, y que interrumpido el transporte no hay flete.⁶

⁶ Aparicio, Néstor. Derecho Mercantil Marítimo. Argentina. . Pág. 177



Conferencia de Liverpool (1882): En ella estaban representadas las compañías navieras, de seguros, armadores etc, estos últimos tenían la mayoría a su favor.

Conferencia de Hamburgo y Amberes (1885): En el la responsabilidad del armador fue considerada desde un nuevo punto de vista, reglamentándose la responsabilidad, distinguiéndose las faltas náuticas de las demás y se estableció la nulidad de las cláusulas de irresponsabilidad contrarias a sus soluciones.

Congreso de Bruselas (1888): Se estableció un convenio internacional en lo que se refiere al contrato de fletamento.

Reglas de York-Amberes (1890): Llamadas así debido a su lugar de origen, en donde fueron redactadas, las primeras reglas de York se dieron en 1864, y ambas aparecieron en 1890; luego la Asociación de Derecho Internacional en una conferencia efectuada en Estocolmo en 1924, fueron actualizadas acorde a la necesidades modernas; cuando finalmente en septiembre de 1949 se realizan las modificaciones que comenzaron a tener validez el primero de enero de 1950.

Las Reglas de York –Amberes constituyen lo que podría denominarse un “Código Propio del Tráfico”.⁷

Lo anterior se justifica a causa de la constante aplicación de las reglas, ya que estas se incorporaban en las pólizas de fletamento y conocimientos de embarque, por consecuencia los contratantes se obligaban a las reglas en los casos en que fuesen necesarias.

El esquema de las Reglas York-Amberes de 1950, se inicia con una regla de interpretación, seguida de siete reglas, señaladas con las letras A hasta G, que enuncian los principios generales. Las reglas señaladas con letras están

⁷. Lord Chorley. Derecho Marítimo Londres Inglaterra, Pág. 266.



seguidas por veintidós reglas numeradas que se refieren a supuestos especiales.⁸

Como es obvio estas reglas son extensas y confusas, su aplicación puede ser tediosa en la práctica, pero han ayudado a esclarecer las problemáticas sobre las averías por ejemplo existe la regla A que expone: “existe un acto de avería común cuando, y solamente cuando, se hace o se incurre intencional y razonablemente para la seguridad común en algún sacrificio o gasto extraordinario, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común”.⁹

Para entender las averías referidas en estas reglas es necesario explicarlas de forma breve:

Las averías han sido clasificadas en dos grandes y únicos grupos: las **averías simples**; que son todos los daños accidentales y gastos que no han sido hechos para la utilidad común, y las **averías gruesas o comunes**; que son todos los daños o gastos extraordinarios y voluntarios hechos en beneficio común del buque y su carga¹⁰

Finalmente se designó un Comité de redacción presidido por el profesor Kaj Pineus, e integrado por los señores N. Gordon, H. Voet, H. Cacic y J. Hoggins, que produjo un proyecto que, corregido una y otra vez, fue llevado a la *XXX Conferencia del Comité Maritime International* celebrado en Hamburgo, del 1 al 5 de Abril de 1974, durante la cual el día 4 de Abril de 1974, se aprobó un conjunto de normas sobre las averías gruesas, conocidas como las **Reglas de York-Amberes de 1974**.¹¹

Congreso de Génova (1892): Con motivo de la conmemoración en aniversario al descubrimiento de América, se celebró este congreso de Derecho Marítimo

⁸Op cit. Lord Chorley. Londres Inglaterra, Pág. 266.

⁹Op cit. Lord Chorley. Londres Inglaterra, Pág. 267.

¹⁰ <http://www.legislaws.com.ar>

¹¹ <http://www.legislaws.com.ar>



en el cual se volvió a tratar puntos que se habían ocupado en congresos anteriores. Mantuvo la diferencia entre faltas náuticas y faltas del capitán como agente comercial.

La legislación Internacional relativa al transporte marítimo, marca su inicio:

El Common Law: A principios del siglo pasado, el tráfico marítimo estaba prácticamente dominado por las flotas inglesas, el “Common Law” anglosajón, los antecedentes de esta regulación son de gran valor para la creación y codificación del derecho marítimo, hacían soportar a los cargadores la casi totalidad de los daños en sus mercancías durante el transporte, a través de cláusulas de exoneración, contenidas en los B/L (Conocimiento de Embarque).

La Harter Act: Los cargadores de los países que tenían flota mercante poco desarrollada y en los que su presión política era mas fuerte, iniciaron movimientos para lograr promulgar leyes nacionales que frenaran los abusos de los navieros; en 1924 se promulgó en Estados Unidos la Ley Federal (“La Harter Act”) que lleva el nombre del senador que lo patrocinó, esta ley supone el primer freno al sistema de libertades de contratación que imperaba en los derechos internos de los distintos Estados.

Paralelamente a este movimiento institutivo, se comenzaron a realizar reformas que se extendieron de inmediato al ámbito internacional; en tales circunstancias nacen:

Las Reglas de la Haya (1924): Aprobadas por el Comité Marítimo Internacional, las reglas de orientación puramente inglesa, se propusieron en forma de Conocimientos-Tipo para que las partes las incorporasen voluntariamente a los contratos que celebrasen. No se trataba de un convenio internacional de obligatorio cumplimiento, sino de una serie de cláusulas modelo cuya implantación en el tráfico correspondería a las asociaciones de armadores y cargadores sobre bases de voluntariedad. Sin embargo no prosperó porque comenzaron a recelar más asociaciones respecto de otras,



temiendo que aquellos porteadores que los pusieron en práctica si no eran seguidos por los demás países, se encontrarían en una situación de desventaja y llegaron a la conclusión de que era conveniente que, por medio de una conferencia internacional a la que compareciesen los representantes de los Estados, se impusieran legislativamente mediante la celebración de un convenio internacional.

Convenio de Bruselas (1924): Convocado por el Comité Marítimo Internacional, en el se aprueba un verdadero texto normativo sobre unificación de ciertas reglas en materias de B/L (Conocimiento de Embarque), debido a que el convenio se limitó a recoger el clausulado de las “Reglas de la Haya”; se le conoce en la práctica con este último nombre.

Las Reglas de la Haya-Visby (1968): Se aprueba el primer protocolo modificativo de las Reglas de la Haya conocido como Reglas de Visby; se da una importante modificación al acápite que regulaba el ámbito geográfico de aplicación, delimitando tal ámbito por referencia al transporte marítimo internacional, es decir el que se realice entre dos Estados. Se podría resumir las novedades establecidas del siguiente modo, se amplía el ámbito de aplicación del convenio; se modifica elevándolo a la realidad actual, se precisan algunos aspectos sobre plazo para el ejercicio de las acciones judiciales derivadas del contrato, se prohíbe la prueba en contrario contra un tenedor de buena fe distinto del cargador.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo): Fue la UNCITRAL quien adoptó una resolución en la que se señalaba que la revisión de las Reglas de la Haya-Visby debería de “ir encaminado principalmente a la eliminación de las incertidumbres y ambigüedades que existían, y a establecer una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el portador, con disposiciones adecuadas sobre la carga de la prueba” Para ello se formó dentro del seno de la UNCITRAL un grupo de trabajo, con participación de otras organizaciones internacionales, dicho grupo de trabajo elaboró en su tercer periodo de



sesiones celebrado en Ginebra en 1972 un amplio informe que se constituiría después como el convenio llamado de Las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías en 1978. Este convenio entró en vigor en 1992. Las Reglas de Hamburgo reflejan ser un texto muy superior en el plano técnico-jurídico a las anteriores Reglas Internacionales y más concretas en su contenido.

I.3: CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO.

El Derecho Marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinado a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos.¹²

A priori del concepto antes expuesto podemos afirmar, que el Derecho Marítimo captura el estudio de un conglomerado de normas y situaciones jurídicas, donde juegan un papel principal el buque, el espacio acuático, y sin dejar atrás el transporte de mercancías así como también diversas operaciones que se realizan a través mar.

I.4: FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO.

I.4.1) Derecho Consuetudinario: Es el Derecho que nace de la voluntad jurídica que su principal ingrediente es el uso a lo largo del tiempo sin interrupción de un hecho o actividad determinada.

La Costumbre fue y ha sido hasta la actualidad uno de los pilares para sanar ciertos inconvenientes que pueden presentar la aplicación de determinada norma.

¹²Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México. Pág.6.



Históricamente los usos marítimos y la costumbre marítima constituyen el primer rango de las fuentes del derecho Marítimo.¹³

Existen dos categorías de usos:

Los usos Interpretativos, CSF, CIF o CAF (Costo, Seguro y Flete); LAB o FOB (Free on board); FAS (Free Along Side Ship) y CF (Costo y Flete); estos usos no se apartan de la compra-venta mercantil o civil, por la situación particular de su escenario que es el mar adquiere modalidades específicas, el uso de estas modalidades son antiguas en el sentido práctico, porque los navieros eran a la vez cargadores para poder vender sus mercancías. Se tiene un dato muy añejo sobre este particular que es sobre las ferias marinas en donde llegaban de lejos navieros de NAO de CHINA que compraban en estas ferias y cargaban sus barcos para el viaje de regreso.

La explicación de estas cláusulas se tocará en el contrato de seguro marítimo mas adelante de este capítulo.

Los usos normativos, dominan parte del Comercio Marítimo debido a la falta de disposiciones legales; los Códigos hacen alusión a la práctica de los usos y estos en los contratos se remiten como norma objetiva que su aplicación es a nivel internacional.

Como por ejemplo: los contratos de fletamento, seguros y conocimientos de embarque se fundamentan en el uso.

I.4.2) Derecho Estatutario: Son eminentemente las normas escritas, son de carácter permanente y estáticas, dictadas por un órgano competente o autoridad.

Las normas de derecho marítimo se encuentran en los códigos de comercio, en los cuales las disposiciones de este Derecho se encuentran enfatizadas en los

¹³ Álvarez Boudet, Bernardino. Derecho Marítimo. La Habana Cuba. Pág. 10-11



libros terceros de los mencionados códigos como aparecen en los de Centroamérica; aparecen estipulaciones sobre el buque, las personas (navíos y capitanes), las obligaciones accesorias y auxiliares etc.

I.5: PRINCIPALES CONVENIOS QUE REGULAN EL DERECHO MARÍTIMO EN CENTRO AMÉRICA.

I.5.A. CONVENIO CREACIÓN ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI):

La organización marítima internacional es un órgano de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos.

Sus objetivos: Son disponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales, relativas a cuestiones técnicas de toda índole, concerniente a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima la eficiencia de la navegación y la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

I.5.A.1. ESTABLECIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL¹⁴ (OMI)

La OMI fue establecida en una conferencia marítima de las Naciones Unidas en 1948. Pensando principalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos internacionales que acrecentaran la seguridad en el mar.

¹⁴[http: www.onu.org.com](http://www.onu.org.com)



La OMI esta domiciliada en Londres y es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en gran breaña. La plantilla de la secretaria de la OMI cuenta en estos momentos con cerca de trescientas personas.

El trabajo técnico de la organización es llevado a cabo por cinco comités:

Comité de Seguridad Marítima (CSM), Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), Comité de Facilitación (FAL), Comité Jurídico (LEG), y Comité de Cooperación Técnica (CTC).

I.5.A.1. INSTRUMENTOS QUE ORIGINA LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

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

Además de los convenios y otros instrumentos convencionales, la OMI adopta también numerosos **instrumentos no vinculantes de adopción voluntaria**, salvo que el convenio indique lo contrario como son los códigos y recomendaciones que aprueba mediante resoluciones la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima, y el Comité de Protección del Medio Marino.

Aunque comúnmente los códigos y recomendaciones no constituyen instrumentos de carácter obligatorio, la OMI estima que pueden ayudar a los Estados miembros para aplicar dicha normativa en su respectiva Legislación Nacional, instando a los gobiernos para que esto se ejecute de esa forma.



i.5.B. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (CONVENIO SOLAS74-78-88)

El SOLAS de 1960 es el fruto de la primera conferencia organizada por la OMI, referida a la seguridad marítima; el cual posteriormente se encontró con una serie de oposiciones y enmiendas. La OMI decidió introducir un nuevo convenio SOLAS que no solo incorporase todas las enmiendas al convenio de 1960 aprobadas hasta entonces, sino que incluyese también un nuevo procedimiento que permitiera que las enmiendas que se hiciesen en los sucesivos entraran en vigor en un periodo de tiempo razonable. **El convenio que se adoptó es la versión que está actualmente en vigor en 1974** y es improbable que sea sustituido por un nuevo instrumento.

Hasta el momento hacen parte de **SOLAS/74**, ciento treinta y ocho (138) Estados de los cuales tres no son miembros de la OMI; que en conjunto representan el 98.36% del tonelaje de la flota mundial. Mientras para el protocolo/78 son parte noventa y uno (91) Estados que representan el 91.37% del tonelaje de la flota mundial aproximadamente.

El objetivo principal del convenio SOLAS es estipular normas para la construcción del equipo y utilización de los buques dedicados a viajes internacionales compatibles con su seguridad.

En cuanto a las disposiciones generales: este convenio es aplicable solamente a buques de pasaje, carga y tanque que efectúen continuamente viajes internacionales, salvo disposiciones expresas; contiene disposiciones de seguridad en cuanto a compartimentado y estabilidad, instalaciones de maquinas e instalaciones eléctricas, detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento. Regula, la realización de pruebas durante la fabricación de pruebas en los buques. **Describe las instalaciones de radiocomunicación que debe llevar a bordo un buque. Indica ciertos servicios de seguridad de la navegación** que deben proveer los gobiernos contratantes en cuanto al tiempo.



En cuanto al transporte de granos: SOLAS fija reglas sobre la estiba, embazado y sujeción de la carga de granos y demás cargas a granel. **Regula el transporte de mercancías peligrosas, buques nucleares y gestión de la seguridad operacional del buque.**

I.5.C CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA **(CONVENIO LL 66-88)**

El objetivo principal de este instrumento de límites, respecto del calado, es hasta cuánto se puede cargar un buque para contribuir a la seguridad de la navegación. Esos límites se establecen en francobordo, junto con normas relativas a la estanquidad, la intemperie y la integridad de estanquidad.

Las reglas del presente convenio tienen en cuenta **los posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año.** El anexo técnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, (portas de desagüe), escotillas y otros elementos del buque. **El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanquidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.**

Las líneas de carga asignadas deben marcarse a cada a lado en el centro del buque, junto con la línea de cubierta. Los buques destinados al transporte de pubertades de madera tienen asignado un francobordo más pequeño, ya que la cubierta proporciona protección contra el impacto de las olas.

I.5.D. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES **(CONVENIO ARQUEO 69)**

ARQUEO: Con este termino **se designa** en la Marina Mercante, el tonelaje o capacidad del buque, es decir, el volumen total (de los compartimientos interiores) del casco de un buque o embarcación. Este volumen se mide en toneladas de arqueo o toneladas Moorson, unidad equivalente a cien pies cúbicos ingleses o 2831 metros cúbicos. Hay que tener presente que, en **este**



caso, la tonelada ya no es una medida de peso sino de volumen. Arqueo Neto o Tonelaje de Registro Neto: Es el volumen de los compartimientos destinados a la carga o que producen (camarotes de pasaje).¹⁵

Convenio Arqueo 69: Fecha de aprobación: veintitrés de junio de 1969; fecha de entrada en vigor: dieciocho de julio de 1982.

Fue el primer intento exitoso adoptado por la OMI para la creación de Arqueo Universal.

Anteriormente para calcular el Arqueo de los Buques Mercantes se utilizaba un sistema ideado por George Moorson en 1854 el cual era muy utilizado inclusive ante la presencia de otros sistemas diferentes, del resultado de esta situación se dio la necesidad de utilizar un sistema internacional único.

En este convenio se emplea al termino de Arqueos que se divide en dos: **Arqueo Bruto:** Es una función del volumen total de todos los espacios cerrados del buque, en tanto el **Arqueo Neto:** Es una función del volumen total de todos los espacios del buque; el cual no debe ser inferior al 30% del Arqueo Bruto; estos son calculados de manera independiente, así lo establece el convenio.

El Arqueo Neto es uno solo se puede modificar una vez al año en donde las reglas de Arqueo se aplican a Buques construidos a partir de la vigencia del convenio, mientras que los existentes no modificados conservarían el Arqueo original durante doce años después de la entrada en vigor del convenio, esto con el fin de salvaguardar el bienestar económico del sector naviero.

¹⁵ Gianni, Gazzaroli. Enciclopedia del Mar y de la Navegación. España. Pág. 29.



I.5.E. CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES. (CONVENIO COLREG 72)

ABORDAR: Colisionar dos embarcaciones accidental o intencionalmente.¹⁶

CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, HECHO EN LONDRES EL DIA 20 DE OCTUBRE DE 1972.

El Convenio de Abordaje agrupa disposiciones en secciones que tratan de las reglas de rumbo y gobierno, luces, marcas y señales acústicas y luminosas. Hay también cuatro anexos que contienen prescripciones técnicas y relativas, alusivas a lo antes mencionados, señales adicionales para buques de pesca que se encuentran faenando muy cerca de otros y sobre señales internacionales de socorro.

Se proporciona **orientación para determinar la velocidad de seguridad, el riesgo de abordaje y la conducta de los buques que circulen dentro o en la proximidad de los dispositivos de separación de tráfico, otras reglas se refieren a la navegación de buques en canales angostos, la conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida, buques con capacidad de maniobra restringidas.**

I.5.F. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES (CONVENIO CSC 72)

Debido al incremento de la utilización de contenedores para el transporte de mercancías por mar, y la construcción de buques porta contenedores especializados, la OMI se comprometió en 1967 a **estudiar la seguridad de la contenerización, en el transporte marítimo en donde el contenedor es el**

¹⁶Gianni, Gazzaroli. Enciclopedia del Mar y de la Navegación. España. Pág. 2.



principal protagonista de este estudio; como resultado de este, la OMI en conjunto con la Comisión Económica para Europa, elaboró un proyecto de convenio en 1972, conferencia convocada con el apoyo de las Naciones Unidas, que dejó como fruto la aprobación del Convenio.

El Convenio presenta dos objetivos: El objetivo **principal es mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte y manipulación de contenedores** y prescripciones conexas de resistencia, control y prueba de contenedores. **Su objetivo complementario es mantener el alto nivel de seguridad de la vida humana en el transporte; proporcionando reglas de seguridad internacional uniforme, aplicables a todos los modos de superficie** y de esta manera se evita la proliferación de reglas nacionales de seguridad divergentes.

El convenio establece procedimiento en virtud de los cuales los contenedores que se utilicen en el transporte internacional deben ser aprobados, respecto de su seguridad por la administración de un Estado contratante o por una organización que actúen en su nombre.

Los contenedores marinos, siguiendo la normativa internacional del convenio de seguridad de los contenedores (CSC) están sujetos a un riguroso protocolo de pruebas en su fabricación, el constructor de los mismos deberá ser reconocido como tal por la administración de su país ante la que previamente habrá justificado sobradamente su capacidad técnica para poder fabricarlos.

Cinco años después de su fabricación sin haber sufrido ningún tipo de alteración en su estructura, los contenedores deberán someterse a inspecciones periódicas ACEP (Aproval Continuous Examination Program) según la Convention For Safety Containers. 1972(CSC).



**I.5.G. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN
TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DEL MAR. (CONVENIO STCW
78/95)**

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, hecho en Londres el 7 de julio de 1978.

Este convenio de formación **regula las condiciones**, que se establecen a la **gente del mar** en cuanto a: **la obtención de licencia de navegación y los requisitos mínimos que estas deben llevar**; son estipulaciones para el entrenamiento y titulación ; de igual manera este contiene el escenario y comportamiento de sección de puertos, sección de maquinas, sección de radiocomunicaciones, requisitos especiales para el personal de buques tanques, y su eficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

Lo antes expuesto tiene un origen del código de formación adoptado en 1995, el cual en su parte A contiene obligaciones que cumplir y la parte B comprende un sinnúmero de recomendaciones las cuales han quedado en el criterio prudente y deliberado de la OMI y de otras organizaciones internacionales.

**I.5.H. CONVENIO SOBRE FACILITACIÓN DEL TRAFICO MARÍTIMO
INTERNACIONAL (CONVENIO FAL65)**

El Convenio de la Organización Marítima Internacional para facilitar el tráfico marítimo a tenor de su posterior modificación (en lo sucesivo, «**el Convenio FAL OMI**»), adoptado por la Conferencia Internacional para facilitar el transporte y los viajes marítimos, de 9 de abril de 1965, ha establecido un conjunto de modelos de formularios normalizados para facilitar el cumplimiento de determinadas formalidades de información a las que están obligados los buques cuando entran en los puertos comunitarios o salen de estos.



Con vigencia desde el 9 de Abril de 1965, **su objetivo es evitar demoras en el tráfico marítimo**; y promover la colaboración de los Estados para asegurar un buen grado de uniformidad en formalidades y procedimientos. (Consta de dieciséis artículos y un anexo relativo a la llegada, permanencia, salida de buques y personas).

I.5.I. PROTOCOLO PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES. (MARPOL 73/78)

Fecha internacional de **entrada en vigor** dos de octubre de 1983.

Objetivos: dotar de normas para evitar las descargas de sustancias contaminantes operacionales y accidentes de los buques.

Pese a las medidas ya adoptadas por la OMI para hacer frente a la contaminación por hidrocarburos, las trascendentales novedades surgidas en las prácticas industriales modernas hicieron pronto patente la necesidad de adoptar otras medidas.

En consecuencia, la Asamblea de la OMI, decidió, en 1969 convocar una conferencia internacional que elaborase un acuerdo internacional para imponer restricciones a la contaminación del mar. La tierra y el aire por los buques. El convenio fue adoptado en noviembre de 1973.

El convenio tiene dos aspectos importantes de la contaminación procedente de los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar y se aplica a todos los tipos de buques, aunque no es aplicable a la continuación resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos.



I.5.J. CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (INTERVENCIÓN 69)

El convenio de Intervención es producto de numerosas enmiendas realizadas al Convenio para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1954, este se actualizó en 1962, y con posterioridad tras la tragedia del naufragio del TORREY CANYON en 1967 se dio lugar a que se crearan nuevos convenios y otros instrumentos, incluidos nuevas enmiendas al convenio de 1954; provocando que el 29 de noviembre de 1969, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), se suscribió el citado instrumento que establece la necesidad de proteger los intereses de las poblaciones contra las graves consecuencias de los accidentes marítimos que causen riesgo de contaminación por el derrame de hidrocarburos.

Este instrumento autoriza a las partes intervinientes a tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente, contra su litoral o intereses conexos, resultante de la contaminación por hidrocarburos derivado de un accidente marítimo u otros eventos con similares consecuencia.

I.5.K. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CLC 69)

Convenio de Responsabilidad se refiere al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

Este convenio se centra en asegurar la indemnización a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos a causa de un siniestro marítimo que afecta a buques tanques y su carga. Así mismo responsabiliza al dueño del buque desde que se haya descargado el hidrocarburo contaminante.



Con algunas excepciones la responsabilidad es objetiva, el propietario del buque esta obligado a demostrar en cada caso que debe aplicarse alguna de las excepciones; salvo que sea culpable de hecho, el propietario puede limitar su responsabilidad de un suceso.

Este instrumento jurídico no deja pasar por alto el seguro o una garantía financiera que deben tener los buques por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario en un suceso. La garantía del seguro se dirige a los buques que transportan 200 toneladas o más, pero no a los buques de transporte de hidrocarburos a granel.

Los buques de guerra y estatales que estén a servicio del Estado no se aplica el presente convenio, ahora bien no se puede dejar escapar la responsabilidad que tienen los Estados cuando tienen operaciones de transporte de hidrocarburos los cuales deben emitir por una autoridad competente que la actividad competente que la matricula del buque esta sujeta a este tratado.

I.5.L. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDO A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBURO (FONDO).

Convenio internacional de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, hecho en Brusela s el 18 de diciembre de 1971.

Fecha internacional de entrada en vigor 16 de octubre de 1978.

Es un régimen internacional de carácter independiente y voluntario de los Estados, que tiene como objetivos proporcionar indemnización complementaria por daños debidos a la contaminación producidas por derrame por hidrocarburo persistente procedente de la carga de los buques tanques.



Protocolo de 1976 que enmienda el convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburo de 1971 (Protocolo 1984 del fondo).

El protocolo esta encaminado a elevar los limites de responsabilidad en el convenio y por consiguiente permite que se pague una indemnización mayor a las victimas de sucesos de contaminación por hidrocarburos; pero se vio que este protocolo nunca reuniría las condiciones de aceptación para su entrada en vigor y ha sido sustituida por la versión de 1992.

Protocolo de 1992 que enmienda el convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburos de 1971 (Protocolo de 1972 del fondo).

Fecha internacional de entrada en vigor 30 de mayo de 1996.

El protocolo de 1992 estableció un fondo internacional de indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburos conocido como el fondo de 1992, que es administrado en Londres por una secretaria al igual que el fondo de 1971. En la práctica actualmente el director del fondo de 1971 lo es también del fondo de 1992.

De momento sin embargo, hay dos fondos en vigencia (el fondo de 1971 y el fondo de 1992), ya que algunos Estado se han adherido al protocolo de 1992. Proyectado para sustituir por completo el régimen de 1971.

I.5.M. CONVENIO LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL 1976

Se enmarca en situaciones nacidas de reclamaciones de Derecho Marítimo. Va dirigido a propietarios que se entienden que son: Fletador, Gestor Naval, y el Armador de un Buque de Navegación Marítima; así también los Salvadores que prestan servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio y salvamento.



Bruselas 4 de marzo de 1976, que se dictan normas de lo establecido en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. (BOE número 60, de 10 de marzo de 1976).

**I.5.N. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA COOPERACIÓN,
PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS (OPRC 90).**

El propósito de este convenio es apoyar a gobiernos y organizaciones que existen alrededor del mundo dedicadas al ámbito marítimo, que se ven expuestas a catástrofes producidas por buques petroleros, este apoyo es en cuanto a dar respuesta y preparación para cuando suceden este tipo de eventos. También reafirma la necesaria preparación de puertos y tramitación fácil del aceite para realizar un plan de contingencia con el debido entrenamiento de un personal especializado. La compañía Egipcia PESCO apoya como una organización con personal, maestrías y equipo para enfrentar este tipo de catástrofe en conjunto con las disposiciones del OPRC 90.

**I.5.Ñ. CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA
SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (SUA 88)**

Este convenio se enfoca rígidamente sobre la seguridad de los buques y las personas, apoyándose en acciones apropiadas en contra de aquellos que cometan ilícitos en los buques o atenten contra los mismos por medio de secuestro, amenaza y terrorismo; cualquier daño que provoque a la nave, el que lo cometiere será extraditado a cualquiera de los estados miembros para que sean debidamente castigados; debido a que se han dado casos, como el suceso de secuestro por terroristas del Archile Lauro en 1985. De igual forma se enfoca en la protección de las plataformas continentales.

Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (1988)

Del 31 de enero al 4 de febrero del 2005.



Este protocolo incluye una ampliación sustancial del rango de los delitos y la introducción de provisiones para el abordaje de buques sospechosos de estar involucrados en actividad terrorista.

**I.5.O. CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN
INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MARÍTIMA POR
SATÉLITES. (INMARSAT 1976-98)**

La OMI haciendo uso de la tecnología satelital para emergencias en el mar, en conjunto con el centro de seguridad de seguridad marítima de la organización, hicieron un estudio sobre los requisitos operacionales de un sistema de comunicación por satélite para fines marítimos.

Esto se dio con el fin de mejorar las comunicaciones marítimas y el socorro, además garantizar la seguridad humana en el mar, de igual manera el rendimiento y explotación del buque, los servicios marítimos de correspondencia pública y la capacidad de radio determinación.

En dicho convenio destaca la siguiente organización: Asamblea General, Consejo, Dirección General y un anexo para controversias.

**I.5.P. CONVENIO PARA LA PROTECCIÓN Y EL DESARROLLO DEL MEDIO
MARINO DE LA REGIÓN DEL GRAN CARIBE (CARTAGENA/PROTECCIÓN
DEL GRAN CARIBE)**

Hecho en Cartagena de Indias el 24 de marzo de 1983.

Se centra en la protección y el desarrollo marino en la región del gran caribe ya que es inminente el peligro de derrames de hidrocarburos en esta zona, la cual presenta un ecosistema bastante delicado debido al aumento del tráfico y explotación marina; también abarca las medidas de prevención eficaces, mediante cooperación mutua de los Estados partes, para hacer frente a estas catástrofe de derrames de hidrocarburos.



Protocolo relativo a la cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos en la Región del Gran Caribe.

Las Partes Contratantes cooperarán, dentro de sus posibilidades, en la adopción de todas las medidas, tanto preventivas como correctivas, que sean necesarias para proteger el medio marino y costero de la Región del Gran Caribe, particularmente las zonas costeras de las islas de la región, contra los incidentes de derrame de hidrocarburos.

Las Partes Contratantes, dentro de sus posibilidades, establecerán y mantendrán o harán establecer y mantener los medios para hacer frente a los incidentes de derrame de hidrocarburos y se esforzarán por reducir el riesgo de ellos. Esos medios comprenderán la promulgación, cuando fuere necesario, de la legislación pertinente, la preparación de planes de emergencia, la determinación y el desarrollo de medios que permitan hacer frente a incidentes de derrame de hidrocarburos y la designación de una autoridad responsable de la aplicación del presente Protocolo.

I.5.Q. CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (UNCLOS-CONVEMAR)

Fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos) y abierta a su firma por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay (Jamaica), en la 182^o sesión plenaria de la **III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60^a ratificación (realizada por Guyana).

Establece un conjunto de normas alusivas a la facilitación comunicación internacional y usos pacíficos de los mares y océanos; así también la utilización eficiente y equitativa de sus recursos, la protección y preservación de recursos marinos y especies vivas, es como una norma constitucional del mar para los países que conforman ROGRAM-CA

Este convenio establece un marco jurídico internacional en el cual el Estado Pabellón, Estado Ribereño y el Estado rector del puerto en materia de



navegación internacional deben ejercer jurisdicción a través de los convenios establecidos por la OMI para garantizar la seguridad marítima y la prevención y reducción de la contaminación marina.

I.5.R. CÓDIGO DE CONDUCTA 74

El código de conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas entro en vigor en 1983.

Este convenio intenta un equilibrio entre los países tercer mundistas y los países desarrollados, a través de un acuerdo de repartición de carga; para los países productores un 40% de la carga reservada para el transporte de los países que producen, un 40% para el trafico internacional mediante uso de conferencias y un 20% del total de la carga para negociarse entre buques de terceras banderas que sirvan tradicionalmente a un país y que no estén inscritos en conferencias.

El impulso de este código de conducta, no tuvo un completo éxito, debido a que no todos los Estados firmaron, ya que eran 70 partes contratantes; debido a esto se aplico una parte del código de conducta en los países de trafico de Europa Occidental y África Occidental, la dirección de la UNIÓN EUROPEA disolvió las conferencias interesadas por el abuso y comportamiento dominante frente a los armadores independientes.



I.5.S. CONVENIO DE RESPONSABILIDAD DE EMPRESARIOS DE TERMINALES 1991

Celebrado por la Naciones Unidas, con vigencia desde el 19 de Abril de 1991, el interés de este instrumento es eminentemente mercantil, ya que su intención es la unificación, y eliminación de eventos jurídicos que obstaculicen el comercio internacional, en particular a los países en desarrollo, también pretende crear una base de igualdad y sobre todo de no-discriminación en el comercio internacional de los pueblos. Esto viene concatenado a la incertidumbre Jurídica del transporte marítimo de mercancías, a la diversidad de un establecimiento de normas uniforme sobre la pérdida o daño, retraso y entrega de la mercadería, mientras están a cargo de los empresarios de la terminal de transporte basadas en convenios. Su objetivo es proteger las mercancías transportadas y hacer responsables a los encargados de su manipulación y de las diversas operaciones de transferencia.

I.5.T. CONVENIO SOBRE PRIVILEGIOS MARITIMOS E HIPOTECA NAVAL

En el ámbito internacional, existen en esta materia las siguientes convenciones
Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, **Bruselas, 1926.**

Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, Bruselas, 1967.

El Convenio Internacional sobre privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, Ginebra, 1993.

La Convención de 1926 otorga la posibilidad de hacer valer en el ámbito internacional las hipotecas, prendas y privilegios, en cualquiera de los países signatarios. Sin embargo, "La Convención de 1926 no solucionó los deseos de mejorar la situación del crédito hipotecario y fue así que desde 1963 se consideró la conveniencia de elaborar un nuevo proyecto que culmina cuatro años después... La Convención de 1967 mejora el rango de la hipoteca, al



reducir el número de créditos privilegiados con preferencia y facilitar el seguro que pueda contratarse, en beneficio del acreedor hipotecario, para la hipótesis de que la prelación de esos créditos le impida cobrarse con el importe de la venta del buque".

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

El convenio presenta dos innovaciones a los Convenios anteriores, a saber: a) la desaparición de los créditos por remoción de restos naufragados y por contribución a la avería gruesa de la lista de los privilegios marítimos que preceden a la hipoteca marítima y b) la regulación específica del cambio provisional de bandera del buque.

Sin embargo, el Convenio del 93 tiene pocas diferencias con el del 67, pues aunque aporta algunas modificaciones que redundan en un mayor amparo de la hipoteca naval, el rango concedido a la misma no conlleva una reforma radical de la situación vigente con la anterior convención, ya que, si bien no tiene delante créditos obsoletos, todavía tienen un rango preferente los derechos portuarios, pasos de canales y pilotaje que, proviniendo de Autoridades Públicas podrían tener una protección en la normativa de derecho público. Parecería que mantener su prelación obedece más a razones de pragmatismo político para que el Convenio logre mayor aceptación. Los créditos por daños a propiedades, están concebidos en forma muy amplia aunque con exclusión de las reclamaciones de carga por vía contractual, y ello es importante por la confusión creada por el Convenio de 1926.



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

I.5.U. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES 1999

Potestad para embargar

Hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1990, Celebrado por la Naciones Unidas, con vigencia desde el 19 de Marzo de 1999, el cual expresa: sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal del Estado Parte en el que se haya practicado el embargo. Sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito. Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje contenida en cualquier contrato aplicable o de otra forma, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo o a arbitraje o deba regirse por la ley de otro Estado.

Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.



Ejercicio del derecho de embargo

El embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá: Si la persona que era propietaria del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligada en virtud de ese crédito y es propietaria del buque al practicarse el embargo; Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo; o Si el crédito se basa en una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; o Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque; o Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo o en virtud de esa legislación. Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo y que, en el momento en que nació el crédito, era: Propietaria del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo; o Arrendataria a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.

I.5.V. UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE

1910

Ratificado el 23 de Septiembre en Bruselas en 1910.

Su objetivo se centra en la siguiente situación: En caso de abordaje ocurrido entre navíos de mar y barcos de navegación interior, las indemnizaciones que correspondan en atención a los daños causados a los buques, a las cosas o personas que se encuentren a bordo, quedan reglamentadas por este convenio.



I.6: PRINCIPALES CONTRATOS QUE REGULAN EL DERECHO MARÍTIMO

I.6.A CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍA

CONCEPTO:

Puede definirse como un contrato en virtud del cual una persona llamada **porteador** se obliga a trasladar de un lugar a otro por vía marítima unas mercancías de otra persona llamada **cargador** a cambio de un precio llamado **flete**.

Se trata de un contrato cuya causa o finalidad económica perseguida por una parte (cargador), es el desplazamiento espacial de su mercancía y por la otra (porteador) la obtención del precio del desplazamiento denominado flete. De aquí que las obligaciones principales de uno y otro sea la ejecución de transporte y el pago del flete.

Es sin duda un contrato de transporte, como su nombre indica, cuyos rasgos y característica señalaremos con el fin de poder distinguirlo de otros contratos de transporte marítimo que señalaremos más adelante.

El supuesto económico del contrato es el de la navegación de buques de líneas regular, con escalas periódicas en puertos de itinerarios preestablecidos.

La carga es generalmente heterogénea y perteneciente a una pluralidad de cargadores (carga general), el buque tiene carácter fungible en el sentido que a la hora de contratar el transporte no se prevé frecuentemente cual será el buque lo efectuara cumpliendo el porteador con emplear cualquiera que sea idóneo (Ej.: para embarcar en el primer buque de línea), otra veces se establece el nombre de un buque determinado pero se añade la posibilidad del porteador de sustituirlo por otro igualmente adecuado (o sustituto). Ello es así por tratarse de cargadores cuyas partidas a embarcar no suponen un cuantitativo importante en relación al porte del buque.



En cuanto a la documentación del contrato este aparece generalmente documentado en conocimiento de embarque de línea regular (liner bill of lading) no utilizándose nunca póliza de fletamento. Existen en el tráfico diferentes clases de conocimiento de embarque tipo que sirven a las empresas para documentar sus contratos de transporte. Los más normales son el “conlinebill” y “visconbill” de la Bimco para carga seca, y el “intankbill” de Intetanko para carga líquida. Las grandes compañías navieras tienen sus propios modelos impresos los cuales se asemejan apreciablemente a los anteriores.

Por último, una característica muy importante consiste en que tradicionalmente se ha considerado que no existe un equilibrio en la economía de este contrato, en el sentido de que los porteadores por dominar el mercado imponen desde una posición de fuerza sus propias condiciones constituyendo el clausulado de los conocimientos un verdadero contrato de adhesión. Por ello su régimen legal se ha convertido en gran medida en un régimen imperativo a diferencia de lo que ocurre con el contrato de fletamento.

I.6.B. CONTRATO DE FLETAMENTO REGULADO EN EL ARTÍCULO 815 Y SIGUIENTES DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO.

DENOMINACIÓN Y ORIGEN:

CONCEPTO:

El Contrato de Fletamento constituye el contrato de mayor importancia de la transportación marítima de mercancías. Su evolución histórica va unida al desarrollo tecnológico y económico del buque y la transportación marítima; se distinguen dos grandes etapas en su evolución histórica.

1 Etapa, en esta la transportación marítima se caracterizaba por el gran riesgo que ella representaba en la cual los comerciantes acompañaban a las



mercancías y por tanto, el buque y su capitán eran factores esenciales a considerar al contratar un buque para transportar mercancías.

2 Etapa, se inicia con el establecimiento de las grandes líneas regulares del transporte marítimo, el desarrollo tecnológico y las condiciones de navegabilidad de los buques, el aumento de su capacidad de transportación y la especialización del servicio a bordo, estos factores van transformando la causa de los contratos de fletamento que, no es ya la utilización de un buque determinado sino la obtención de un resultado económico.¹⁷

OBLIGACIÓN Y DERECHO DE LAS PARTES

OBLIGACIÓN DEL TRANSPORTADOR (FLETANTE):

NAVEGABILIDAD DEL BUQUE: El transportador debe facilitar al cargador un buque convenientemente armado con todos los elementos, accesorios, provisiones, tripulantes, etc. es decir en estado de navegabilidad antes de iniciar el viaje o recibir la carga.

PUESTA DEL BUQUE DESIGNADO O DISPOSICIÓN DEL CARGADOR: Es esencial en estos contratos la designación del buque, no pudiendo el transportador sustituirlo, salvo que se hubiere convenido dicha facultad, de manera que aquel debe poner a disposición del cargador el buque determinado, en las circunstancias de lugar modo y tiempo pactados.

CARGA DE LA MERCANCÍA: Sé prevé en los contratos de transporte con fletamento parcial o total, con ciertos detalles, los aspectos relacionados con la obligación del transportador de cargar la mercancía, en ambos contratos los gastos de carga de la mercancía corren por cuenta del transportador, salvo que excepcionalmente se pactare lo contrario.

¹⁷ Álvarez Boudet, Bernardino. Derecho Marítimo. La Habana Cuba. Pág. 73-74



ESTIBA DE LA MERCANCÍA: Después de cumplida la operación técnica de la carga de las mercancías a bordo, el transportador debe proceder a estibarla convenientemente, disponiendo su adecuada distribución.

ENTREGA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE: Cuando las mercancías son cargadas, tanto en los contratos de transporte con fletamento total o parcial como en los de transporte de fletamento a carga general el transportador debe entregar recibos provisorios, según va recibiendo la carga, los cuales son posteriormente canjeados por los conocimientos de embarque.

CUMPLIMIENTO DEL VIAJE: La ejecución del viaje debe cumplirse en el tiempo estipulado o en el razonable según las circunstancias del caso y por la ruta convenida o habitual.

CUIDADO Y CONSERVACIÓN DE LA MERCANCÍA: Al recibir las mercancías a bordo o por medio del capitán el transportador se convierte en depositario de ellas y como tal esta obligado a su guarda y conservación, teniendo que adoptar las medidas que fueren necesarias para cumplir su obligación.

DESCARGA DE LA MERCANCÍA: El transportador debe notificar al cargador o consignatario de la mercancía, que el buque esta listo para descargar al arribar al puerto de destino mediante el envío de una carta de alistamiento.

ENTREGA DE LA MERCANCÍA: El transportador debe entregar la mercancía tal y como esta descrita en el conocimiento de embarque, en el pueblo de destino a la legítima o tenedor de dicho documento.

OBLIGACIÓN DEL CARGADOR (FLETADOR):

ENTREGA DE LA MERCANCÍA AL TRANSPORTADOR EN EL PUERTO DE CARGA: Debe el cargador poner la mercancía a disposición del transportador en el lugar convenido.



PAGO DEL FLETE: El flete es el precio que el cargador paga al transportador como contraprestación por el servicio consistente en la transportación y entrega en destino de la mercancía. Debe pagarlo el cargador o el destinatario, según se acuerde entre las partes.

CLASIFICACIÓN DEL CONTRATO FLETAMENTO

I.6.B.1. FLETAMENTO ARRENDAMIENTO:

Es el contrato por el cual el armador se obliga, como fletante a poner a disposición del fletador, contra una remuneración, todo o parte de la capacidad de carga de un navío designado, sea por una duración determinada (charter partie o término) o sea por uno o más viajes determinados (chartie partie por viaje).¹⁸

El contrato de fletamento deberá constar por escrito. La exigencia de la forma escrita del contrato viene desde el “consulado del mar” el contrato al principio se transmitía en el cartulario de abordaje, pero después fue objeto de documentación.

EL FLETAMENTO ARRENDAMIENTO PUEDE SER POR TIEMPO O POR VIAJE:

FLETAMENTO POR TIEMPO: Se puede decir que consiste en que los propietarios del navío se encargan del aprovisionamiento y equipaje de este, de las reparaciones, de los salarios de la tripulación y del seguro del casco; y los fletadores se encargan del combustible, de los gastos del puerto y pilotaje, agencia, etc., quedando sin embargo el capitán, bajo las ordenes y dirección de los fletadores y sus agentes, en todo lo relativo a los viajes, partidas, embarques y desembarques de mercadería y movimiento de buque en general. De aquí surge una confusión que se desvanece haciendo una distinción entre

¹⁸ Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo. México. Pág. 839



empresa de armamento o navegación y empresa de transporte, determinando a cual de los contratantes pertenece la titularidad de una y otra.

En nuestro código existe la confusión por haber copiado a la legislación española que también la sufre, así el fletamento de un buque por entero sale a la superficie en el arto 652 numero 7 (que corresponde al 815 numero 2 nuestro); el fletamento por tiempo determinado en el arto 652 numeral 2 (815 numero 2 nuestro) y el fletamento transporte de mercancías en los artos 652 numero 8658 numeral 3 (821 nuestro) que habla de los fletamentos a carga general.

En el fletamento por tiempo el naviero fletante, mediante el pago del flete, pondrá el buque a disposición del fletador por un tiempo convenido que puede comprender uno o más viajes. El fletante conservara la posesión y dirección del buque y el fletador dará al capitán las ordenes para la realización del viaje o los viajes que abran de hacerse en el termino pactado.

A priori el Doctor Oscar Danilo Morales, **define el fletamento** como el contrato en que el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, para realizar la actividad que este ultimo indique, un buque determinado debidamente armado y equipado por un tiempo determinado a cambio del flete. Es decir el propietario cede su uso por tiempo determinado, reservándose el cedente, el control técnico de la navegación asumiendo el cesionario su explotación comercial realizando transporte propios o en nombre propios transporte de mercancías ajenas. La causa para el fletador es disponer de un buque perfectamente listo para prestar servicio de navegación y transporte; para el fletante lo es, la obtención del pago del flete.¹⁹

EN EL FLETAMENTO POR VIAJE: El buque o el compartimiento del usuario se pondrá a disposición del cargador o fletador por el viaje o los viajes que se hayan convenido.

¹⁹ Morales, Oscar Danilo. Consultor de la Organización Marítima Internacional. Derecho Marítimo Privado. Postgrado de Derecho Marítimo y Derecho del Mar impartido en la Universidad Centroamericana (UCA).Nicaragua. 2005 Pág. 22.



Los comentarios del doctor Oscar Danilo Morales respecto a la definición de este contrato son que en este el fletante se obliga a poner a disposición del fletador un buque determinado para una vez tomada la mercancía aportada por este ultimo o por otra persona por el autorizada, transportarla en un viaje acordado a cambio del flete. La causa del contrato para el fletador es el desplazamiento de sus mercancías y para el fletante el cobro del flete, asume el primero la obligación de pagarlo y el segundo la ejecución del transporte en el buque y viaje contratados. No se transfiere la gestión comercial ni náutica del buque. El naviero conserva ambas solo pone a disposición del fletador, para un trayecto concreta la capacidad de transporte del buque.²⁰

I.6.B.2. FLETAMENTO TRANSPORTE:

En el tráfico marítimo actual el contrato más practicado es el de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque. Por el contrato de transporte de cosa (fletamento-transporte) el fletante o naviero se obligara a entregar oportunamente las cosas que deberán ser transportadas, y a pagar el flete convenido. Nuestra legislación expresa que el flete se devengara según las condiciones estipuladas en el contrato y si no estuvieren expresadas o fueren dudosas, se observaran las reglas siguientes:

- Fletado el buque por meses o por días, empezara a correr el flete desde el mismo día en que se ponga el buque a la carga;
- En los fletamentos hechos por tiempo determinado, empezara a correr desde el mismo día del contrato;
- Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto, incluyendo los envases, como barricas o cualquiera otro objeto en que valla contenida la carga.

I.6.B.3. FLETAMENTO PASAJE:

El contrato de transporte marítimo de persona se llama en la práctica marítima, contrato de pasaje. Es como ya lo indicamos, una de las formas del contrato de

²⁰Morales, Oscar Danilo. Nicaragua. Op Cit.



fletamento, y se distingue del fletamento transporte por el objeto del transporte, que en el pasaje es la persona misma, en el fletamento pasaje el buque generalmente se individualiza, y tiene en el contrato singular importancia, a tal grado que el cambio de buques significaría incumplimiento que daría lugar a la rescisión del contrato con cargo de daños y perjuicios. La ley dispone que se indique el nombre del buque y por la naturaleza misma del contrato, la no individualización del buque debería pactarse, aunque esto último es una práctica que en la actualidad ya casi no se utiliza; en nuestra legislación todo buque debe tener una individualización Ley 399 Arto 11 y Arto 15 de su Reglamento. El pasajero deberá pagar el importe del pasaje, pago que se hará normalmente al adquirir el billete o boleto que el naviero tendrá obligación de entregar al pasajero.

En cuanto al fletamento pasaje o contrato de pasaje se puede afirmar que es en realidad un contrato de transporte marítimo especialmente cualificado por las cosas objetos del transporte; seres humanos, lo cuál imprime una peculiar característica, fundamentalmente en relación con la responsabilidad del porteador derivadas de las lesiones o muertes producidas en las personas de los pasajeros en el curso de la travesía. Esta responsabilidad viene configurada en los diferentes ordenamientos jurídicos de modo imperativo. Incluido el nuestro.

I.6.C. CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE A CASCO DESNUDO

CONCEPTO:

Es el contrato aquel por el cual una persona llamada arrendador cede a otra llamada arrendatario el goce y disfrute de un buque sin armar ni equipar por un tiempo determinado y a cambio de un precio cierto. Esta modalidad contractual es conocida en la práctica contractual como “bareboat charter”²¹

PARTES QUE INTERVIENEN: La causa del contrato para el arrendador, consiste en el cobro del precio por alquiler, y para el arrendatario en la

²¹ Morales, Oscar Danilo. Nicaragua. Op Cit Pág 23.



obtención de la posesión del buque durante todo el tiempo del contrato. La obligación principal para el pago del alquiler mientras que para el arrendador lo es el mantener al arrendatario en el pacifico y adecuado goce de la posesión del buque.

El arrendatario una vez adquirida la posesión del buque puede a su vez explotarlo de modo que dentro de los limites permitidos por el contrato, sea mas acorde a sus intereses.

De este modo puede subarrendarlo a casco desnudo, armarlo, equiparlo y arrendarlo después o lo que es mas frecuente, dedicarlo a la ejecución de contratos de fletamento por tiempo o por viaje en calidad de fletante, o al transporte mercancías en régimen de línea regular asumiendo la condición del porteador. En estos casos el arrendatario, se constituye en naviero pues en su persona descansa toda la dinámica de la explotación activa.

En consecuencia con lo dicho, la dotación del buque en general y el capitán en particular, son contratados por el arrendatario, siendo este el empresario por cuenta de quien trabajan dependen a todos los efectos. Ello a su vez conlleva que el arrendamiento deba responder de los actos de la dotación. (Ejemplo: daños causados a terceros por negligencia), quedando en principio el arrendador fuera del área de la responsabilidad por esta causa.

I.6.D. CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE ARMADO Y EQUIPADO

Este contrato es una modalidad del anterior contrato sin que pueda decirse, por tanto que tiene identidad propia, la única diferencia respecto al casco desnudo estriba en el hecho de que aquí el buque se encuentra con su dotación y armamento listo para la navegación en el momento de ser arrendado. La circunstancia de que la dotación ya se encuentra a bordo en el momento de la cesión de la posesión del buque imprime mas características especiales al



contrato pero no por eso deja de ser un arrendamiento, la posesión se transfiere al arrendatario quien pasa a ser el nuevo empresario de la dotación, se produce una subrogación en los contratos de trabajo en virtud de la cual el capitán y resto de la dotación pasan a ser dependientes del arrendatario, nuevo poseedor del buque que asume su gestión náutica y comercial, convirtiéndose en naviero no propietario o naviero de buque ajeno.

Esta modalidad se conoce en la practica como “Charter party by demise” y debido a su infrecuente utilización no conoce ningún formulario o Póliza Tipo especialmente destinada a documentarlo, por lo que lo usual es utilizar los modelos de casco desnudo o de fletamento por tiempo debidamente enmendadas a fin de cambiar su contenido o naturaleza.

El arrendamiento de buque a casco desnudo y arrendamiento de buque armado y equipado no se encuentra definido en nuestra ley, pero no se puede negar que en cuanto al arrendamiento se refiere se manifiesta implícitamente en nuestro código, porque al hablar de fletamento (art.815 y siguiente de nuestro código de comercio) estamos frente a un tipo de arrendamiento, ya que un buque puede ser objeto de un arrendamiento como cualquier bien corporal; su propietario puede encontrar ventajoso ceder el goce temporal a un tercer, mediante cierta remuneración antes de explotarlo el mismo.

I.6.E. CONTRATO DE HIPOTECA NAVAL REGULADO EN LA LEY DE TRANSPORTE ACUÁTICO (ARTO. 94 AL 98) Y EL CÓDIGO DE COMERCIO VIGENTE (ARTO.1024 AL 1035)

ORIGEN:

A la necesidad del naviero de utilizar capitales ajenos a la explotación de la industria marítima, no satisfacían la antigua forma de crédito, incorporado al contrato de préstamo a la gruesa. Era conveniente aplicar al buque el sistema de la garantía real, pero la naturaleza peculiar del buque ha planteado siempre la duda entre la prenda y la hipoteca como forma de garantía aplicable al buque. Al establecerse una distinción jurídica entre las cosas muebles e



inmuebles, se limito a las primeras el derecho de prenda, revesados la hipoteca para los bienes inmuebles, de aquí nació precisamente la dificultad respecto al buque, el cual era considerado tradicionalmente como cosa mueble; pero la perdida de posesión que para el deudor implicaba este derecho se avenía mal con la necesidad de conservar la dirección de la explotación del buque, como medio económico para satisfacer después la deuda.²²

En el derecho moderno la mayoría de las legislaciones opta por sustituir la tradición del buque que era inherente a la constitución del derecho real de prenda, por una inscripción en un régimen público. De esta forma se consiguen, sin necesidad de desplazar la posesión implica. En definitiva la inscripción de la hipoteca del buque en el registro le brinda publicidad al mismo haciendo saber a todos los terceros la situación de afectación en que el buque se encuentra a esta publicidad se contrapone lo publico de la posesión que sigue adscrita al deudor. Al respecto nuestra ley expresa que el orden de inscripción en el Registro Publico de Navegación Nacional determinara el grado de preferencia de las hipotecas y para la ejecución de la hipoteca marítima sé estará a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil y conocerá del proceso el juez de distrito competente.

CONCEPTO:

La Hipoteca Naval es un derecho real constituido sobre una nave en garantía de un crédito, en cuya virtud el acreedor, sino se le paga la deuda en el plazo convenido, puede embargar y vender la nave hipotecada. De aquí se deduce: que para que exista el derecho de hipoteca naval es condición necesaria la existencia de un crédito u obligación principal personal; que es un derecho accesorio y subsidiario; que su esencia consiste en la seguridad que proporciona al acreedor en cuanto al cobro de su crédito, mediante la realización del valor de la nave, ósea por medio de su embargo y venta. Es decir que es un derecho de garantía y que es un derecho indivisible.²³ Nuestra

²² Álvarez, Boudet Bernardino. Derecho Marítimo .La Habana Cuba Pág.59.

²³ Humeres Magnan, Luís. Derecho Marítimo. Santiago de Chile. Pág. 295.



ley establece dos elementos importantes entre otros, el primero indica que la hipoteca marítima se puede extender al flete si así se pactara, el segundo es que la hipoteca sobre barcos se extinguirá pasados cuatro años desde la fecha de inscripción, si no fuere renovada.

El contrato de hipoteca naval tiene elementos personales, reales y formales.

ELEMENTOS PERSONALES:

Acreeedor hipotecario: prestamista del original contrato de préstamo.

Deudor hipotecario: prestatario

Solo pueden constituir hipoteca los que tengan la libre disposición de sus bienes, o, en casos de no tenerla, se hallen autorizados para ello con arreglo a la ley. A priori nuestro código establece que no solo los dueños o mandatarios suyos con poder especial pueden constituir hipoteca sobre un barco, sino también el capitán del mismo.

La ley reconoce además la constitución de hipotecas a la orden de una persona, aplicándole las normas propias de transmisión de los títulos a la orden.

ELEMENTOS REALES:

Puede constituirse la hipoteca naval no solo sobre un buque constituido y en explotación, sino también sobre un buque en estado de constitución. Para que pueda constituirse hipoteca sobre un buque en constitución, las legislaciones siguen diversos criterios, para algunos es indispensable que este invertida en el la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco, para otros, basta que se consignent las especificaciones para el registro del buque.



ELEMENTOS FORMALES:

El contrato de Hipoteca solamente puede realizarse por escrito. Los contratos de presta e hipoteca se hacen por escritura publica porque se exige publicidad al inscribirse en el registro.

La hipoteca se rige generalmente por la ley del pabellón del buque.²⁴

I.6.F. CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO REGULADO EN EL ARTÍCULO 899 Y SIGUIENTE DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO.

BREVE ORIGEN:

El seguro marítimo surge antes del terrestre.²⁵ Principalmente una institución llamada préstamo a la gruesa fue practicada en tiempos atrás, que luego llego a ser prohibida por el Papa Gregorio IX, en el siglo XIII, la cual consistía en operaciones de interés. Siguiendo el rastro de los seguros marítimos encontramos los seguros mutuos en 1363 en donde existió una compañía mutualista en Portugal esta institución consistía en una responsabilidad asumida por un fondo común creado por varias personas.

Fue en Italia con los libros de los comerciantes Florentinos y Genovenses 1369 junto con un decreto llamado Dux Gabriel Adorno, relucen la existencia de los seguros a prima, que en su panorámica resaltan el asegurante y asegurador, este ultimo pacta con el primero asumir una consecuencia económica de un riesgo marítimo.

No se puede dejar escapar la ante sala de la institunalizacion del seguro marítimo que sucedió en Londres cerca de la tower street en la taberna café de Eduardo Lloyd, este personaje realizaba reuniones en ese lugar con personas

²⁴ Álvarez Boudet, Bernardino, Op Cit. La Habana Cuba Pág. 62

²⁵ Álvarez Boudet, Bernardino, Op Cit. La Habana Cuba Pág. 172.



interesadas en los seguros marítimos de una manera improvisada, sin organización y estructura. Al pasar el tiempo se convirtió en una bolsa de seguros que llego a conformar una institución formal en 1871 con un acta especial promulgada por el parlamento ingles nombrada Lloyd's Act de esta manera se convirtió en el centro asegurador mas grande del mundo.

DEFINICIÓN:

El contrato de seguro marítimo podemos decir, es aquel por el cual una de las partes, asegurado y asegurador, se obligan mediante el pago de una prima a indemnizar a la otra parte asegurado, de los daños o perjuicios que puedan sufrir por su acontecimiento futuro.²⁶

Por la definición planteada se percibe que su naturaleza es indemnizadora por que cubre los daños materiales ocurridos en un siniestro o bien en una catástrofe.

Uno de lo requisitos claves en lo referente a la prima reluce en nuestro arto 899 inciso 14 y 17 del código de comercio que menciona el precio convenido por el seguro y lugar, tiempo y forma de su pago; así mismo aparece en el arto 27 incisos 7 y 8 del proyecto de **LEGISMAR**: la suma o las sumas aseguradas y el importe de la prima.

ELEMENTOS PERSONALES:

ASEGURADO: Propiamente hablando, asegurado es el titular del interés sometido al riesgo, es decir, la persona que en virtud de una relación usualmente de propiedad con aquel interés, experimenta un perjuicio patrimonial en caso que se realice el siniestro. Así, la determinación de la calidad del asegurado adviene a través de su relación con el interés asegurado, y no por su calidad de contratante directo (tomador en la terminología

²⁶ Álvarez Boudet Bernardino, Op Cit.La Hababa Cuba. Pág. 175.



aseguradora) del seguro.²⁷ Igualmente las personas jurídicas y naturales hacen el ejercicio de esta calidad ya sea para velar intereses de propiedad suyos o ajenos.

ASEGURADOR: Es quien asume a cambio de un precio (prima) el riesgo de tener que subvenir las consecuencias patrimoniales negativas de un determinado evento (siniestro) sobre intereses ajenos es denominado asegurado²⁸. Completando esta afirmación existe una persona natural o jurídica que por medio de un contrato de seguro existe una fuerza indemnizatoria que cubre el siniestro contenido en la póliza.

BENEFICIARIO: Se trata en síntesis de una persona a la que la póliza o un documento atribuyen el derecho a la indemnización en caso de siniestro con independencia de quien sea o un titular del interés asegurado independiente de que haya sufrido o no perjuicio alguno. También es definido como la tercera persona que no toma parte en la celebración del contrato de seguro pero adquiere los derechos a recibir la indemnización del seguro al tener lugar el caso de seguro, por cuanto el seguro se realiza a su favor.²⁹

Igualmente el beneficiario es la tercera persona que no tiene ninguna asociación o vinculo en la celebración del contrato, pero basta el hecho de ser el beneficiario del derecho del derecho a la indemnización plasmado en la póliza al momento del siniestro.

En el arto 899 del CC de nuestro país en los incisos 2, 3 y 4 menciona cabalmente a estos personajes y al beneficiario lo deja de forma implícita: inc.2) Nombre y apellido y domicilio del asegurador y asegurado; inc.3) Concepto en que se trato el asegurado, expresando por si o por cuenta de otro, inc. 4) En este caso el nombre y apellido y domicilio de las personas en cuyo nombre se hace el seguro. El proyecto de legismar lo estipula en su arto 27

²⁷ Ruiz Soroa, José Maria .Manual del Derecho del Seguro Marítimo Gobierno Vasco, España Pág. 27.

²⁸ Ruiz Soroa, José Maria Op Cit Gobierno Vasco, España. Pág. 36.

²⁹ Ruiz Soroa , Jose Maria et Op Cit. Gobierno Vasco, España. Pág. 27.



incisos 3 que dice: Los nombres y domicilios de las partes, indicando cuando corresponda si el tomador del seguro esta actuando en representación de tercera persona.

ELEMENTOS FORMALES DEL CONTRATO DE SEGURO **MARÍTIMO.**

Aterrizando en el campo formal del contrato de seguro marítimo, nos topamos con normas dirigidas a dar rigidez legal a través de los artículos 3539 al 3606 de nuestro Código Civil, en donde sobre salta este último dejando a los seguros marítimos al Código de Comercio del arto 898 y siguientes; y el arto 3541 del Código Civil nuestro, dispone que este Contrato debe ser por escrito para que tenga validez; su forma materializada es en póliza de seguro, en la cual se plasma la voluntad de los contratantes mediante sus firmas.

Ahora bien, según: Álvarez Boudet define: “La póliza por si misma nos es la forma escrita del Contrato sino en un documento unilateral del asegurador, expedido por el que confirma la concertación del Contrato, la misma se realiza por medio de interposición de la declaración escrita del asegurado y la aceptación del asegurador.”³⁰

Por lo anterior podemos llegar a reconocer la modalidad de los Contratos de seguro por adhesión, ya que estos son utilizados actualmente debido a la rapidez, y forma concisa en que se explican las disposiciones legales, en los formularios contenidos en las pólizas. De modo que el carácter unilateral lo obtiene por la razón anterior expuesta por Álvarez Boudet.

La formalidad del contrato de seguro marítimo, podemos decir que tiene una función protectora de la obligación, ya que en el caso contrario que no fuese por escrito, los contratantes pierden la posibilidad de demostrar la existencia y sustento del contrato, en caso que surja un litigio.

³⁰ Álvarez Boudet, Bernardino Op Cit.La Habana Cuba. Pág. 176.



Explicada la formalidad y los motivos de la misma de los seguros marítimos, existe otro documento que no necesariamente tiene que ser una póliza, sino un Certificado de Seguro, el cual se justifica por el incremento del tráfico de mercancías. Este documento unilateral en donde el asegurador cubre condiciones de manera general y no integrada que van conectadas con las cláusulas INCOTERMS las que serán explicadas en este apartado de Seguros Marítimos.

Relacionando lo anterior con el proyecto LEGISMAR el arto 25 del mismo expone: “Los términos y condiciones del contrato de seguro marítimo se acreditaran mediante la póliza u otro documento que en la práctica emplee el asegurador para consignar las estipulaciones del contrato”.

Este artículo acentúa una disposición dirigida a modernizar la formalidad de los contratos marítimos, esto a causa como ya mencionábamos, del aumento del corredor del tráfico de mercancías, tornando fácil y rápido el trámite de obtención del Seguro Marítimo; que no solamente debe ser celebrado por póliza como sucede en nuestra legislación enmarcada en el articulo 868 del Código de Comercio, que exige la validez del contrato de seguro solo mediante póliza.

OBJETO DEL CONTRATO DE SEGURO SEGÚN BOUDET:

- Cualquier interés de propiedad relacionado con la navegación comercial marítima.
- El objeto del seguro esta estrechamente vinculado con la persona que actúa como portador del interés del seguro.
- El interés de la propiedad en el buque como objeto de seguro, lo tiene ante todo, el propietario del buque que cubre el riesgo de su perdida casual.³¹

³¹ Alvarez Boudet, Bernardino. Op Cit. La Habana, Cuba Pág. 179.



Estos elementos importantes hacen de la relación contractual del seguro marítimo los ingredientes necesarios para ver un panorama claro de los objetos del contrato, estos van unidos como una cadena de mando por decirlo así, porque en ellos consiste una parte material (el buque) personal (sujeto) y una relación concreta(contrato).

CLASES DE SEGURO MARÍTIMOS:

En primer lugar depende del objeto (el interés que asegura) se puede asegurar el buque (seguro del casco) cargamento (seguro de facultades), sobre fletes, sobre cantidades tomadas a la gruesa y sobre ganancias calculadas.³²

El seguro en estos particulares anteriores dispone de funciones del papel a desempeñar, el seguro de mercancías que consiste en viaje y plazo, y el del buque asignado para dicha actividad.

El importe de los fletes y el beneficio probable. Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada. El casco del buque en lastre o cargado, en puerto o en viaje. Estas son reglas de las cosas aseguradas del arto903 de nuestro CC que son parte de un desglose de reglas relacionadas a este apartado que se mencionan más adelante.

Según el interés del asegurado, el seguro puede celebrarse en forma de póliza especial o en forma de póliza en general.³³

Aquí queda de forma indeterminada las mercancías y el buque por cuanto al seguro que se pacta por varios viajes, cubriendo las mercancías que pueda trasladar el asegurado.

³² Alvarez Boudet, Bernardino Op Cit. La Habana, Cuba Pág. 179

³³ Alvarez Boudet, Bernardino. Op Cit. La Habana, Cuba Pág. 179



Al mencionar la póliza del seguro, en nuestra legislación el arto 898 de nuestro código de comercio plantea: Para ser valido el contrato de seguro marítimo habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmara por duplicado reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.

El factor duración del riesgo se suman: Seguro por tiempo y viajes determinados.

Seguro por tiempo Forma usual de asegurar el buque para una serie de viajes, generalmente el plazo suele ser de un año y el seguro comienza a la fecha de su concertación, cuando no se diga la otra cosa en la póliza.³⁴

La responsabilidad del asegurado cesa en la hora en que se cumpla el plazo asegurado³⁵

Como en la mayoría de los contratos el contrato de seguro marítimo es **CONSENSUAL** y así mismo tienen un lapso de existencia acordados por la partes, el requisito escrito en este particular es necesario en las pólizas como ya lo hemos mencionado.

Aquí nuestra legislación en el arto 899 CC inciso 12 nos refiere a este particular sobre el tiempo “ Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo “. En el proyecto de Legismar en su arto 27 inciso 6 captura también esta disposición “El viaje cubierto por el seguro o el plazo de; seguro o ambos, según el caso”.

Seguro por Viaje: La duración del riesgo esta limitada por la duración del viaje. El seguro será de cascos o del denominado seguro de facultades.³⁶

Esto abarca igualmente desde que el buque zarpa del puerto de origen hasta su fondaje en el puerto de destino, con respecto al buque, ahora en cuanto a

³⁴ Álvarez Boudet, Bernardino. Op Cit . La Habana,Cuba P.ág 179.

³⁵Álvarez Boudet, Bernardino. Op Cit. La Habana, Cuba Pág.179

³⁶ Álvarez Boudet, Bernardino. Op Cit. La Habana, Cuba P. 180



las mercancías su lapso va desde su carga en el puerto de origen hasta su descarga en el puerto de consignación.

Las legislaciones anteriormente relacionadas son aplicables en este particular.

CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.³⁷

* **Sinalagmático:** Por cuanto de le nacen obligaciones reciprocas, es decir, unida por el sinalagma funcional: LA obligación del asegurado de indemnizar no nace mientras no se cumpla la obligación de impago de la prima.

* **Oneroso:** Pues ambas partes persiguen la obtención de una ventaja patrimonial a cambio de sus reciprocas prestaciones.

* **Aleatorio:** Desde el momento en que el monto de las prestaciones reciprocas dependen de un evento incierto.

* **Tracto Sucesivo o Ejecución Continuada:** Puesto que deriva de el, no una prestación única, sino prestaciones sucesivas.

* **De Empresa:** En atención a que la situación del riesgo viene efectuada por una empresa que logra, mediante la reunión de un gran numero de negocios semejantes, forma el necesario fondo de primas para hacer frente a las indemnizaciones.

* **De Indemnización Estricta:** Puesto que la función económico social (causa) de la prestación del asegurador es la reparar el daño patrimonial sufrido por el asegurado con ocasión del siniestro, sin que de ello se pueda derivar ventaja o mejora para este último. Esta causa estrictamente indemnizatoria por motivos de evidente orden publico, está defendida legalmente por una serie de normas prohibitivas (sobre seguro, doble seguro, etc.) Se trata de evitar el siniestro provocado interesadamente, que podría acaecer de tolerarse una ventaja a través del contrato.

³⁷ Ruiz Soroa José Maria. Manual de Derecho del Seguro Marítimo. Gobierno Vasco, España. Pág. 14 y 15.



En buena técnica Jurídica, aunque sin demasiada precisión, suelen añadirse dos caracteres:

***Ubérrima Bona Fide:** Aunque todos los contratos en nuestro derecho son de buena fe, el seguro lo es en especial en atención a que el asegurador se encuentra en buen numero de casos a merced de la buena fe del asegurado (declaraciones sobre el riesgo, fundamentalmente).

***Interpretación Estricta:** Con lo que se querría subrayar que no debía en ningún caso extenderse la interpretación de la cobertura contractual más allá de lo claramente establecido en la ley y en el contrato. Nota esta, que, carece de sentido y precisión en el derecho actual, pues todos los contratos mercantiles deben interpretarse de forma recta.

FORMAS USUALES DE TRANSACCIONES COMERCIALES EN LOS CONTRATOS DE SEGURO MARÍTIMO.

Estas cláusulas podríamos decir, son utilizadas comúnmente y de forma consuetudinaria, son de aplicación en nuestro país y en la práctica marítimo comercial internacional, conocidas como cláusulas de INCOTERMS recopiladas por la Cámara de Comercio Internacional de Paris CCCI.

Cláusula (Cost, Insurance and Freight) CIF, (Costo, Seguro y Flete) CSF:

Aquí en esta condición el vendedor tiene que entregar, bajo régimen **FOB** la mercancía a bordo del barco en el puerto de embarque, además de esto el vendedor tiene que pagar el flete hasta el puerto destino y costear el seguro por su cuenta. Así también los riesgos del transporte y otros gastos son responsabilidad del vendedor únicamente hasta la entrega de la mercancía a bordo. Es decir, el vendedor no responde por la entrega de las mercancías en el puerto consignado.



Cláusula Cost & Freight (Costo y Flete) C&F:

Esta condición es similar a la anterior con la diferencia de que el comprador debe contratar el seguro. La presente cláusula y la anterior **C&F** y **CIF**, son las más utilizadas en el comercio internacional marítimo.

Venta al Costo Cláusula FOB (Fabrica):

Cuando se dan ventas de este tipo, el vendedor se compromete a dar la mercadería empacada y lista para ser transportadas, por tal efecto en la factura de compra no aparecen los gastos de flete y seguro, siendo cuenta del comprador estos gastos. El vendedor queda fuera de toda transacción al momento de hacer entrega del bien en sus bodegas.

Cláusula FOB o FAB (Free on Board) Franco a bordo o puesto a bordo o libre a bordo.

El vendedor en esta condición tiene que entregar la mercadería a bordo del barco en el puerto de embarque. Los gastos referidos a la actividad de llevar la mercadería al barco van por cuenta del vendedor, y ahí termina toda obligación y comienza la del comprador en lo referente al pago del flete y el seguro, así mismo debe revisar que la mercadería haya sido puesta en buenas condiciones.

Cláusula FAS (Free Along Side Ship) Puesto al costado del barco o libre al lado del barco.

Esta disposición es parecida a la anterior la diferencia es que el traspaso del riesgo se realiza con la puesta en el costado del barco, el vendedor asume los gastos hasta llevar la mercancía al muelle al costado del barco. En cuanto al



seguro es responsabilidad del vendedor pero hasta el lugar (Al Costado del Barco) y el comprador adquiere su responsabilidad aquí hasta su destino.

COSAS ASEGURABLES.

Las cosas asegurables podríamos decir, son todos aquellos objetos de seguro lícito no prohibido o sancionado por nuestra legislación.

Por consiguiente, pueden ser objetos del seguro marítimo las mercancías, cosas muebles objeto de operaciones mercantiles que se transporten por vía marítima, siempre y cuando sean lícitas. En nuestro código de comercio en su arto 905 claramente no incluye como seguro de mercancías marítimas: metales amonedados, lingotes, piedras preciosas ni municiones de guerra.

Por otra parte nos topamos con otras cosas que la legislación nacional considera asegurables como lo plantea el arto 903 CC:

1. El casco del buque en lastre o cargado, en puerto o en viaje.
2. El aparejo.
3. La maquina siendo el buque a vapor.
4. Todos los objetos y pertrechos que constituyan el armamento.
5. Víveres y Combustible.
6. Cantidades dadas a la gruesa.
7. El importe de los fletes y el beneficio probable.
8. Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.

Fuera de estos elementos asegurables nos topamos con las averías que nuestra legislación mercantil arto 960 las define de la siguiente manera:

*Todo gasto extraordinario o eventual que para conservar el buque, el cargamento, o ambas cosas, ocurre durante la navegación.



*Todo daño o defecto que sufre el buque desde que se hiciera a la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se carguen en el puerto de expedición hasta descargarla en el de su consignación.

Al tener la definición de averías con forme a nuestra legislación la compañía de seguros de Nicaragua INISER en el formulario de pólizas de seguro de transporte plasma un serie de disposiciones y algunas de ellas hacen referencia a las averías y cita el **artículo 930 del CC**, donde estipula que: Cuando se trate de indemnizaciones procedentes de avería a la gruesa, terminadas las operaciones del arreglo, liquidación y pago de la misma el asegurado entregara al asegurador todas las cuentas y documentos justificativos de reclamación de indemnización de las cantidades que le hubieren correspondido. El asegurador examinara a su vez la liquidación y hallándola conforme a las condiciones de la póliza estará obligado al asegurado la cantidad correspondiente dentro del plazo concedido o en defecto en ocho días desde la fecha comenzara a devengar interés la suma.

Si el asegurado no encontrare la liquidación conforme a lo convenido en la póliza, podrá reclamar en el tribunal competente, en el mismo plazo de diez días, constituyendo en depósito la cantidad reclamada.

De esta manera nuestra legislación ampara las averías que se den durante las transacciones y transporte de mercancías que por ende se efectúan en un buque, en el cual los daños sufridos por este se deben cubrir.

El **artículo 962 CC** nos refleja averías: Simples y particulares.

Gruesas o Comunes.

En el calendario de Lloyds de Londres publico las Reglas de York y Amberes de 1950 adaptadas por el Comité Internacional Marítimo de Ámsterdam en la conferencia de septiembre en 1949 donde especifican las averías y su regulación. Estas reglas son aceptadas por la generalidad. Estas Reglas se



han actualizado por la *Conferencia del Comité Maritime International* conocidas ahora como York-Amberes 1974 que fueron mencionadas anteriormente.

Nosotros como podemos ver adoptamos ciertas definiciones y disposiciones por el carácter general que tienen a nivel internacional y la costumbre internacional, nuestra jurisprudencia en ese sentido siempre se auxilia de de estas y se convierten en nuestras.

I.6.G. CONTRATO DE SALVAMENTO.

BREVE ORIGEN:

El salvamento marítimo hunde sus primeras raíces en el llamado *Naufragium* del derecho romano. En efecto el salvamento marítimo como actividad organizada y lucrativa encuentra sus orígenes en le labor encaminada a recuperar los bienes o restos de buques naufragados. Sin embargo, ello se llevo a cabo radiantes arduos esfuerzos por reprimir y condenar los actos de despojo a los náufragos, incluso creados de manera consiente.³⁸

Al tener este vestigio del salvamento marítimo como una institución del derecho romano enmarcado en rango mercantil, fue el pilar central para el reconocimiento legal y del reconocimiento renumerado por tal actividad.

Durante la edad media el derecho romano con la intención de salvar los bienes de los náufragos, a la caída del imperio surge el nombrado *IUS NAUFRAGII* (derecho de naufragio), en donde las cosas y personas que provenían del naufragio en el mar o en ríos correspondían al señor de la rivera y sus habitantes, comparado a un sistema feudal que la apropiación de esos bienes se convertían en un derecho.

Luego la iglesia entro en el escenario histórico del contrato de salvamento con la premisa “ LA FE Y LA AYUDA MUTUA ” mediante el derecho canónico

³⁸ Murrall Soldevila, Ramón. *El Salvamento Marítimo Op Cit.* . Barcelona, España Pág. 52.



para abolir el IUS NAUFRAGII que la iglesia lo llevo a categorizar como delito eclesiástico y fue cuando se empezaron a funcionar las bulas papales, la primera se llamo ROMANUS PONTIFEX del Papa Julio II del 24 de febrero de 1509 que declaraba: tanto los bienes procedentes del naufragio como aquellos que se arrojen al mar para aligerar el peso de las naves serán del propietario. Otras bulas siguieron apareciendo hasta llegar a la última que fue del Papa Gregorio XII del 4 de marzo de 1583 siguió la línea de las primeras condenando repetidamente el derecho de naufragio.³⁹

Al aparecer los **Roles de Olerón** y el **Consulado del Mar** en la edad media, aparecen las ordenanzas de la marina de 1681 que influyeron en el código francés de 1807 en la edad moderna, aquí es donde el derecho marítimo acoge su madurez. Estas ordenanzas con relación al naufragio trajeron consigo nuevas ideas como las del libro IV del título IX (Des Naufrages, Bris et Echoemens) contempla literatura legal en este sentido. Protege esencialmente todos los buques, tripulación y cargamentos que hallan sido arrojados a la costa como consecuencia de una tempestad, así mismo otros sujetos diamantes del naufragio. Se recoge, así, ese postulado general de protección y de abolición del derecho de naufragio que a lo largo de los siglos tanto preocupo a leyes y gobernantes⁴⁰.

El origen de este contrato ha tenido una complicada y reñida existencia por sus diferentes formas de interpretar las funciones y las cuestiones relativas a las personas y cosas descubiertas en un naufragio. En nuestra legislación no existe una formalidad reglamentada del contrato de salvamento como los contratos de seguros, fletes etc. en nuestro libro III de comercio, pero sin embargo hay vestigios sobre algunos conceptos relativos al salvamento; en nuestra ley 399 ley de Transporte Acuático de septiembre del 2001 muestra algunas estipulaciones sobre salvamento.

³⁹ Murrall Soldevila, Ramon. El Salvamento Maritimo Op Cit. . Barcelona, España Pág. 52.

⁴⁰ Murrall Soldevila, Ramon. Barcelona , España. Op Cit. Pág. 79.



DEFINICIÓN:

Nuestra mejor doctrina (Española) ha definido la asistencia o salvamento como la actividad prestada por una nave, aeronave u otros objetos, a otra nave, aeronave, personas o cosas que se encuentran a bordo con el fin de sustraerlos de la situación de peligro en que ellas se encuentran, bien en el mar o en aguas interiores.⁴¹

De una manera general podríamos consolidar que el salvamento marítimo se entiende como la asistencia, ayuda y socorro de manera voluntaria, espontánea y obligatoria de un buque, de otro sujeto a otro buque, personas o cosas en peligro, cuyo fin es la extracción del peligro inminente.

Existen dos Convenios que regulan el salvamento marítimo el primero es el convenio internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento en el Mar de Bruselas del 23 de septiembre de 1910, actualmente en vigor y adoptado en gran parte por los Estados, el segundo Convenio Internacional de Salvamento Marítimo impulsado por la OMI en

Londres el 28 de Abril de 1989; el cual incluye como innovación preocupaciones alusivas al medio ambiente y este es el sucesor del anterior.

En Nicaragua la convención sobre la asistencia y salvamento marítimo celebrada en Bruselas en el arto 11 de dicha convención expone que obliga a todo capitán, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro de su navío, tripulación o pasajeros a prestar asistencia a cualquier persona, aunque fuere enemiga que encontrare en el mar con el peligro de perecer. Fue acogida por nuestro país mostrando una vez mas el vestigio de de legislación internacional marítima ya que nosotros tenemos escasez de este tipo de normativas.

⁴¹ Murrall Soldevila, Ramon. Barcelona , España. Op Cit. Pág.145



CLASIFICACIÓN DE LOS SALVAMENTOS.

Salvamento Voluntario o Facultativo: Tiene origen de la voluntad de los sujetos a obligarse mutuamente; una a prestar el servicio y el otro a pagar o remunera cierta cantidad por el servicio, es decir se trata simplemente de un contrato, consensual oneroso y bilateral, basta con el acuerdo de voluntades celebrándose de forma oral o escrita y de forma tacita; puede tener un carácter espontáneo nace de la voluntad de quien lo ejecuta sin consentimiento de la otra parte.

El arto 12.1 del Convenio de 1989 establece: en caso de que las operaciones hayan conllevado un resultado útil tendrá derecho a una renumeración, sin distinguir el tipo de salvamento en el que se actúa.⁴² Consecuencia de esto, es que el salvamento espontáneo queda sujeto a la disciplina del Convenio. En ese supuesto, la operación se presta a riesgo del salvador por lo que la obtención de la renumeración nace con el éxito de la prestación.⁴³

En el arto 996 del CC de nicaragua plasma una relación de la renumeración del salvamento con respecto al arto mencionado del convenio de 1989 y expone así: Los objetos salvados del naufragio quedaran especialmente afectados al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho, por los dueños de aquellos antes de entregárselos, y con preferencia a cualquier otra obligación, si las mercaderías se venden.

Otras disposiciones se encuentran incluidas en nuestro código de comercio referente al salvamento que constan del arto 994 al 999.

Salvamento Obligatorio o de Imperio Legal: El Convenio de 1989 constituye un acto de salvamento obligatorio, la obligación que recae al capitán de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en el mar arto 10.1 del Convenio 1989. Por esto en algunas legislaciones como la

⁴² Murrall Soldevila, Ramon. Op Cit. . Barcelona , España Pág 33.

⁴³ Murrall Soldevila, Ramon.. Op Cit. Barcelona , España Pág 299.



española en su código penal militar existen sanciones por simplemente la omisión injustificada de este artículo del Convenio.

Como ejemplo de estas sanciones tenemos un antecedente del salvamento, la famosa catástrofe del Titanic que fue en abril de 1912 en donde el buque Cartemphia llegó tarde a la asistencia del siniestro y fue sancionado el capitán de este navío por la convención de 1910.

En nuestra ley interna 933 de transporte acuático desglosa los siniestros marítimos que en su arto 99 de la misma claramente menciona la costumbre internacional y los siniestros definidos por normas internacionales que son:

1. El naufragio.
2. El encallamiento.
3. El abordaje
4. La explosión o incendio de buques o artefactos navales.
5. La contaminación y toda situación que origine un riesgo grave de contaminación. Sobre este inciso cabe mencionar la conferencia internacional de la seguridad de vida en el mar celebra en Londres en 1948 aprobó las reglas sobre colisiones de averías que nuestro país atendió el primero de enero de 1954.
6. Los daños causados por buques o artefactos navales a instalaciones portuarias marítimas.

En cuanto a las sanciones administrativas e investigaciones de estos siniestros son a cargo de la Capitanía de Puerto y a la Dirección General de Transporte Acuático que sucedan en la jurisdicción de aguas nicaragüenses; así lo establece el arto 100 de la ley de Transporte Acuático. Son de cumplimiento de ley la asistencia en estas circunstancias y reforzándolo con el convenio de 1910 que lo llega a sustituir el de 1989 acogido por nuestro país.

Salvamento Espontáneo: Este tipo de salvamento no son frecuentes y se consideran aislados de los anteriores, aquí se hace referencia al salvamento de



un buque abandonado, dicha operación se hace independiente de los interesados del buque y el dueño de la mercancía.

Por otra parte: También debe incluirse el salvamento prestado contra el rechazo irrazonable del propietario o el capitán del buque. El elemento de la razonabilidad es importante porque si el rechazo es congruente, dadas las circunstancias, la prestación del salvamento, aunque haya comportado útil no dará lugar a la renumeración. El supuesto esta recogido en el arto 19 del convenio.⁴⁴

Se percata que lógicamente ninguna de las partes dueño de mercadería y capitán dejarían en pleno abandono sus intereses y es muy peculiar que suceda esto, es por esta razón que este salvamento se visualiza al margen de los demás salvamentos relacionados en este apartado; por consiguiente para evitar un salvamento de este tipo no deseado por el capitán del buque claramente como se menciona anteriormente esta regulado por el convenio.

SUJETOS DEL SALVAMENTO.

Los Buques: El convenio captura a los buques sea de recreo, pesca o comercial (toda nave o embarcación), así como los que poseen propulsión o no son sujetos del salvamento, hasta llegar a definiciones que plantea el mismo convenio como lo son: gánguiles, pontones, grúas o diques secos flotantes que son aptos para navegar.

Sobre esto hay una parte interesante que es sobre los buques hundidos en donde el convenio de 1989 dirige estos buques de una óptica cultural.

Otros Bienes: El convenio designa como bienes aquellos que son susceptibles de ser salvados, el flete o sujeto a riesgo esto es, el flete que el armador debe

⁴⁴ Ramón Murrall, Soldevila.. Op Cit, Barcelona, España Pág. 15.



recibir una vez que la carga haya llegado al puerto de destino, el cual se pierde si la carga no se salva.⁴⁵

No solo cargas son objeto del salvamento sino también, el convenio agrega a las plataformas y perforadoras marinas que se encuentren en proceso de mantenimiento o traslado que solo en esta condición lo hace aplicable el salvamento de lo contrario no es valido.

La prioridad del salvamento, que no se deja por alto, es el medio ambiente uno de los principales protagonistas del escenario del mar enmarcado por el convenio de 1989 en el arto 1; como se recordara la tragedia del TORREY CAYON y del AMOCO CADIZ que derramaron petróleo en el mar, situación que compete al salvamento.

Vidas Humanas: Aunque el salvamento en lo que respecta a vidas humanas y en la convención de 19889 en el arto 1, no viene expresada las vidas humanas pero debe considerarse como uno de los sujetos primordiales del salvamento, se trata de una obligación impuesta legal a todo capitán. Es una obligación personal cuyo incumplimiento no se justifica.

Se puede incluir en el salvamento obligatorio ya mencionado en cuanto a vidas humanas se trata que sea de un imperio legal, moral, independiente que sean pasajeros.

DIFERENCIA ENTRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Para entender un poco el salvamento marítimo es menester atender el análisis y diferencias de ciertos términos para no confundirlos

Se ha situado la **distinción** en la actualidad de las circunstancias que hayan llevado al requerimiento de la ayuda. Si se trata de combatir un siniestro en el que se encuentra amenazado el buque, el servicio realizado tiene carácter de

⁴⁵ Ramón Murrall, Soldevila. OP Cit. Barcelona, España Pág. 310.



ASISTENCIA, en tanto si se trata de recoger los restos del buque, el cargamento y las personas, como consecuencia del siniestro, tiene el carácter de **SALVAMENTO**.⁴⁶

Ahora bien en la actualidad estos dos elementos asistencia y salvamento se concatenan, el convenio de 1989 define la operación del salvamento como: todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas.

El convenio de 1910 a venido contemplando de igual manera las dos expresiones y un criterio unificador el sistema common law junta el concepto (salvage) las palabras asistencia y salvamento.

DIFERENCIA ENTRE SALVAMENTO Y REMOLQUE

El **salvamento** se refiere a una actividad dirigida a la salvación de un buque, personas o cosas, mientras que el objeto del **remolque** es el desplazamiento por agua utilizando la energía motriz proporcionada por un buque.⁴⁷

Existen elementos claves para esta distinción como lo estipula el convenio de 1989: que debe darse una situación de peligro, cuya exigencia es comúnmente aceptada por la doctrina y la jurisprudencia. Además los servicios prestados de remolque dados con normalidad temporal y sin que el buque presente alguna avería no se considera salvamento.

Como una pequeña conclusión en nuestra legislación no existe formalidad alguna del contrato de Salvamento, en nuestro código de comercio existen solo disposiciones referente al naufragio y en nuestra ley No. 399 de transporte

⁴⁶ Ramón Murrall, Soldevila. OP Cit. Barcelona, España Pág. 216.

⁴⁷ Ramón Murrall, Soldevila.. Op Cit. Barcelona, España Pág. 218.



acuático del tres de septiembre del año 2001 en su título V desglosa sobre las investigaciones de accidentes o siniestros marítimos.

I.6.H. CONTRATO AUXILIARES: PRACTICAJE-REMOLQUE-ESTIBADORES.

Existen algunos tipos de contratos en los que el propietario del buque a menudo está obligado a participar, como en los contratos de pasaje y fletamento, estos, así mismos se rigen por la disciplina general del contrato. De esta forma únicamente necesitamos examinar su finalidad esencial y algunos puntos de particular importancia para las personas interesadas en la navegación. A continuación expondremos los contratos que regulan las relaciones jurídicas del propietario del buque con los prácticos, remolcadores, estibadores y las autoridades de puerto:

I.6.H.1 CONTRATO DE PRACTICAJE REGULADO EN EL ARTICULO 63 Y SIGUIENTE EN NUESTRA LEY DE TRANSPORTE ACUÁTICO.

Se entiende por **practicaje** el servicio de asesoramiento brindado a los capitanes de buques o artefactos navales, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de este, en condiciones seguridad y en los términos establecidos en la presente ley y en la reglamentación que regula la prestación de este servicio.⁴⁸

Cuando un buque regresa de alta mar, aproximándose al puerto, es esencial el conocimiento de las aguas locales para evitar accidentes. Con este fin cada autoridad del puerto tiene el poder de emitir reglamentos para el tráfico de su jurisdicción. Naturalmente los capitanes y oficiales de los buques mercantes no pueden conocer las reglas de navegación de cada puerto que en su viaje pueden tocar, por esta razón sus buques deben contratar los servicios de personas locales que les guíen, para entrar y salir del puerto, o para navegar

⁴⁸ Ley de transporte Acuático de Nicaragua, arto.3.11.



en el. Las personas locales que ofrecen este servicio a los buques son llamados **prácticos**. En las circunstancias actuales en las que existen riesgos de accidentes o desastres marítimos sería peligroso dejar a la discreción de los capitanes de los buques si deben contratar o no prácticos y ciertamente en varios Estados portuarios esto se ha hecho obligatorio. Nuestra legislación al respecto establece que la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) obligara a los buques y artefactos navales nacionales y extranjeros a utilizar prácticos en las zonas donde sea necesario. Fuera de estas, será facultativo el uso de sus servicios. (arto65).

DEBERES DEL PRÁCTICO:

En términos jurídicos el practico no es la única autoridad directora abordo, y no desplaza al capitán y al segundo ; en realidad esta encargado de la seguridad del buque y de todo lo que transporta, estando obligado a usar diligencia y cuidado, y una razonable destreza en el ejercicio de sus funciones. Sobre el recaen solamente los deberes del practico, y tiene derecho a la misma asistencia por parte de la tripulación que la que tiene el capitán.

POSICIÓN DEL CAPITÁN

No hay duda de que la responsabilidad es ahora más pesada de lo que era con anterioridad al contrato de practica ya que el capitán y la tripulación siguen siendo responsables, el capitán puede, y aun debe, exponer su opinión al práctico en las cuestiones de importancia.

El práctico no sustituye al capitán ni lo subroga en el mando del buque. (arto67 LTA).



I.6.H.2. CONTRATO DE REMOLQUE

Bajo la denominación de contrato de remolque se comprende el supuesto de que el naviero de un buque se compromete mediante un determinado precio, a desplazar de un lugar a otro a un buque o artefacto distinto, bien sea tirando de él, empujándole o aportando su fuerza motriz de cualquier otro modo; el remolque puede ser de tres clases: Remolque Portuario que es el que se presenta en las zonas de los puertos, Remolque Salvamento, cuando se ha dado asistencia a un buque que ha quedado en el mar en situación de peligro y remolque fletamento cuando se conducen aparatos sin propulsión propia.

I.6. H.2.1. REMOLQUE PORTUARIO:

Este contrato en la realidad de la practica marítima, tiene mucha importancia, ya que el atraque de los buques se encuentra reglamentado de tal modo en los diversos puertos que requiere la asistencia de uno o varios remolcadores por ser incapaces de maniobrar convenientemente por sus propios medios; también se le conoce como remolque maniobra, porque como ya hemos indicado, en las grandes zonas portuarias o en los canales (como en el canal de Panamá) los grandes buques no pueden moverse, ni maniobrar por si mismos, y requieren el auxilio de los remolcadores.



I.6.H.2.2. REMOLQUE SALVAMENTO:

La forma mas antigua del remolque ha sido la asistencia en el mar a un buque que ha quedado imposibilitado para navegar. Este servicio se presta, en una gran proporción de los buques por buques ordinarios, que no son remolcadores especializados y que se encuentran en el mar con un buque en dificultades.

I.6.H.2.3 REMOLQUE FLETAMENTO:

En este caso el remolcador tira de naves sin propulsión propia, y los conduce de un lugar por vía marítima, también conocido como remolque transporte, se aplica en general en aquellos casos en los que el buque o artefacto remolcado carece de dotación y por tanto no pueden velar por los bienes que se encuentran a bordo del mismo ni cooperar activamente a la operación del remolque.



I.6.H.3. CONTRATO DE ESTIBAJE:

Los estibadores son hombres que cargan las mercancías en las bodegas del buque, y también la sacan de allí y la descarga. Al hablar de estibadores, sin embargo debemos pensar no solamente en los hombres que hacen la obra material. Estos hombres son normalmente empleados de una firma estibadora y es la firma con la que el buque o fletador contrata la carga o la descarga de la mercancía. El contrato entre el buque o el fletador con la firma estibadora es un contrato ordinario de obra y trabajo.

I.6.I. CONTRATO A LA GRUESA O PRÉSTAMO MARÍTIMO REGULADO EN EL ARTÍCULO 880 Y SIGUIENTES DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO.

REFERENCIA HISTÓRICA

En el Código de Hamurabi se reglamento el contrato de crédito conocido como préstamo a la gruesa. Entre los Griegos se utilizo un préstamo que no era recuperable por el mutuante sino llegaba la mercancía a feliz arribo. Del derecho peregrino griego pasa a los romanos, que lo llamaron “focnus nauticum”. Las ordenanzas de Luís XIV lo recogen del Derecho Romano y bajo el nombre de contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo llega a nuestro código de comercio.⁴⁹

A los propietarios de buques les es indispensable grandes sumas de dinero para armar, equipar y reparar los buques y los comerciantes que deseen fletar un barco tiene también necesidad de dinero para el pago de las mercaderías y el transporte. Los navieros y los cargadores cuentan con el éxito favorable de sus empresas para devolver el dinero que le hayan prestado; pero ante un naufragio, avería etc. El perjuicio y pérdida serian considerables por el pago

⁴⁹ Cervantes Ahumada, Raúl Op Cit. México. Pág. 876.



del préstamo. Para este fin se contrata con los prestamistas que: No quedaran obligados aquellos, a devolver a estos, el dinero suministrado, sino en caso que el buque llegue al puerto de destino o la carga sea desembarcada en el puerto correspondiente, comentario al artículo 880 del CC nicaragüense.

ELEMENTOS ESENCIALES:

Además de las condiciones generales para todos los contratos, se requiere cuatro elementos esenciales;

- *Una suma o una cosa prestada
- *Una cosa afectada al reembolso del capital y el pago del beneficio marítimo.
- *Los riesgos marítimos corridos por la cosa afectada al préstamo o puesta a cargo del prestamista
- *Un provecho marítimo estipulado para el prestamista.

El contrato a la gruesa podrá celebrarse:

- *Por escritura publica
- *Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviene;
- *De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotara en el certificado de inscripción del buque, y se tomara en el registro público mercantil, sin cuyo requisito los cruidos de este origen no tendrán respecto a los demás la preferencia que según su naturaleza les corresponda, aunque la obligación sea eficaz entre los contratantes.

El prestado a la gruesa puede recaer sobre el buque o sobre la mercancía transportada. En el fondo se trata de un contrato de asociación en que prestamista y prestatario comparten los riesgos y la utilidad de la aventura. Por eso algunos autores lo consideran como un antecedente del seguro.

Algunos consideran que es una institución que yace muerta en las leyes que aun la reglamentan porque la práctica la ha abandonado y tiene la categoría de un fósil jurídico.



I.6.J. CONTRATO DE AJUSTE

Se da el nombre de contrato de ajuste a aquel que se realiza entre los oficiales y gente de mar, y los propietarios o armador.

Presenta las siguientes características: es consensual, se perfecciona por el simple acuerdo de voluntades, es bilateral crea obligaciones reciprocas, es oneroso impone el pago de un pecio o salario como contra prestación de servicio, es conmutativo porque las partes tienen una situación definida de antemano. Este contrato no esta regulado en nuestra legislación, sin embargo esta implícito el acuerdo al que pueden llegar las personas que intervienen en el comercio marítimo, en cuanto a la regulación de alguna actividad que les atañe.

I.6.K. IMPORTANCIA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL TRANSPORTE MARITIMO.

B/L: SIGNIFICA CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

IMPORTANCIA: Este documento es importante porque refleja el embarque de la mercadería, que viene consignada a una persona Jurídica o empresa del País de destino hacia Nicaragua o cualquier otro Estado.

SU CONTENIDO:

1. Empresa naviera que traslada la mercadería
2. Nombre del exportador
3. Nombre del consignatario
4. Lugar de embarque de la mercadería
5. Nombre del vapor que trae la mercadería
6. Puerto de destino



7. Tiene un orden numérico es decir el número del b/l
8. Descripción de la mercadería como: marca, cantidad de bulto, peso, contenido y el valor del flete.
9. Fecha de embarcación

*Al dorso aparece reflejado el contrato entre el dueño de la mercadería y la naviera es decir un ejemplo de contrato de transporte de mercancía o de fletamento transporte.



CAPITULO II

EL SISTEMA DE INTEGRACION CENTROAMERICANA Y LA REGULACIÓN DE LOS CONTRATOS EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO

II.1. ¿QUE ES EL SICA?

El SICA es el marco institucional de la integración Centroamericana. El SICA se diseñó tomando en cuenta las experiencias anteriores para la unificación de la región, así como las lecciones legadas por los hechos históricos de la región, tales como las crisis políticas, los conflictos y el régimen dictatorial de gobierno. Con base en esto, y sumada las transformaciones constitucionales internas y la existencia de regímenes democráticos en la región, se estableció su objetivo fundamental: La realización de la integración de Centroamérica, para constituir la en una región de paz, libertad, democracia y desarrollo, sustentada firmemente en el respeto, tutela y promoción de los derechos humanos.

El SICA fue constituido el 13 de diciembre de 1991, mediante la suscripción del protocolo a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA) o protocolo de Tegucigalpa, el cual reformó la Carta de la ODECA, suscrita en Panamá el 12 de diciembre de 1962; y entró en funcionamiento formalmente el primero de febrero de 1963.

La iniciativa del SICA fue ampliamente respaldada por la Asamblea General de la Naciones Unidas (Resolución A/48L de diciembre de 1993), quedando el protocolo de Tegucigalpa debidamente inscrito ante la ONU, esto permite que sea invocado internacionalmente y además, le permite a los órganos e instituciones regionales del SICA relacionarse con el Sistema de las Naciones Unidas.⁵⁰

⁵⁰<http://www.sgsica.org.com>



II.2. ESTADOS MIEMBROS QUE CONFORMAN EL SICA

El Sistema de Integración Centroamericana fue constituido por los Estados de las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá. Posteriormente se adhirió Belice como miembro pleno, Así mismo, participan la República Dominicana como Estado asociado; los Estados Unidos Mexicanos como observador regional, la República de China Taiwán y el Reino de España, como observadores extra regionales. La sede de la Secretaría General del SICA está en la ciudad de San Salvador, República del Salvador. La conmemoración fue oficializada por la Asamblea Legislativa de la República de Guatemala en agosto del 2002 y posteriormente por la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua en junio de 2003.⁵¹

II.3. PROPÓSITOS Y PRINCIPIOS DEL SICA

PROPOSITO:

El Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) tiene por objetivo fundamental la realización de la integración de Centroamérica, para constituirla como Región de Paz, Libertad, Democracia y Desarrollo. En ese sentido, se reafirman los siguientes propósitos:

- Consolidar la democracia y fortalecer sus instituciones sobre la base de la existencia de Gobiernos electos por sufragio universal, libre y secreto, y del irrestricto respeto a los Derechos Humanos.
- Concretar un nuevo modelo de seguridad regional sustentado en un balance razonable de fuerzas, el fortalecimiento del poder civil, la superación de la pobreza extrema, la promoción del desarrollo sostenido, la protección del medio ambiente, la erradicación de la violencia, la corrupción, el terrorismo, el narcotráfico y el tráfico de armas.
- Impulsar un régimen amplio de libertad que asegure el desarrollo pleno y armonioso del individuo y de la sociedad en su conjunto.

⁵¹ Ver anexos. Mapa de Estados Miembros y Asociados del SICA.



- Lograr un Sistema regional de bienestar y justicia económica y social para los pueblos Centroamericanos.
- **Alcanzar una unión económica y fortalecer el Sistema financiero Centroamericano.**
- **Fortalecer la región como bloque económico para insertarlo exitosamente en la economía internacional.**
- Reafirmar y consolidar la autodeterminación de Centroamérica en sus relaciones externas, mediante una estrategia única que fortalezca y amplíe la participación de la región, en su conjunto, en el ámbito internacional.
- Promover, en forma armónica y equilibrada, el desarrollo sostenido económico, social, cultural y político de los **Estados miembros** y de la región en su conjunto.
- Establecer acciones concertadas dirigidas a la preservación del medio ambiente por medio del respeto y armonía con la naturaleza, asegurando el equilibrado desarrollo y explotación racional de los recursos naturales del área, con miras al establecimiento de un Nuevo Orden Ecológico en la región.
- Conformar el Sistema de la Integración Centroamericana sustentado en un ordenamiento institucional y jurídico, y fundamentado asimismo en el respeto mutuo entre los **Estados miembros.** ⁵²

⁵²[http: www.sgsica.org./miembros.aspx](http://www.sgsica.org./miembros.aspx).



PRINCIPIOS:

Para la realización de los propósitos citados del **Sistema de la Integración Centroamericana** y sus **Estados Miembros** procederán de acuerdo a los principios fundamentales siguientes:

- La tutela, respeto y promoción de los Derechos Humanos constituyen la base fundamental del **Sistema de la Integración Centroamericana;**
- Paz, Democracia, Desarrollo y Libertad, son un todo armónico e indivisible que orientará las actuaciones de los países miembros del **Sistema de la Integración Centroamericana;**
- La identidad Centroamericana como manifestación activa de los intereses regionales y de la voluntad de participar en la consolidación de la integración de la Región.
- La solidaridad Centroamericana como expresión de su profunda interdependencia, origen y destino común;
- La gradualidad, especificidad y progresividad del proceso de integración económica, sustentado en el desarrollo regional armónico y equilibrado; y el tratamiento especial a países miembros de menor desarrollo relativo; la equidad y reciprocidad; y la Cláusula Centroamericana de Excepción.
- La globalidad del proceso de integración y la participación democrática, en el mismo, de todos los sectores sociales.
- La seguridad jurídica de las relaciones entre los **Estados Miembros** y la solución Pacífica de sus controversias.
- La buena fe de los **Estados Miembros** en el cumplimiento de sus obligaciones, absteniéndose de establecer, convenir o adoptar medida alguna que sea contraria a las disposiciones de este instrumento o que obstaculice el cumplimiento de los principios fundamentales del **Sistema de la Integración Centroamericana** o la consecución de sus objetivos.



- **El respeto a los principios y normas de las Cartas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y de la Organización de Estados Americanos (OEA), y las Declaraciones emitidas en las Reuniones Presidenciales Centroamericanas desde mayo de 1986.**

COMENTARIO: Como podemos observar entre los propósitos y principios del SICA, no se establece un régimen que promueva el transporte y las contrataciones marítimas; ya que se centra en el fortalecimiento de la unidad entre los países Centroamericanos, a través de la economía finanzas, erradicación del narcotráfico y el terrorismo, la violencia, la corrupción y el respeto a los derechos humanos.

Además de lo antes expuesto, concluimos diciendo que tanto los propósitos como los principios son generalizados, ya que no abordan específicamente alguna actividad económica, sino que promueven la economía de un modo extensivo sin delimitar ningún campo para obtener o mejorar los recursos de la región, con excepción de los antes mencionados, sin embargo promueven el respeto a las organizaciones de las Naciones Unidas, con la cual el transporte marítimo tiene grandes vínculos a través de la OMI, como organismo especializado de dicha Organización.

II.4. MARCO JURIDICO DEL SICA.⁵³

PROTOCOLO DE TEGUCIGALPA:

El 13 de diciembre de 1991, se constituyó el Sistema de la Integración Centroamericana, SICA, con la firma del **Protocolo de Tegucigalpa** es aquí donde se consagra con una nueva visión la unión de los Estados Centroamericanos , que reformó la **Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA)**, de 1962. El Protocolo consagra esta nueva

⁵³<http://www.sgsica.org.com>



visión de Centroamérica como una región de paz, libertad, democracia y desarrollo.

TRATADO GENERAL DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA:

El 29 de octubre de 1993 se suscribió el **Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana** (que se conoce como Protocolo Guatemala), en el que las partes se comprometieron a alcanzar, de manera voluntaria, gradual, complementaria y progresiva, la Unión Económica Centroamericana. Para ello constituyeron el Subsistema de Integración Económica, cuyo órgano técnico y administrativo es la **Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)**, que tiene su sede en **Guatemala**.

TRATADO DE INTEGRACIÓN SOCIAL:

El 30 de marzo de 1995, se suscribió el **Tratado de la Integración Social Centroamericana** (conocido como Tratado de San Salvador), el cual organiza, regula y estructura el Subsistema Social, que comprende el área social del **SICA**. Fue constituido para impulsar la coordinación, armonización y convergencia de las políticas sociales entre sí y con las demás políticas de los **Estados Miembros del SICA**. Su sede está en las oficinas de la **Secretaría General del SICA**.

ALIANZA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE:

El 12 de octubre de 1994 se constituyó la **Alianza para el Desarrollo Sostenible de Centroamérica (ALIDES)**, que consiste en una estrategia integral de desarrollo regional que abarca cuatro áreas prioritarias: democracia, desarrollo sociocultural, desarrollo económico y manejo sostenible de los recursos naturales y mejora de la calidad ambiental.



TRATADO MARCO DE SEGURIDAD DEMOCRÁTICA EN CENTROAMÉRICA:

Tratado Marco de Seguridad Democrática fue suscrito en San Pedro Sula, **Honduras**, el 15 de diciembre de 1995. Dicho instrumento instituyó el Modelo Centroamericano de Seguridad Democrática, el cual se basa en la democracia y el fortalecimiento de sus instituciones y el Estado de Derecho; en la existencia de gobiernos electos por sufragio universal, libre y secreto y en el irrestricto respecto de todos los derechos humanos en los Estados Centroamericanos.

Los fundamentos del Modelo de Seguridad Democrática son entre otros, el fortalecimiento del poder civil, el balance razonable de fuerzas, la seguridad de las personas y sus bienes, la erradicación de la violencia, la corrupción, la impunidad, el terrorismo, el combate a la narcoactividad y al tráfico de armas.

II.5. ESTRUCTURA DEL SICA⁵⁴

ORGANOS DEL SISTEMA:

Para la realización de los fines del sistema de la integración centroamericana se establecen los siguientes órganos:

- La reunión de presidentes.
- La reunión de vicepresidentes
- Parlamento centroamericano (PARLACEN)
- Corte centroamericana de justicia (CCJ)
- El consejo de ministros de relaciones exteriores.
- El comité ejecutivo (CE-SICA)
- Secretaria general (SG-SICA)
- Comité consultivo (CC-SICA)

⁵⁴ Ver Anexos: Diagrama de la Estructura actual del SICA.



INSTITUCIONES DEL SISTEMA:

SECRETARIAS DEL SISTEMA

Están relacionadas directamente con la secretaria general del SICA y son las siguientes:

- Secretaria ejecutiva de la comisión centroamericana de ambiente y desarrollo dirección general de medio ambiente. (SE-CCAD).
- Secretaria ejecutiva de la comisión regional de recursos hidráulicos. (SE-CRRH).
- Secretaria ejecutiva del consejo monetario centroamericano.(SE-SECMCA)
- Secretaria del consejo agropecuario centroamericano. (SG-CAC)
- Secretaria general de coordinación educativa y cultural centroamericana.(SG-CECC)
- Secretaria de integración social centroamericana. (SISCA)
- Secretaria técnica del consejo centroamericano de turismo. (STCCT).
- **Secretaria de integración económica centroamericana. (SIECA):**

Tomando en cuenta las características de nuestro tema y atendiendo a la estructura del sistema de integración centroamericano. Que hasta aquí mostramos; particularizamos la SECRETARIA DE INTEGRACION ECONOMICA (SIECA). De esta manera podemos observar que LA SIECA, es el órgano técnico regional constituido como persona jurídica, cuya función principal consiste en asistir técnica y administrativamente al proceso de integración económica centroamericana del SICA.

LA SIECA, concentra su esfuerzo en velar x la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos de la integración económica; realizar los análisis y estudio técnicos que le son solicitados por los distintos foros económicos, para el buen funcionamiento del proceso dar seguimiento a las resoluciones adoptadas por los foros de dirección y servir de enlace de la acciones con las



secretarías especializadas y demás órganos del proceso regional de integración (aduanas, empresas portuarias, y entidades autónomas dedicadas a la actividad comercial).

En base a este enfoque, las áreas básicas en las cuales la Secretaría ha centrado su atención en el perfeccionamiento de la integración económica centroamericana, es el avance en la unión aduanera y la inserción de la región en la actividad económica y el comercio mundial.

Las actividades técnicas orientadas a estos dos grandes campos de trabajo se han sustentado en análisis, trabajos y estudios de apoyo, así mismo lleva a cabo labores de asistencia y capacitaciones en los diferentes ámbitos, vinculados con el comercio regional y exterior de los países centroamericanos. Debe destacarse que esa asistencia técnica ha sido posible, en algunas ocasiones, con apoyo de la cooperación recibida de instituciones y países amigos.

INSTITUCIONES ESPECIALIZADAS:

- Banco centroamericano de integración económica. (BCIE).
- Comisión centroamericana permanente para la erradicación de la producción, tráfico, consumo y uso ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos. (CCP)
- El centro para la promoción de la micro y pequeña empresa en Centroamérica. (CENPROMYPE).
- Centro de coordinación para la prevención de desastres naturales en América Central. (CEPRENAC).
- Corporación centroamericana de servicio de navegación aérea. (COSESNA).
- Unidad técnica regional de salud/secretaría del consejo de ministros de salud de Centroamérica. (COMISCA)
- Comisión técnica regional de telecomunicaciones de Centroamérica. (COMTELCA)



- Consejo superior universitario centroamericano. (CSUCA).
- Instituto de nutrición de Centroamérica y Panamá. (INCAP).
- Organismo internacional regional de sanidad agropecuario. (OIRSA).
- Unidad coordinadora de la organización del sector pesquero y acuícola del istmo centroamericano. (OSPESCA).
- **Comisión centroamericana de transporte marítimo. (COCATRAM)**

INSTITUCIONES AD-HOC INTERGUBERNAMENTALES:

- Consejo centroamericano de instituciones de seguridad social. (COCISS).
- Consejo del istmo centroamericano de deportes y recreación. (CODICADER).
- Comisión de ciencia y tecnología de Centroamérica y Panamá.(CTCAP)
- Unidad técnica de vivienda del consejo de electrificación de América central. (SE-CEAC).
- Organización centroamericana de entidades fiscalizadoras superiores. (OCCEFS).

FOROS SECTORIALES:

- Comité de cooperación de hidrocarburos de América central. (CCHAC).
- Consejo centroamericano de instituciones de seguridad social.(COCISS)
- Comisión de ciencia y tecnología de Centroamérica y Panamá.(CTCA`)
- Unidad técnica de vivienda del consejo centroamericano de ministros de viviendas y asentamientos humanos. (SE-CCVAH).
- Secretaria ejecutiva del consejo de electrificación de América central. (SE-CEAC).
- Direcciones generales de migración. (OCAM). También conocida como Organización Centroamericana de Migración.



II.6. LA COCATRAM COMO INSTITUCION TECNICA ESPECIALIZADA DEL SICA QUE REGULA EL DERECHO MARÍTIMO.

Para empezar la **COCATRAM** surgió en 1980 a consecuencia de un foro de la reunión de ministros responsables de la integración económica centroamericana, mediante resolución 5-80 (ROMRIECA XXIII), Y empezó su vigencia el 15 de Julio del mismo año, emitida en la ciudad de Managua nicaragua.

La COCATRAM es un organismo especializado que forma parte de la institucionalidad del SICA, con carácter permanente, directorio propio y sede en la ciudad de Managua, Nicaragua.

A su vez, la COCATRAM responde de los lineamientos y políticas dictadas por el consejo de ministros responsables del transporte en Centroamérica (COMITRAM), cuya secretaria técnica es la secretaria permanente del tratado general de la integración centroamericana (SIECA).

JURIDICAMENTE LA COCATRAM se sustenta en la resolución REMITRAM V-3-87, que establece su constitución y funcionamiento.

De acuerdo a esta resolución: **su finalidad es la de atender los asuntos relativos al desarrollo marítimo y portuario de Centroamérica y su función principal es asesorar a la COMITRAM 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**

La COCATRAM manifiesta su ejercicio con una naturaleza técnica asesora de los Estados miembros de este bloque, en cuestiones de preparación y adopción de políticas; recomendaciones y decisiones en los distintos campos del sector transporte con el objetivo de un desarrollo estable en conjunto con



empresas dentro y fuera de la región conectados directamente con el **transporte de mercancías.**

El asesoramiento que realiza la COCATRAM lo integra con actividades coordinadas con los distintos ministerios de transporte, empresas portuarias, autoridades marítimas, usuarios de transporte de carga internacional y los que ofrecen el servicio de transporte en la región de los Estados miembros; sin dejar atrás que actúa también como gestora de recursos y de capacitación, sirve de enlace para establecer relaciones que se explicarán más adelante refiriéndose a la OMI.

II.7. LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) COMO INSTITUCION DE NACIONES UNIDAS, REGULADORA DEL TRANSPORTE MARITIMO.

Es evidente que el transporte marítimo es una actividad internacionalmente reconocidas, la cual ha alcanzado un especial miramiento, por este motivo para mejorar la seguridad de las operaciones marítimas, es preciso que se desarrollen dentro del marco internacional, en lugar de depender de las acciones unilaterales de cada país. ⁵⁵

Atendiendo a esta necesidad, en 1948 se celebró una conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el Convenio por el que **se constituyó oficialmente la OMI que entro en vigor en 1958.** Es el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima, que se encuentra domiciliada en Londres y es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en Gran Bretaña conformada por 166 países miembros, incluyendo Nicaragua, y en la actualidad la secretaria de la OMI cuenta con una planilla de 300 personas. ⁵⁶

⁵⁵ Ver anexos. Entrevista realizada a la COCATRAM.

⁵⁶ <http://www.onu.org.com>



Dentro de las inquietudes y preocupaciones que dieron el resultado de la OMI, se encuentran la gente del mar, que siempre ha sido una de las ocupaciones peligrosas, además el reconocimiento de seguridad en la navegación marítima como una latente atención a esto en 1954 se optó el Convenio Internacional sobre la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, que transportan buques tanques y petroleros. Se dio antes de la entrada en vigor de la OMI para tener disposiciones que regulen situaciones como el naufragio del petrolero Torrey Canyon en 1967. Siguiendo la línea de seguridad se dio el convenio SOLAS en 1960 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así sucesivamente un sin número de convenios celebrados por la OMI que se han mencionado anteriormente, creados para mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación.

El lema de la OMI es **“LA NAVEGACION SEGURA EN MARES LIMPIOS”**,⁵⁷ y tomando en cuenta tal carácter no podemos obviar, que errar es de humanos por tanto la OMI procura centrar sus esfuerzo en el factor humano, ya que las estadísticas han demostrado que un 80% (ochenta por ciento) de los accidentes marítimos son a causa de errores humano. La causa de estos son: por administración ineficiente de la empresa y del personal no instruido correctamente que tripula el buque, ello debido al mal entrenamiento de los hombres de mar; la fatiga, la dificultad de entendimiento en el idioma, entre otros. Son elementos que necesariamente la OMI ha tenido que atender para mejorar la seguridad de las operaciones marítimas

Aparte de ser celebradora de más de 40 convenios, protocolos, enmiendas y recomendaciones, así mismo también códigos alusivos a la navegación segura, aparece una función de apoyo, asesora y promoción. Todo lo anterior se aprueba mediante resoluciones de la asamblea, comités y subcomités que forman parte de la estructura funcional de la OMI que se abordara en este apartado. Es preciso aclarar que estas disposiciones afectan a los Estados miembros y partes por medio de la voluntad de ellos mismos, por ejemplo las recomendaciones y códigos, algunos países no lo retoman formalmente, pero

⁵⁷ [http: www.imo.org](http://www.imo.org)



otros lo adoptan y lo implementan en su legislación interna con el respectivo procedimiento legislativo para obtener mayor referencia normativa en cuanto al ámbito marítimo normativo se refiere.

Para hacer referencia a algunos códigos y recomendaciones, tenemos los que se han adoptado a lo largo de estos años: Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), adoptado en 1965; el Código de Prácticas de Seguridad Relativa a las Cargas Sólidas a Granel (Código de Cargas a Granel 1965); el Código Internacional de Señales; el Código para la Construcción de Equipos de Buque que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGQ, 1971); el Código para la Construcción de Equipos de Buque que Transportan Gases Licuados a Granel (Código de Gaseros, 1975); el Código de Internacional de Seguridad para Naves de gran Velocidad (Código NVG, 1994); y el Código Internacional de Salvamento (Código IDS, 1996).

Otra tarea que asume la OMI, que es semejante a la de la COCATRAM, es de asistencia técnica, una de estas es respaldar a los Estados en desarrollo a ratificar los convenios y llevarlos a niveles normativos establecidos, la otra se presenta con la preparación de asesores y consultores para apoyar a los Estados, también realizando en cada año seminarios y cursillos, y otras actividades encaminadas a obtener nuevos soportes en la organización, estas se celebran en la sede de la OMI y en países desarrollados y en vías de desarrollo.

El financiamiento de este apoyo técnico proviene del (PNUD) de las Naciones Unidas en colaboración también de (PNUMA), algunos países brindan recursos o diversos tipos de ayuda como proporcionar oportunidades para la formación de cadetes, uno de los proyectos mas ambiciosos de la OMI en cuanto a asistencia técnica se refiere, es la Universidad Marítima Mundial de Malmo Suecia que se inauguró en 1983, otro programa destacado, es el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en Italia. Su fin es preparar y proporcionar personal capacitado y calificado.



La Asistencia Técnica pasa a ser institucionalizada como Comité de Cooperación Asistencia Técnica en 1977 fue el primer organismo de las Naciones Unidas que lo contempla de esa manera.

ESTRUCTURA ORGÁNICA FUNCIONAL DE LA OMI.

Antes de sondear la funcionalidad orgánica de la OMI, es necesario exponer rápidamente, como se encuentra esta misma dentro de las naciones unidas:

La Asamblea General consta con el Consejo Económico Social que dentro de este se encuentra las organizaciones especializadas como la OMI. Ampliamos en anexos la explicación de esta estructura para su mayor entendimiento.

La OMI se integra por la asamblea que se reúne una vez cada dos años, el consejo económico social lo integran 32 gobiernos miembros elegidos por la asamblea que funciona como órgano rector.

Como toda Organización con labores muy complejas y de gran magnitud se vale de sus comités y subcomités, que realizan la mayor parte del trabajo, de manera que cada uno de ellos desempeña determinada problemática asesorando técnicamente las cuetas son cinco comités:

Comité de Seguridad Marítima (CSM), Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (CPMM), Comité de Facilitación (FAL) Comité Jurídico (LEG), y Comité de Cooperación Técnica (TC). El principal de ellos es el Comité de Seguridad Marítima que lleva una gran parte de los asuntos técnicos de la seguridad marítima por intermedio de varios subcomités cuyos nombres revelan las materias técnicas a las cuales se encargan. Estos son los subcomités de: Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); de Transporte y Líquidos y Gases a Granel (BLG); de Seguridad de Navegación (NAV);de Protección al Fuego (FP);de Normas de Formación y Guardias (STW);de Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF);de



Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); de Radio Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); y el de Proyecto y Equipo de Buque (DE).

Estos comités participan abiertamente por cada gobierno parte en igualdad. La dirección de la secretaria de la OMI esta a carga de la secretaria general nombrada por el consejo con la aprobación de la asamblea.

COMENTARIO: Haciendo un análisis de manera general se puede observar que el andamiaje principal para la construcción del desarrollo del transporte marítimo internacional es al OMI. Su papel de órgano primordial para este desarrollo es fundamental, ya como pudimos ver anteriormente el papel que desempeña la COCATRAM en Centroamérica es semejante en cuanto al asesoramiento, apoyo y promoción de disposiciones marítimas, con la diferencia que la OMI lleva lógicamente la delantera por ser internacional de potestad coercitiva entre los Estados miembros, ser un fabricante por así decirlo, de tratados los cuales han relucido para mantener el control marítimo prudente.

En cuanto a los convenios cabe referir que existe una posibilidad doble la cual se presenta de la siguiente manera: hay convenios que afectan los contratos marítimos, siempre y cuando los Estados lo hayan aprobado, ratificados con las formalidades legales, y estos tengan fuerza de ley dentro de los Estados partes. Dentro de esto se encuentra la materia que va encaminado a regular los convenios ya sea Derecho Privado o en Derecho Publico, los contratos marítimos por naturaleza lógica va encausada en el derecho privado, una situación se puede presentar en este particular por ejemplo, si una empresa celebra un contrato de fletamento con un particular o vice versa y los Estados en donde se celebra tiene ratificado el convenio sobre líneas de carga, si los requisitos de control que los contenedores deben llenar no se cumplen el contrato celebrado tendrá dificultades al momento de ejecutarse. En cambio en convenios las cuestiones de derecho publico vinculan situaciones que no afectan las relaciones contractuales particulares solo trasciende para los



Estados miembros. Algunos Convenios que Nicaragua a ratificado no afectan las relaciones contractuales entre particulares, hasta el momento regulan situaciones de derecho publico.

II.8. RELACION ENTRE LA OMI Y LA COCATRAM.

La COCATRAM es el punto focal para la OMI, en Centroamérica. Entre las actividades que la COCATRAM coordina e implementa para la OMI se incluye la adopción y ratificación de convenios internacionales y los programas de creación de capacidades. La COCATRAM colabora además con las Naciones Unidas y en 2001 fue designado secretaria para el programa de mares regionales del norte (NRSP, siglas en ingles).

Existe una serie de memorandun de entendimiento entre estas dos importantes dependencias, la OMI a nivel mundial y la COCATRAM que es la que sigue encaminando la tarea de la OMI en Centroamérica, ante la ROGRAM-CA, dichos memorandun vienen aplicándose desde varios años, ligados con los propósitos de la OMI. Los países integrantes de la ROGRAM-CA son: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Republica Dominicana.

El objetivo principal de estos memorandun es delegar a la COCATRAM la responsabilidad de la gestión y ejecución de un programa de trabajo de asistencia técnica, que consiste principalmente en apoyar:

- Reuniones y Seminarios de la COCATRAM.
- La modernización de la legislación Marítima Regional.
- El fortalecimiento de las autoridades marítimas.
- Promoción para la adopción de los convenios: SOLAS 74\78, MARPOL 73\78, STCW 95, STCW (F), ARQUEO 69, LINEAS DE CARGA 66, COLREG 72, CSC 72, FAL 65, SUA, OPRC, FONDO, CLC, SAR 79, INMARSAT.



- Ejecución e implementación de la estrategia regional de la ROGRAM-CA.
- Cursos y/o seminarios en el tema de la protección marítima y medio marino, mercancías peligrosas, estado rector de puertos, inspectores de buques, administración marítima, capitanes de puerto, investigación de accidentes, piratería, oficiales de protección de la instalación portuaria, auditores de la protección de instalación portuaria, diseño de planes de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, etc.
- Plan de acción regional sobre ayudas a la navegación y de las correspondientes notas a los marineros.
- Fortalecimiento a la gestión de formación de gente de mar y de las Administraciones Marítimas.

Esto significa que bajo el cielo de la OMI se desarrolla el ambiente marítimo en coordinación con los organismos regionales correspondientes en este caso Centroamérica.

II.9. ANTECEDENTE DE LA REGULACION DEL TRANSPORTE MARITIMO EN CENTROAMERICA

En Centroamérica, las normas de los libros III y II de los Códigos de Comercio, promulgadas a partir de la segunda mitad del siglo XIX, han permanecido inalteradas, conformando un conjunto de normas para regular las necesidades de una navegación anacrónica; tomando en cuenta que la institución de los códigos va a la par de la evolución de la regulación del transporte marítimo, se puede decir que son estas normas los primeros indicios de medidas instructivas en cuanto a transporte marítimo se refiere.

La mayor parte de dichas normas de derecho marítimo privado se han vuelto obsoletas e inapropiadas para regular el transporte marítimo moderno transformado en transporte combinado y multimodal. Lo mismo ha acontecido (salvo algunas excepciones) con las normas de derecho marítimo público,



cuyas normas reguladoras de los aspectos técnicos del transporte marítimo están contenidas en instrumentos jurídicos obsoletos.⁵⁸

Se han realizado una serie de acciones en pro de la modernización y armonización de la legislación marítima, para la facilitación del transporte. Y el primer antecedente es: **EL PROYECTO DE MEJORAMIENTO Y DESARROLLO DEL SISTEMA MARITIMO Y PORTUARIO DE CENTRO AMERICA.** Conocido como proyecto TRANSMAR (1975-1979).

Las acciones desarrolladas por UNCTAD y OMI en dicho proyecto, crearon conciencia en los sectores involucrados en las actividades marítimas sobre la necesidad de disponer de autoridad marítimas para facilitar la modernización de la legislación marítima; que hasta ese momento no existía de manera uniforme, ya que cada Estado (centroamericano) velaba por sus propios intereses, de acuerdo a sus conveniencias económicas y hasta políticas.

A partir de 1979 los países de Centroamérica iniciaron en forma paulatina la conformación de dichas autoridad marítima. Al crearse COCATRAM en 1980, dicho organismo reconoció la necesidad de actualizar la obsoleta legislación marítima vigente en Centroamérica.

COMENTARIO: podemos suponer entonces que la regulación del transporte marítimo en Centroamérica descansa en las distintas codificaciones de los países, y en las instituciones dedicadas a impulsar el sector marítimo portuario como punto de apoyo para el comercio exterior de nuestra región; entre ellas las administraciones marítimas, portuarias, COCATRAM entre otras. Esta última haciendo uso de sus facultades y procurando promover el desarrollo marítimo, realizó con OMI y UNCTAD (1991^a1994) el proyecto de **asistencia a Centroamérica para el desarrollo de una moderna y armonizada legislación marítima**, conocido como proyecto LEGISMAR el cual abordaremos mas adelante.

⁵⁸ Morales, Oscar Danilo. Conferencia sobre la legislación marítima en Centroamérica: Evolución Histórica, presentada en Heredia, Costa Rica, Febrero 2006.



II.10. MISION Y VISION DE LA COCATRAM.

MISION: como toda institución moderna tiene su misión y se resume en; Promover el continuo desarrollo y la competitividad del sistema de transporte internacional para facilitar el comercio intra y extra regional.

VISION: es el organismo consultivo centroamericano, con reconocimiento regional e internacional en lo relacionado con la facilitación y desarrollo del transporte para el comercio exterior de los países miembros mediante asistencia asesora, técnica y capacitación.

Como se puede percatar la COCATRAM se ha venido desarrollando dentro de sus campos especializados, el marítimo y portuario, que cuenta con una vasta experiencia de 27 años que refleja una confianza y una gran capacidad, ya que a lidiado con diversos tabúes para promover una legislación común para los Estados miembros del SICA. Dentro de este panorama su función es únicamente la responsabilidad de asesorar, apoyar y promover cuestiones de materia marítima en la región, ya que es una entidad técnica especializada que debido al incremento de las relaciones comerciales marítimas se debe concentrar esfuerzos legislativos.

II.11. MIEMBROS DEL DIRECTORIO DE LA COCATRAM.

Desde el punto de vista de una comisión técnica especializada tiene un directorio propio donde se incluyen sectores públicos y privados de los Estados miembros. Primero se compone por los Vice Ministros de transporte de cada país miembro y en segundo lugar por asociaciones privadas como: Federación de Cámaras de Comercio de Centroamérica (FECAMCO), Federación de Cámaras de Exportadores de Centroamérica (FECAEXCA), y Asociación Centroamericana de Usuarios del Transporte de Carga Internacional (USUARIOS).



MIEMBROS DEL DIRECTORIO			
País/Asociación	Nombre	Representación	
GUATEMALA	José Antonio Presa Abascal	Director	Titular
	Lucrecia Ruiz	Representante	
EL SALVADOR	Ángel Benjamín Cestoni	Director	Titular
	Francisco Portillo	Director Alterno	
HONDURAS	Eduardo Pavón	Director	Titular
	Marco Vinicio Matute	Director	Alterno
	Marco Augusto Hernández	Director Alterno	
NICARAGUA	Alejandro Fiallos	Director	Titular
	Jurgen Sengelman	Director Alterno	
COSTA RICA	Lorena López	Director Titular	
PANAMA	Rubén Arosemena	Director	Titular
	Flor Torrijos	Director Alterno	
FECAMCO	Ricardo Ballesteros	Director Titular	
FECAEXCA	Medardo Galindo	Director Titular	

Esta comisión presenta sus objetivos los cuales son:

- Apoyar y promover la seguridad en la navegabilidad del transporte marítimo, y las instalaciones portuarias y sistemas de transporte.
- Apoyar la implementación de acciones del medio ambiente. Promover la inclusión de la variable ambiental en las actividades del sector marítimo portuario en Centroamérica.
- Apoyar y promover la facilitación del transporte marítimo.



- Fortalecer la implementación de legislación y convenios. Promover la armonización de la legislación marítima en Centroamérica.
- Fortalecer la institución en aspectos organizacionales y financieros.
- Mantener sistema de comunicación afectivos. Involucramiento permanente del directorio.

II.12. REFERENCIA PARTICULAR AL PROYECTO LEGISMAR.

Como antes mencionamos, EL PROYECTO LEGISMAR, fue un esfuerzo que realizo la COCATRAM con OMI y UNCTAD (191^a1994), llamado **proyecto de asistencia a Centroamérica para el desarrollo de una moderna y armonizada legislación marítima**. Como **resultado de dicho proyecto se entregaron a los gobiernos de Centroamérica ocho modelos de leyes que conforman una moderna legislación marítima, contenidos en un proyecto de tratado.**

Los modelos de leyes fueron elaborados por consultores internacionales, con la participación de los sectores nacionales públicos y privados involucrados en las actividades marítimas. No obstante los esfuerzos y recomendaciones de la OMI y UNCTAD, para los que los países aprobasen y promulgasen la referida legislación, no se logro su promulgación.

El directorio de COCATRAM aprobó en 1995 el plan y programa de seguimiento del proyecto LEGISMAR para logra su promulgación, obteniéndose solo resultados parciales en algunos países,(lo cual abordaremos en el capitulo III.)

LOS OCHO MODELOS DE LEYES ELABORADOS POR EL PROYECTO LEGISMAR:

- **LOS ESPACIOS MARITIMOS NACIONALES;**



Toma como base de su contenido (CONVEMAR1982), circunscribe su normativa a los espacios marítimos nacionales y al régimen de los buques y de la navegación en cada uno de ellos.

A continuación parte del contenido de dicho tratado:

Este nuevo Tratado sobre espacios marítimos no parece que deba ser tan ambicioso. Cuanto más conflictivo, internacionalmente hablando, sea el ámbito abarcado, mayor serán las dificultades de aceptación y armonización. La complicada normativa dirigida a la explotación de los recursos no goza por el momento, como se ha dicho, de una amplia aceptación internacional. Sin embargo, puede afirmarse que las distintas categorías de los espacios marítimos nacionales y el régimen de la navegación en cada uno de ellos sí ha conseguido (y está consiguiendo, cada vez más) una extensa implantación en la práctica legislativa de los Estados y en la actividad jurisdiccional del Tribunal Internacional de Justicia.

En consecuencia el texto modelo elegido ha circunscrito su normativa a los espacios marítimos nacionales y al régimen de los buques y de la navegación en cada uno de ellos. Y ello se ha hecho a semejanza de las leyes nacionales promulgadas en los últimos años y en los distintos países.

El Tratado se estructura en once Capítulos y contiene, además, una Disposición Derogatoria y dos Finales. En el Capítulo I se contienen las disposiciones generales y las definiciones. Se indica cual es el objeto y los objetivos de la Ley y se definen los espacios marítimos nacionales. Estos se clasifican distinguiendo dos categorías. La primera, que incluye a las aguas interiores y al mar territorial, constituye, a todos los efectos, una parte del territorio de la nación sobre la que el Estado ejerce soberanía plena. La segunda comprende a la Zona Contigua; a la Plataforma Continental y a la Zona Económica Exclusiva y en ella el Estado ejerce soberanía funcionalmente limitada, esto es jurisdicción y control en los aspectos establecidos por el Derecho internacional (UNCLOS) y recogidos en la propia Ley.



El Artículo 5º del Tratado determina el ámbito de aplicación de este mismo. Esta no ha sido concebida para regir exclusivamente para a los buques extranjeros, sino que pretende desplegar su eficacia, asimismo, sobre los buques nacionales, si bien con las lógicas diferencias de régimen jurídico que corresponde aplicar a unos y a otros de acuerdo con el Derecho Internacional. Por eso se distingue según se trate de buques civiles y de Estado extranjeros, que quedan sometidos a todas las prescripciones del Tratado cuando navegan por los espacios nacionales, o de buques civiles nacionales, en cuyo caso se acotan los preceptos reguladores de su actividad y navegación. Además, respecto a los buques nacionales, juega también el criterio del pabellón, quedando aquellos sometidos a la jurisdicción y control del Estado, cualesquiera que sean las aguas en que se encuentren, sin perjuicio de los derechos y competencias que corresponden al Estado ribereño o del puerto.⁵⁹

- **SUJETOS DE LA NAVEGACION;**

Este Tratado trata de los sujetos de la navegación, en las que se incluye el armador o naviero, que se reconoce como él responsable de la navegación de un buque, en lugar del propietario, como todavía insisten algunas normativas, para lo cual el presente Tratado convalida y sistematiza en tal carácter a la coparticipación naval. Además se trata en extensión al capitán, la tripulación, práctico y al agente marítimo que son los otros sujetos de la navegación

En el Capítulo I se contienen las Disposiciones Generales, en donde se conceptualiza al naviero o armador en el Art. 1ª, en cual se exponen, linealmente, las distintas caracterizaciones del naviero.

El Capítulo II finaliza con un precepto dedicado a la nacionalidad de las dotaciones, cuyo contenido es idéntico al que, sobre la misma materia, se contiene en el Proyecto de Ley del Estatuto del Buque (art. 15 del Tratado de "Buques y Garantías Marítimas).

⁵⁹ Apartado: Tomado del proyecto Legismar Original.



En el Capítulo III y de un modo en todo momento ajustado a las prescripciones del STCW/78, se regula cuanto concierne a la Titulación, Certificación e Inspección. Allí se contempla la titulación o certificación, que, según los casos, se hace obligatoria para poder ejercer los distintos cargos y funciones a bordo, sin olvidar los casos singulares de los buques con altos riesgos (petroleros, gaseros y quimiqueros) y los relativos al manejo de embarcaciones de supervivencia, objeto todos ellos de especial tratamiento en el STCW.

También inspirado en el STCW está todo el régimen de control e inspección de buques extranjeros, incluyendo las medidas que sobre ellos puede adoptar el Estado (en su condición de Estado del Puerto) para la defensa de la seguridad marítima y del medio marino (Art. 21^a a 23^a).

El Capítulo IV se dedica integro al Capitán. La complejidad de la figura exige un tratamiento pormenorizado y unificador, con contemplación de sus características generales y de las típicas funciones públicas, técnicas y comerciales a las que siempre se han referido los Códigos de Comercio. Por eso el Capítulo queda dividido en cuatro Secciones.

En el Capítulo V se contienen las normas sobre los Oficiales (Sección 1^a) y sobre la Tripulación (Sección 2^a). Se establecen los requisitos y clases de oficiales, se definen sus respectivas obligaciones y se regula su responsabilidad, todo ello de conformidad con el STCW y teniendo en cuenta la tradición jurídica y la realidad de la marina mercante internacional.

El Capítulo VI contiene prescripciones que inciden en el orden laboral. No se trata, como se ha dicho, de invadir los dominios del Derecho del trabajo entrando a la regulación del contrato de embarque, sino de incorporar algunas garantías mínimas, más de naturaleza jurídico-público laboral que privada, que proceden directamente de los Convenios más significativos de la OIT.

El Capítulo VII tiene por finalidad la fijación del régimen de infracciones y sanciones. Este se ha configurado del modo que parece más conveniente para asegurar un puntual cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por el



Proyecto en materia de personal marítimo. Las infracciones han sido calificadas en función del grado de reprobación que merecen, distinguiendo entre muy graves, graves y leves. Es de destacar que entre las primeras se han incluido, además de todas las que pueden comportar un grave riesgo para la seguridad marítima o el medio ambiente, la mediación ilícita en la colocación de la gente de mar.

En el Capítulo VIII se trata del servicio de practicaje.

El Capítulo IX se dedica a los prácticos.

Se ha querido dedicar capítulo aparte (Capítulo X) a proporcionar algunas respuestas jurídicas a los problemas que con más frecuencia suelen plantearse en relación con el empleo de remolcadores y embarcaciones auxiliares del practicaje.

El Capítulo XI, recoge una serie de disposiciones que se han agrupado bajo la rúbrica común "De las Situaciones de Emergencia".

El Capítulo XII, contiene el cuadro de infracciones y sanciones administrativas en materia de practicaje.

En el Capítulo final se define al Agente Marítimo y se señalan los requisitos para la representación legal de este, que son simples, ya que ni siquiera necesita de un mandato notarial; bastará que acredite fehacientemente haber recibido el encargo para gestionar el ingreso del buque al puerto.⁶⁰

- **BUQUES Y GARANTIAS MARITIMAS;**

Recoge las materias que componen el Estatuto del Buque, es decir el conjunto de normas jurídicas que regulan la nave en su doble dimensión, de vehículo para la navegación, cuya seguridad y registro es de interés público del Estado y de bien mueble objeto de negocios jurídicos y de la propiedad y demás derechos reales. El modelo sigue en todo lo referente a la hipoteca y privilegios marítimos las

⁶⁰ Proyecto Legismar. 1991-1994.



prescripciones del convenio de las Naciones Unidas, sobre Privilegios Marítimos e Hipotecas Naval de 1993.⁶¹

El Tratado sobre el Estatuto de los Buques y Garantías Marítimas consta de 83 artículos. Estos 83 artículos se estructuran en IX Capítulos, que recogen las diferentes materias que componen lo que denominamos el "Estatuto" del buque, es decir el conjunto de normas jurídicas que disciplinan la nave, como vehículo de la navegación (no sólo como instrumento del comercio marítimo).

- **CONTRATOS DE EXPLOTACION DE BUQUES;**

El modelo establece una regulación conforme la práctica actual y los ordenamientos mas avanzados y regula conforme a ellos, cada una de las modalidades de fletamento. El arrendamiento en su doble modalidad de buque a casco desnudo y buque armado y equipado, fletamento por tiempo, fletamento por viaje, contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimientos. El modelo opta por las Reglas de Hamburgo 1978, al tener mejor técnica jurídica y ser normas más equitativas para Países netamente cargadores

Regula también el contrato de remolque en su doble modalidad, con entrega de los elementos remolcados (remolque transporte), sin entrega (remolque maniobra en puertos).

El presente Tratado tiene por objeto dar una regulación global a los contratos de explotación de buques, y esta regulación pretende resolver mediante soluciones que, simultáneamente, tuvieran presente las dimensiones tradicionales que concurren en la regulación del tráfico marítimo y las coordinadas internacionales de este tráfico. El tráfico marítimo ha tenido siempre una naturaleza supranacional, y recientemente, se ha acentuado este tradicional carácter como consecuencia de una intensificación de los cambios internacionales, intensificación propiciada por la mejora de los avances técnicos aplicados a la

⁶¹ Morales, Oscar Danilo. Conferencia: La Legislación Marítima Nacional y Convenios Internacionales, una Propuesta Necesaria e Integradora. Presentada en Managua Nicaragua, agosto 2006



actividad de la navegación y, en último extremo, por el creciente proceso de internacionalización de los intercambios económicos.

Las normas de este Tratado han tenido siempre presente la necesidad de insertarse en el ordenamiento Centroamericano, y al mismo tiempo la de captar las novedades suscitadas por los cambios de tráfico, que se contienen en los documentos legislativos internacionales.

El presente Tratado consta de 108 artículos divididos en tres capítulos.

- **TRANSPORTE MULTIMODAL;**

Regula el Contrato de Transporte Multimodal, comprendiendo el documento, las obligaciones y responsabilidades del operador de transporte multimodal.

El proyecto toma como base las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional 1980 (CTM); la Decisión 331 de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), con las modificaciones formuladas en la Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Multimodal Internacional del 15 al 17 de junio de 1994 (JUN/GT/TM/22 junio 1994), el Proyecto de Transporte Multimodal Internacional de MERCOSUR en su versión de mayo 1994 y el Proyecto de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal Internacional en América del Sur. También incluye las Reglas UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal. Incorpora, asimismo, los comentarios y las observaciones formulados durante los debates en el Seminario organizado por LEGISMAR en Managua en enero de 1995.

- Transporte Multimodal Internacional: El porte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal desde un lugar situado en un país en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.



- Contrato de Transporte Multimodal: el acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.
- Operador de Transporte Multimodal: Toda Persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebre un Contrato de Transporte Multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

- **ACCIDENTES DE LA NAVEGACION;**

El modelo inicia con el tema del abordaje basándose en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas reglas en Materia de Abordaje de 1910. Regula la asistencia y el salvamento, las averías entre ellas la avería gruesa. Regula también, la remoción de naufragio, su ámbito de aplicación, las obligaciones de la remoción y el resarcimiento.

- **SEGUROS MARITIMOS;**

El modelo sigue las legislaciones más modernas, sin perder de vista las cláusulas modelo para seguro marítimo del buque y de la carga aprobadas por UNCTAD, ofrece una legislación compatible con la utilización de las cláusulas aceptables en el mercado reasegurador, incluso ofrece una póliza modelo de seguro. (Ver anexo).

Cabe aclarar que el tema del seguro lo abordamos en el capítulo uno haciendo mención de los artículos más relevantes de LEGISMAR que tocan este tema.



- **ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE MARITIMO;**

EL TRATADO SE RIGE CON LA SIGUIENTE FINALIDAD: El Tratado consta de 40 artículos dispuestos en cinco Capítulos, además de una Disposición Transitoria, una Derogatoria y una Final.

El transporte marítimo es una actividad de primerísima importancia para las comunicaciones y para el desarrollo de los países, en particular para el de aquellos que tienen en el comercio exterior uno de los pilares de su economía. Basta recordar que, en las naciones ribereñas, la inmensa mayoría de las importaciones y exportaciones se suelen realizar por vía marítima.

Es por ello por lo que siempre ha sido del interés público el que los servicios de transporte marítimo internacional se desenvuelvan en condiciones de libre y leal competencia, único medio para conseguir que dichos servicios sean eficaces y eficientes y se presten a cambio de fletes razonables y objetivamente justificados.

Este es el objetivo que ha venido orientando la legislación de los Estados en las últimas décadas y que, asimismo, se halla detrás de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (CCCM), aprobada bajo los auspicios de la UNCTAD, en abril de 1974, y cuya notoria aceptación e implantación en los Ordenamientos de los Estados es bien conocida (como también lo son las diferencias de interpretación que ha suscitado y las divergencias de políticas marítima que ha propiciado).

Por otra parte, el transporte acuático que tiene lugar en el ámbito estrictamente nacional, bien sea a través de las aguas marítimas o bien a través de los lagos y ríos, posee generalmente una decisiva importancia socio-económica, en la medida en que se trata de una actividad que permite y facilita el intercambio de mercancías y hace posible el traslado de los ciudadanos para desplazarse a sus lugares de suministro, estudio, o trabajo. Y ello es tanto mas cierto cuanto menores son las facilidades de infraestructura para el transporte por otros modos de que dispone el país. En concreto, la situación común en casi todos los países de Centroamérica se caracteriza por la importancia de las vías acuáticas



navegables en contraste con la pobre infraestructura vial para el transporte terrestre alternativo.

Pero, si bien es cierto que el objetivo general es el de la existencia de transportes marítimos suficientes, eficaces y baratos, la nacionalidad de los sujetos que los prestan es un dato al que tampoco puede ser indiferente el Estado. Por el contrario, éste debe velar también por la creación y mantenimiento de empresas navieras genuinamente nacionales, pues ello resulta decisivo para la balanza de fletes y, en definitiva, para la buena marcha de la economía del país. De hecho pocos son los países que, de una u otra forma, sea por medios directos o indirectos, no cuentan con medidas legislativas y reglamentarias dirigidas a tutelar el desarrollo de una actividad naviera nacional, incentivando, cuando no asegurando, que el transporte nacional e internacional sea llevado a cabo por una flota mercante propia.

En consecuencia, los Estados deben regular el tráfico y las comunicaciones acuáticas nacionales, proteger el libre ejercicio de la navegación comercial internacional y potenciar la creación, mejora y renovación de sus flotas mercantes, todo ello de acuerdo con las exigencias del interés nacional y con respeto a las prescripciones contenidas en los Tratados de universal aceptación.

El modelo contiene lo que puede denominarse el derecho publico económico o derecho de política económica del transporte marítimo. Presenta los objetivos que debe tener una política marítima. Tiene por objeto la clasificación, definición y ordenación de los distintos tráficos marítimos. No trata de introducir una legislación intervencionista y burocrática, sino de posibilitar la adopción de medidas legales que son generalmente adoptadas por los países marítimos más liberales.

El Proyecto **LEGISMAR** que fue discutido y aprobado por los países centroamericanos en el laxo de los años 1991 a 1994, dejó como resultado ocho modelos de leyes que se recogieron en forma de tratados de los cuales anteriormente hablamos, pero en conclusión los tratados no fueron adoptados



por los Estados, no obstante se extrajeron de dicho proyecto ciertos modelos de ley que han servido para mejorar y modernizar las legislaciones de algunos de los Estados Centroamericanos entre ellos Honduras, Nicaragua, El Salvador y Guatemala, de los cuales ampliaremos su contenido en el tercer capítulo.



CAPITULO III

MARCO JURIDICO REGULADOR DE LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARITIMO EN CENTROAMERICA Y EN NICARAGUA.

III.1) LA COCATRAM Y EL PROYECTO CENTROAMERICANO DE LEGISMAR; ESTADO ACTUAL

En la entrevista realizada a la funcionaria de COCATRAM Ing. Darling Rojas Directora de Capacitación, nos pudimos dar cuenta que entre sus consideraciones el proyecto LEGISMAR no fue un fracaso, ya que dio auge al marco jurídico legal del sistema marítimo; y, lo que no ha permitido su desarrollo, es el ámbito político de los países centroamericanos porque en cada uno es diferente, y a esta situación se le suma el apoyo de los gobiernos, que no ha sido suficiente.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), califica a LEGISMAR como la opción mas viable en Centroamérica para facilitar el ámbito marítimo, ya que es la base para reglamentar el transporte marítimo en la región. Por otra parte la DGTA (Dirección General de Transporte Acuático) considera que este mismo fue de mucha importancia a pesar del poco avance que ha tenido.

LEGISMAR también impulsó la ratificación de los convenios internacionales marítimos de derecho público de la OMI, lográndose la ratificación/adhesión de algunos de los convenios recomendados por el proyecto, en Nicaragua, El Salvador y Guatemala

Los Modelos de leyes formulados por el Proyecto LEGISMAR contribuyeron a modernizar una parte la legislación marítima de ciertos países de Centroamérica.

En base a dichos Modelos se formularon y aprobaron las leyes siguientes:

- Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras de 1995



- Reglamento de Transporte Marítimo de Honduras de 1997
- Ley de Transporte Acuático de Nicaragua del 2001 y su reglamento aprobado en el año 2006.
- Ley sobre Remoción de Naufragios del 2001 y su Reglamento de Nicaragua
- El Capítulo III. Del Trabajo en el Mar. del nuevo Código del Trabajo de Nicaragua de 1996
- Ley General Marítima Portuaria de El Salvador del 2002.

No obstante, falta aún modernizar la mayor parte de la legislación marítima en Centroamérica; sin embargo este aporte ha significado un avance sobre todo en la regulación de los contratos, que de manera implícita se regulan en ellas.

HONDURAS PROMULGÓ La Ley Orgánica de la Marina Mercante de 1995 y el Reglamento de Transporte Marítimo:

LA LEY ORGÁNICA DE LA MARINA MERCANTE Nacional, Decreto N° 167-94 del 4 de noviembre de 1994, así como el Reglamento de Transporte Marítimo, publicado en la Gaceta de la República de Honduras el 13 de diciembre de 1997, mediante acuerdo No. 000764, regulan las actividades marítimas, incluyendo el transporte marítimo. El tráfico marítimo exterior está abierto a buques de todos los países. **El Reglamento de Transporte Marítimo** (Art. 11) dispone que, en situaciones excepcionales, puedan efectuarse convenios bilaterales con cláusulas de reparto de carga, bajo condiciones de reciprocidad, con otros países, quedando abiertos de un modo no discriminatorio a las compañías navieras nacionales de los demás países de Centro América.

NICARAGUA PROMULGÓ La Ley de Transporte Acuático del 2001 (Managua, Lunes 3 de Septiembre del 2001. La Gaceta Diario Oficial Numero166) y la Ley sobre Remoción de Naufragios del 2001 y su Reglamento:

LA LEY DE TRANSPORTE ACUATICO dotando a la Autoridad Marítima de los instrumentos suficiente para el desempeño de sus funciones,



principalmente en lo que se refiere a su calidad de Estado bandera y Estado rector del puerto. En cuanto a la referente ley, el miércoles 22 de noviembre del año 2006 fu aprobado por la Asamblea Nacional. ***El REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSPORTE ACUATICO.*** El Reglamento tiene como objetivo facilitar el tráfico marino a través de normas y requerimientos que permitan al **transporte** acuático realizar sus gestiones en el menor tiempo posible en los puertos nacionales lo que conlleva a la reducción de costos para sus actividades.

CONTENIDO PRINCIPAL DEL REGLAMENTO; PUBLICADO EN MANAGUA, MARTES 19 DE DICIEMBRE DEL 2006. GACETA DIARIO OFICIAL No.245; DECRETO A.N. No 4877.

Establece las normas y procedimientos específicos para la **matricula de buques y artefactos navieros;** además de las **patentes, permisos y autorizaciones de navegación,** se regula la **entrega de pasavantes para los casos cuando la documentación esté en trámite.**

Para los **reconocimientos, inspecciones y certificaciones** se establecen normas conducentes a los tipos de inspección que van desde la construcción, condiciones de navegabilidad, certificaciones de seguridad, hasta las relativas a siniestros o averías a buques o artefactos navales, al igual que su periodicidad.

También se establecen las normas y procedimientos para la investigación y medidas a tomar para el caso de los accidentes.

Contiene **normas reguladoras del arribo, recepción y despacho de los buques,** estableciéndose todo lo conducente a la notificación del arribo de buques, **documentación a ser presentada** y algunas causas por las que se puede impedir la salida de un buque.

Se establece el **régimen jurídico aplicable a los buques y artefactos navales nacionales,** los **requisitos que debe cumplir la inscripción de un buque o artefacto naval en el Registro Público de Navegación Nacional,**



acto por el cual se le otorga el **derecho de enarbolar el pabellón nacional** y por ende su **sujeción a las leyes nicaraquenses** aun navegando fuera de las aguas jurisdiccionales.

Contempla normas generales que dan **facultades a la autoridad marítima para garantizar la seguridad de la navegación** a través de **inspecciones a las embarcaciones** desde su base constructiva, y del otorgamiento de certificados de competencia y los distintos tipos de **licencias al personal que labora a bordo** de las mismas.

Esta era la pieza faltante, ya que una ley sin reglamento es de muy difícil aplicación y crea una situación de inseguridad jurídica; además, ambas hacen el paralelo legislativo sobre la **regulación marítima contractual en Nicaragua debido al control de los buques que ejerce dicho reglamento.**

COMENTARIOS Y RELACION QUE EXISTE ENTRE LA LEY DE TRANSPORTE ACUATICO DE NICARAGUA (LEY 399) Y LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARITIMO:

La Ley de Transporte Acuático, según el **artículo 1,** de la misma, tiene por objeto regular la navegación y los servicios que en ellas se presta, así como los **actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo,** entonces pues, deducimos que los **contratos de transporte marítimo** son regulados por la presente ley, en conjunto con los Convenios internacionales dirigidos al Derecho Publico que afectan algunos contratos, y demás normas vigentes en nuestro país (Código de Comercio, Código Bustamante, Código del Trabajo, Convenios de la OIT, Código Civil)

El artículo 3: de esta Ley (Ley de Transporte Acuático de Nicaragua.) presenta las definiciones mas importantes en cuanto al ámbito marítimo; esta tiene especial importancia para instruir al lector, porque en ellas se plasma, todo el conjunto de Personas Jurídicas y naturales, objetos y hechos que se vinculan con las **contrataciones marítimas,** tales como: **Comercio Marítimo, Marina Mercante, Agente Naviero General, Agente Consignatario, Practicaje, entre otras.**



En el capítulo II, artículo 6, define cómo opera la Marina Mercante de Nicaragua; esta anteriormente se define como el conjunto de embarcaciones Nicaragüenses y su tripulación, las empresas navieras nicaragüenses y las Agencias Navieras consignatarias de buques en puertos nicaragüenses; la **Marina Mercante se dirige a la consecución de ciertos objetivos entre ellos los que se ajustan a nuestro tema monográfico** en el inciso (4), que es la **existencia de servicios de transporte acuático y servicios portuarios eficientes y ajustados a las necesidades de comercio interior y exterior del país**, garantizando los servicios de transporte acuático y la libre competencia de su prestación en las aguas jurisdiccionales; por lo tanto el servicio de las **contrataciones** entre las empresas navieras debe ser eficiente y ajustado a la libre competencia de su prestación.

El título II, capítulo 7, **clasifica a los buques y artefactos navales** de la siguiente forma:

1- Por los servicios que prestan entre ellos:

Transporte de pasajeros: Aquí debemos tener en cuenta que es en el transporte de pasajeros que se pone en práctica el **Contrato de Pasaje o fletamento pasaje** como es conocido en la teoría (que abordamos en el primer capítulo, y que se regula en la sección V del título III de nuestro Código de Comercio titulada De los Pasajeros en los Viajes por Mar).

Transporte de carga, transporte de carga y pasajero: Ambos le dan vida a **Contratos como el de Fletamento y Transporte de Mercancía.**

Contratos Especiales que incluyen dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores; (las dragas se utilizan para el servicio de dragar un puerto y este debe formalizarse a través de un **contrato que en la practica no se hace**, de igual modo los remolcadores prestan un servicio llamado del mismo modo **(Contrato de Remolque)** el cual nuestro Código de Comercio



no lo regula; sin embargo es un servicio que se presta en las Empresas Portuarias del País.

- 2- **Por su tonelaje;** Son buques o embarcaciones mayores y buques o embarcaciones menores; ambas tienen su definición según el Arqueo Bruto del buque. (Del Arqueo y su definición lo abordamos en el primer capítulo de esta monografía en el Convenio Arqueo 69).

El artículo 10 de la presente Ley, establece que para que un buque o artefacto naval arrendado o fletado con opción a compra que enarbole bandera extranjera pueda ser matriculado en el Registro Público de Navegación Nacional; su fletador deberá entre otras, cosas presentar los documentos siguientes:

- 1- **Copia auténtica del contrato de arrendamiento o fletamento:** el **artículo 815 del Código de Comercio**, conceptualiza el **Contrato de Fletamento** de las formas y sus efectos (el cual abordamos en el capítulo I de esta monografía) estipula que el buque puede ser objeto de arrendamiento como cualquier otro bien corporal; su propietario puede encontrar ventajoso ceder el goce temporal a un tercero, mediante cierta remuneración antes de explotarlo el mismo; no podemos omitir el **artículo 2437 del Código Civil** que establece que los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarias a las leyes a la moral, ni al orden público.
- 2- Consentimiento del propietario del buque.
- 3- Certificado de registro del Estado bandera del buque.
- 4- Certificado de consentimiento hará su registro en Nicaragua emitido por la autoridad del país en el cual fue originalmente registrado el buque.
- 5- La matrícula será provisional por el término que dure el **contrato**.

Es importante hacer una especial mención del Registro Público de la Navegación **capítulo II artículo 40 y siguientes**, del cual está a cargo la Dirección de Transporte Acuático (DGTA), este registro tiene por objeto que los



actos de inscripción, registro, certificación de buques, cumplan con los fines de publicidad y control de tal manera que se garantice los Derechos del Estado y que estén resguardados los intereses legítimos de los que comercian (por ejemplo **los que contratan servicio de transporte**) o trabajan para los propietarios o armadores de estos.

El **Registro Publico Nacional de la Navegación** es muy importante tomando en cuenta que en él se deberán inscribir entre otros:

Los **Contratos de Adquisición de Enajenación o Cesión**, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes, privilegios marítimos sobre los buques, etc.

Los **Contratos de Arrendamiento o Fletamento del Buque o Artefactos Navales** de Nicaragua.

Los **Contratos de Construcción de Buque y Artefacto Navales en Nicaragua** o de aquellos que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar en nuestro país.

Los **contratos de Fletamento, Armamento, o arrendamiento fue un tema** abordado en el primer capítulo, en cuanto a regulación, sus formalidades y efectos; nuestro comentario al respecto es que existe discordancia entre la normativa que establece el Código de Comercio y la leyes que se formularon y aprobaron por el proyecto LEGISMAR como la Ley de Transporte Acuático y su Reglamento; Ley de Remoción de Naufragio y su Reglamento.

El **artículo 45** establece uno de los requisitos mas importantes para actuar como agente marítimo, agente naviero consignatario de buque se requiere comprobar mediante **contrato de mandato o comisión la representación y funciones encargadas por el armador u operador**. Esto con el fin de hacer formal el ejercicio de las funciones de estos entes.

El **artículo 51** de la Ley **limita y controla las atribuciones de la Autoridad Marítima** , porque establece que **esta no ejercerá sobre los prestatarios**



del servicio de carga y/o pasajeros fuera de los contratos descritos anteriormente (artículo 45 y siguientes) **otras funciones mas que la autorización de sus rutas e itinerarios, permitiendo que estos se desarrollen de acuerdo a los principios de libertad de contratación y leal competencia;** esto nos indica que la **contrataciones y servicios que se presentan en el Comercio Marítimo,** quedan a la libertad de aceptación de las partes y que la Autoridad Marítima Nacional esta limitada **únicamente a velar por la aplicación de la Ley en estos actos.**

El **capitulo V artículo (63),** establece la prestación del **servicio del practicaje;** el cual se hace a través de un **contrato con los prácticos** o con la organización que estos constituya (de este contrato hablamos en el primer capitulo, en nuestro comentario plasmamos que no está regulado en el Código de Comercio, sin embargo esta ley lo regula, (Ley de Transporte Acuático).

El **artículo 71,** indica que **el documento en el que conste la propiedad de un buque,** los **cambios de propiedad o cualquier gravamen real deberá constar en instrumento publico,** contener los elementos de individualización del buque o artefacto naval.

El **artículo 72,** establece que **además de los modos de adquirir la propiedad** que establece el **derecho común, la propiedad de un buque puede adquirirse por contrato de construcción.**

El **artículo 74** aborda los **Contratos de Construcción o Modificación;** el **artículo 94** habla de la **Hipoteca, ambos contratos ya los hemos tratados en el capitulo primero,** su regulación y efectos en general.

LEY SOBRE REMOCIONES DE NAUFRAGIOS (LEY 384). APROBADA EL 27 DE FEBRERO DEL 2001, PUBLICADA EN LA GACETA No.71 DEL 17 DE ABRIL DEL 2001.

OBJETO Y DEFINICIONES: La presente Ley tiene por objeto establecer las normas y disposiciones que se aplican a las **remociones de los bienes que se encuentren en las aguas nacionales,** cualquiera que sea su



nacionalidad o propietario. Las extracciones en aguas nacionales se registrarán por la legislación específica aplicables a los accidentes marítimos.

- Para fines de esta Ley se entiende por:

Naufragio: El hundimiento, encalladura, pérdida o destrucción de un buque, cualquier artefacto naval o parte de éstos, y de los bienes que se encuentren o encontraran a bordo.

Remoción: La retirada o destrucción deliberada de buques, artefacto naval o de aeronaves siniestradas, de sus restos o de otros bienes accidentados que se encuentren integra o parcialmente sumergidos en las aguas nacionales, cuando suponga un peligro o un inconveniente para el tráfico acuático, para la seguridad de la navegación o para los recursos naturales.

Extracción: La recuperación de naufragios o de otros bienes accidentados en el medio acuático, cuando la operación no constituya remoción por no verse afectado el tráfico, la seguridad de la navegación o los recursos naturales de las aguas nacionales.

Aguas Nacionales: Las aguas navegables y sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado.

Autoridad Marítima: La Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura.

Autoridad Portuaria: La Administración del Puerto bajo cuya jurisdicción se produjo el naufragio.

REGLAMENTO A LA LEY N°384, LEY SOBRE REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS

Decreto No. 69-2001, Aprobado el 12 de Julio del 2001

Publicado en La Gaceta No. 144 del 31 de Julio del 2001



Objeto. El presente Decreto tiene por objeto el establecimiento de las disposiciones reglamentarias de la Ley N°384, "Ley sobre Remoción de Naufragios", publicada en la Gaceta, Diario Oficial N°71 del 17 de abril del 2001, que en adelante se denominará la Ley. **"REGLAMENTO A LA LEY N°384, LEY SOBRE REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS"**

Por ende, todas las normas mencionadas son las que complementan la **regulación de los Contratos Marítimos en Nicaragua**, en conjunto con el **Código de Comercio, Libro III** respectivamente.

CRITICA:

En cuanto a los **naufragios** existe una confusión en el Código de Comercio del país, a nuestro criterio, debido que en le Título III Sobre los **Contratos**

Especiales del Comercio Marítimo incluye al naufragio en el Capítulo V del mismo título, en donde nutre esta situación de cierto lucro y ventaja a los buques que encuentren los naufragios; estos son a causa lógicamente de un siniestro en el cual se define el Naufragio en la Ley de Remoción de Naufragios en su ya mencionado artículo 2. Como consecuencia de esto, el Código de Comercio sigue su confusión al definir y mezclar en su cuerpo legislativo al naufragio, remoción y extracción juntos en un solo acápite; y cada uno de estos términos son diferentes explicados en la Ley de Remoción y en el reglamento de la misma, complementado esto con la Ley 399 de Transporte acuático que en su artículo 99 cataloga al naufragio como accidente y siniestro apoyados por la costumbre internacional y nacional; y normas internacionales.

Siguiendo una congruencia explicativa sobre los naufragios caemos en el **Contrato de Salvamento** que fue tocado en el Capítulo I de este trabajo y se explico que existen dos modalidades que son de forma voluntaria y obligatoria; es aquí donde sobresale la **Convención de 1910 en Bruselas sobre Asistencia y Salvamento** que Nicaragua adoptó reflejado en la voluntad de las normas antes expuestas.



Existe una analogía jurídica a nuestro parecer, ya que en estas normas se atribuyen facultades referentes a este punto de los naufragios y salvamentos porque por otro lado tenemos también al Derecho Civil que en nuestro código de la materia estipula normas de los artículos 693 al 701 y 721 Sobre las Cosas Perdidas.

Ante esta dispersión legislativa, la cuestión es; ¿qué camino tomar o seguir en caso de un conflicto de leyes? por eso tenemos entendido que las cuestiones marítimas por su carácter y ámbito en que se desarrollan sus actividades es necesario que tenga su regulación particular y común. Pero en principio entendemos que en estos casos de conflictos de leyes en el tiempo se aplica la ley posterior.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA LABORAL

En materia laboral del personal marítimo, también existe una cierta dispersión de disposiciones reguladoras. El Código del Trabajo Ley No. 185 de 1996, Capítulo III. **Del trabajo en el Mar**. Regula a los trabajadores del mar.

Decimos dispersión, debido a la razón anterior, el Código de Comercio toma atribuciones definiendo a la gente de mar y a las personas: como por ejemplo, cita ciertas facultades al contramaestre, cuestión que no debería ser avalada por este cuerpo de leyes, sino por leyes que vayan acorde con la materia marítima o situación en el mar, no de mera ubicación mercantil que nada tiene que ver en este tipo de relaciones de índole marítima laboral.

Detrás de los contratos marítimos no solo se encuentran las personas que lo celebran, los documentos Bill of lading (B/L), etc. Sino también un personal que controla el buque y las demás que laboran en el buque. Por esto nuestra legislación define en el **arto. 161** la gente de mar que se explicará mas adelante junto con los convenios que regulan la situación laboral. Y en el **Código Bastamente** catalogado como ley en nuestro país, en el **arto. 281** sujeta el orden interno del buque y personal a la ley del pabellón, pues de una



o otra manera los trabajadores tienen un respaldo jurídico en las norma de aplicación de conflictos.

EL SALVADOR PROMULGÓ La Ley General Marítimo Portuaria. Decreto de Asamblea Legislativa. No. 994 del2002.

Es una ley moderna e integrada que establece el marco legal adecuado par la regulación del subsector marítimo portuario.

Crea la Autoridad Marítima como entidad reguladora de dicho subsector Normativa Portuaria en materia de desarrollo, administración, mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura portuaria y el régimen de infracciones y sanciones.

Contiene apropiadas disposiciones reguladoras del registro administrativo marítimo, de la seguridad de la navegación marítima, protección y conservación del medio marino, de la seguridad operacional portuaria. El Art. 253. Derogatorias de la Ley General Marítimo Portuaria del 2002, estipula que continuarán vigentes la leyes y reglamentos sobre legislación marítimo portuaria, en lo referente a las materias sobre las que no se haya legislado en dicha nueva Ley.

Comentario:

Como vemos, los países Centroamericanos no se encuentran alejados en la situación legislativa marítima, de la nuestra, pues es claro que la tienen dispersa, en cuanto a esto el error está en que todos los países de la región Centroamericana adoptaron por partes el proyecto legismar lo cual no era el objetivo central del mismo, claro que ayudó a llenar vacíos legales pero no completamente; es por eso que los contratos marítimos son **contratos tipos de adhesión y celebrados por medio de la costumbre mercantil, cosa que debería ser controlado por una legislación marítima común para los Pueblos Centroamericanos para regular de manera mas facil, efectiva y de menos costo las relaciones contractuales. Este era el objetivo prí**



ncipal de proyecto LEGISMAR, pero las naciones optaron por mezclarlo con norma obsoletas como los Códigos de Comercios, que se tocarán en el siguiente numeral. El aspecto positivo de esto es que las normas que poco a poco han adoptado los países centroamericanos de LEGISMAR, **han sido útiles y se vinculan en los contratos marítimos.**

III.2) ANÁLISIS DE LOS TITULOS III DE LOS LIBROS DE COMERCIO DE LOS PAISES MIEMBROS DEL SICA⁶²

En la mayoría de los países de Centroamérica, el marco jurídico regulador de las competencias de los organismos de la administración marítima presenta traslapes y vacíos legales, que exige revisar y promulgar nueva legislación que delimite y fortalezca las competencias de manera clara y simple.

Las normas de mayor jerarquía en el ordenamiento jurídico de los países de Centroamérica está contenido en sus Constituciones Políticas.

Las Constituciones Políticas, en los aspectos comerciales y marítimos, por lo general contienen normas relativas al Derecho del Mar, Derecho Marítimo Administrativo y Derecho Marítimo Comercial.

El Derecho Marítimo Administrativo de la mayoría de los países de Centroamérica está conformado por normas administrativas de derecho público de diferentes rangos, dispersas, con falta de coherencia y vacíos legales.

El Derecho Marítimo Comercial centroamericano, constituido por normas de derecho privado, en su mayoría obsoletas, en gran parte están contenidas en los Libros III de los Códigos de Comercio, que derivan de los Códigos español y francés del Siglo XIX.

⁶² Morales, Oscar Danilo. Legislación marítima en los países de Centroamérica, Consultor OMI, conferencia dictada del 3 al 7 de noviembre del 2003.



Los Códigos de Comercio de los países Centro Americanos han merecido su actualización ante la aparición de nuevas tecnologías, desarrollo del comercio y modernas formas de negociación.

En cambio el libro III de dichos Códigos que regula el comercio marítimo, ha permanecido estático, a tal grado que muchas de sus normas se aplican a los buques de vela o de vapor.

Finalmente, debe destacarse que dicho libro III es totalmente ajeno e impenetrable a la amplísima regulación uniforme que se ha venido estableciendo a través de los Convenios internacionales marítimos.

NICARAGUA:

La Legislación comercial marítima contenida en el Libro III del Código de Comercio de 1916 ha permanecido inalterada y es inapropiada para regular el Transporte moderno que comprende el combinado y multimodal. El libro III del Código de Comercio consagra un conjunto de normas aptas para regular las necesidades de una navegación anacrónica.

COSTA RICA:

Libro III del Código de Comercio de 1853. Regula las naves, las personas que intervienen en el negocio marítimo. Los contratos. Los riesgos y daños. La mayoría de sus normas son obsoletas, urge su modernización.

En el actual marco legal e institucional del subsector marítimo portuario se percibe traslape y superposición de competencias entre el MOPT (Ministerio de Obras Publicas y Transporte), División Marítimo Portuaria, Consejo Portuario Nacional, JAPDEVA, INCOP, ARESEP y el Servicio Nacional de Guardacostas, situación que debe ser enmendada.



Para resolver la superposición de competencias, se podría aprovechar la necesidad que tiene Costa Rica de modernizar su legislación Marítimo portuaria, ya sea por medio de un Código Marítimo que entre otros aspectos modernice el Libro III del Código de Comercio o a través de una Ley de

Navegación que fortalecería el marco legal de la División Marítimo Portuaria y de sus tres Departamentos.

EL SALVADOR: La legislación de este país contempla la regulación marítima también en el código civil, para no obviar esta peculiaridad la mostramos a continuación.

Código Civil. D.L de 1859. Contiene diversas normativas relativas al mar adyacente y sus playas, bienes nacionales, lagos y lagunas, etc.

Código de Comercio. D.L No. 671 de 1970. Contiene las regulaciones y normas vigentes sobre la actividad de los comerciantes, los actos de comercio y las cosas mercantiles.

Código de Comercio, Libro III, Del Comercio Marítimo de 1904. Dicha legislación del Libro III, en su mayor parte obsoleta, fue derogada de conformidad a lo establecido en el Art. 253. Derogatorias, de la Ley General Marítimo Portuaria.

La Ley General Marítima Portuaria, con la variedad de instituciones jurídicas, de Derecho Marítimo Público como Privado, constituye una moderna Ley de Navegación, con una Autoridad Marítimo Portuaria moderna, civil, cuyas competencias no sólo son en lo marítimo, sino extensivas a lo portuario y Derecho del Mar.

Como Ley General que es, no moderniza toda la legislación marítima, de ahí la importancia de que El Salvador ratifique los Convenios Internacionales básicos OMI, los de Derecho Privado, la CONVEMAR y modernice las normas del Libro III del Código de Comercio que fueron derogadas y no se legisló en la Ley.



GUATEMALA:

Código de Comercio (Libro III). El Libro III del Código de Comercio, contenido en el Decreto Gubernativo No. 2946, parte no derogada por el nuevo Código de Comercio, contenido en el Decreto 2-70 del Congreso de la República. En síntesis, el cambio de circunstancias técnicas, económicas y jurídicas de la navegación moderna convirtió la legislación marítima contenida en el Libro III en su mayor parte obsoleta. Lo cual hace necesario la modernización de dicha legislación.

HONDURAS:

Libro III del Código de Comercio. El Código de Comercio de 1950 derogó las disposiciones del Código de Comercio de 1940, con excepción de las contenidas en el Libro III, que quedaron en vigor y el cual continúa vigente en tanto no se dicte un Código de Navegación.

Dicha legislación carece de la moderna normativa contenida en los Convenios Internacionales, en consecuencia no responde actualmente a las exigencias del moderno tráfico marítimo.

COMENTARIO:

Hemos venido recalcando que los Códigos de Comercio Centroamericanos referente a los contratos marítimos son normas desfasadas datan de principios del siglo pasado y son adoptadas de los Códigos de Comercio Español y Francés; por tanto ¿como los pueblos miembros del SICA van a enfrentar en la actualidad la regulación de los contratos en materia marítima? La solución es el proyecto LEGISMAR, pero faltó seriedad en su adopción como antes se explicaba.



III.3) ESTADO ACTUAL DE LAS DISPOSICIONES Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES QUE REGULAN LOS CONTRATOS MARITIMOS RATIFICADOS POR LOS ESTADOS CENTROAMERICANOS

Es importante considerar que los convenios internacionales al ratificarse o adherirse por los países sus normas se convierten en ley nacional, por este medio los países referidos modernizaron y armonizaron en cierto grado su respectiva legislación marítima; y considerando que Republica Dominicana es un país asociado al SICA lo incluimos en el presente cuadro.

<i>Convenios internacionales ratificados o adheridos por los países de Centroamérica, Panamá y Republica Dominicana</i>	GT	SV	HN	NI	CR	PA	RD
CONVENIO CREACIÓN OMI 48-91-93	x	x	x	x	x	x	x
SOLAS 74-78-88	x		x	x		x	x
LL 66-88	x		x	x		x	x
ARQUEO 69		x		x		x	
COLREG 72	x	x	x	x		x	x
CSC 72			x				
STCW 78-95	x		x			x	
FAL 65		x	x				x
MARPOL 73-78	x		x	x		x	x
INTERVENCION 69				x	x	x	x
CLC 69 Y SU PROTOCOLO 76-92	x	x	x	x	x	x	x
FONDO 71-PROTOCOLO 76-92						x	x
LDC 72	x		x		x	x	x
OPRC 90		x					
SUA 88 Y PROTOCOLO 88		x	x		x	x	
IMARSAT 1976-98					x	x	
CONVENIO DE CARTAGENA Y PROT. 1983 (PROTECCION DEL GRAN CARIBE)	x		x	x	x	x	
CONVERMAR 1982	x		x	x	x	x	
CODIGO DE CONDUCTA 74	x		x		x		
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE 1910				x			

Leyenda: GT: Guatemala; SV: El Salvador; HN: Honduras; NI: Nicaragua; CR: Costa Rica; PA: Panamá; RD: Republica Dominicana.

X: Ratificados o Adheridos.



III.4) OTRAS NORMAS VIGENTES QUE REGULAN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARITIMO EN LOS PAISES MIEMBROS DEL SICA

En el capítulo anterior hablamos de las diferentes disposiciones que tienen los códigos centroamericanos referente a los contratos que regulan el transporte marítimo en la región, y explicábamos que en la mayoría de los países de Centroamérica, el marco jurídico regulador de las competencias de los organismos de la administración marítima presenta traslapes y vacíos legales, que exige revisar y promulgar nueva legislación que delimite y fortalezca las competencias de manera clara y simple; por cuanto a este precepto existen diferentes instrucciones además de las establecidas en los códigos estas las encontramos en leyes, reglamentos entre otras, a continuación presentamos estas.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE NICARAGUA

La Legislación Marítima de Nicaragua y de los restantes países de Centroamérica está conformada por normas de derecho público dentro de las que sobresalen la legislación marítima administrativa, aduanera, laboral y portuaria, asimismo por normas de derecho privado reguladoras del comercio marítimo y normas de derecho público y privado contenidas en los Convenios internacionales.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE DERECHO PÚBLICO

Constitución Política de 1995 y sus Reformas

El Art. 10 Cn. estipula que el territorio marítimo nacional comprende las islas y cayos adyacentes, el suelo y el subsuelo, el mar territorial, las plataformas continentales, los zócalos submarinos el espacio aéreo y la estratosfera. Los límites precisos del territorio nacional se fijan por las leyes y tratados.



La delimitación de los espacios marítimos es regulada por la CONVEMAR, de la que Nicaragua es parte. Pero además existe la **Ley de Espacios Marítimos Ley No. 420, aprobada el 5 de marzo del 2002, publicada en La Gaceta No 57 del 22 de marzo del 2002.**

El Art. 105 Cn. (se abordará su análisis mas adelante de este capitulo).

LEGISLACIÓN MARÍTIMA ADMINISTRATIVA

Este tema se abordará mas adelante en este mismo capitulo, cuando nos corresponda hablar de las atribuciones de la Ley 290 y las atribuciones de las Capitanías de Puerto, ya que es parte de este tema la situación particular de la Republica de Nicaragua.

LEGISLACIÓN PORTUARIA.

El marco legal portuario lo conforman en primer lugar las normas de la Cn. Política de 1987, en especial el Art.105, que establece la obligación del Estado de promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos entre ellos **el transporte** y los puertos. Asimismo estipula que las inversiones privadas y sus modalidades y las concesiones de explotación a sujetos privados serán reguladas por la ley en cada caso.

El Estado se convierte en un ente regulador y facilitador del servicio portuario, dejando de ser operador de dicho servicio, que tendría que ser desincorporado del Estado y traspasado al sector privado. En consecuencia la responsabilidad del Estado se centraría en la planificación y regulación portuaria.

En 1980 conforme Decreto No. 480 se creo la ENAP como Ente descentralizado, con autonomía administrativa, personería jurídica, patrimonio propio adscrita al MT Decreto No.35-95 1995 creó la EPN para modernizar la estructura portuaria y garantizar la prestación de servicios eficientes. Dicho Decreto fue reformado en 1999 por el Decreto No. 12-99 creando la EPN como



Ente de derecho público descentralizado, carácter autónomo, personalidad jurídica, patrimonio propio, con capacidad plena para ejercer derechos y contraer obligaciones.

Aspectos relevantes del Decreto 12-99 (i) **elimina la estiba como función de la EPN** permitiendo que dichos servicios sean prestados por otros; **le autoriza celebrar contratos de concesión con terceras personas para realizar servicios portuarios.**

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE COSTA RICA

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE DERECHO PÚBLICO

Dicha legislación está conformada por una gran variedad de normas de diferente naturaleza y jerarquía, obsoletas en buen número, que requieren ser modernizadas y armonizadas con las normas de los Convenios internacionales.

Constitución Política de Costa Rica

La Constitución Política de 1949 y sus reformas contiene la normativa superior en rango en materia marítima y portuaria.

Dentro de la normativa constitucional marítima, el Art. 6 destaca la soberanía completa y exclusiva del Estado en sus aguas territoriales de 12 millas y plataforma continental y en su zócalo insular de acuerdo con los principios de Derecho Internacional. El Convenio Internacional regulador de los espacios marítimos es la CONVEMAR de 1982, del cual es parte Costa Rica. Asimismo, referente a los tratados y convenio internacionales se destaca en el Art. 7, el cual estipula que una vez promulgados tendrán autoridad superior a las leyes.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA ADMINISTRATIVA

El marco jurídico marítimo portuario esta conformado en primer lugar por el Decreto No. 4786 de 1971, creador del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) y sus posteriores reformas. Entre sus competencias le asignó la **regulación y control del transporte marítimo internacional, de cabotaje y navegación interior.**

El Decreto No. 11147 de 1980, creó de la DGTA (posteriormente DGTM) como órgano central de la Administración Marítima y aprobó su Reglamento Orgánico con competencias económicas marítimas, de seguridad marítima, prevención de la contaminación y manejo del registro administrativo naval.

A partir de 1994, dentro del proceso de modernización del Estado, el MOPT es sometido a un proceso de reestructuración, mediante el cual en 1996 no sólo se transforma la estructura organizativa de la DGTM sino también su identificación, pasando a llamarse Sub-Área de Transporte Acuático.

Decreto No. 27917 MOPT de 1999. Reestructuración Organizativa y Funcional del MOPT. Modificó la estructura orgánica, organizativa y funcional del MOPT,¹³ constituyendo la División de Puertos con los Departamentos de: Gestión Portuaria, Infraestructura Portuaria y Marítima, y Seguridad Marítima y Portuaria. Decreto Ejecutivo No. 29.547- MOPT del 2001. Modificó el Decreto Ejecutivo No. 27917-MOPT de 1999, acelerando el proceso de racionalización y reestructuración de la División de Puertos.

Transformó la División de Puertos en División Marítimo Portuaria, conformada por tres Direcciones:

- De Gestión
- De Infraestructura
- De Navegación y Seguridad.



Ley No. 8000 del 2000. Ley de Creación del Servicio de Guardacostas y su Reglamento, Decreto Ejecutivo No. 29114 del 2000. Cuerpo Policial integrante de la fuerza pública especializado en el resguardo de las aguas territoriales, la plataforma continental, el zócalo insular y los mares adyacentes.

Costa Rica es de los países miembros de la ROCRAM-CA que junto con El Salvador han ratificado el menor número de Convenios OMI. No es parte del SOLAS 74/78, ni del Convenio de Arqueo 69, no obstante ha promulgado algunos reglamentos inspirados en la normativa de dichos convenios:

Reglamento de Arqueo de Buques de Bandera Nacional. Decreto No. 28528 del 2000. Extensivos a banderas extranjeras que lo soliciten.

Reglamento de Inspección para Embarcaciones Nacionales. Decreto No. 19081-MOPT 1989. Regula los reconocimientos, inspecciones o revisiones de embarcaciones nacionales, el otorgamiento del Certificado de Navegabilidad.

Reglamento de Reconocimiento de Buques de Navegación Marítima. Decreto No. 7974 de 1978. Prohíbe la salida de buques nacionales que no se encuentren en buenas condiciones de seguridad.

Reglamento para Autorizar y Aceptar Inspecciones Realizadas por Sociedades Clasificadoras. Decreto No. 18275-MOPT 1988.

Traslado del Registro Nacional de Buques de la DGTM del MOPT al Registro de la Propiedad Mueble del Registro Nacional, Decreto Ejecutivo No. 23.178 de 1994.

Reglamento de Gobierno y Policía de Puertos de la República. Decreto No. 14 de 1884. A pesar de ser una normativa obsoleta mantiene vigente algunos temas como las Capitanías de Puerto. Régimen interior.



Ley de Servicio de Cabotaje de la República y su Reglamento. Ley No. 2220 de 1958 y Decreto 66 de 1960. Estipula lo que se reputa como Cabotaje. La concesión de los derechos de línea de cabotaje otorgados por el MOPT. Prevé los requisitos para el trámite de la concesión y explotación de la línea, así como los derechos y deberes de los concesionarios.

Embarcaciones de Bandera Centroamericana. Decreto No. 641 de 1946.

Exenciones fiscales a embarcaciones de bandera centroamericana que hagan servicio de cabotaje.

LEGISLACIÓN PORTUARIA

El sistema portuario costarricense constituido por el INCOP y JAPDEVA es regulado por una profusa legislación portuaria extensiva entre otros aspectos a la planificación, construcción y conservación de las obras e instalaciones, a los servicios, tarifas, habilitación de los puertos, ingreso de las embarcaciones extranjeras, zarpe, concesión de Obra Pública con servicios públicos y concesión y operación de Marinas Turísticas.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA LABORAL

Código del Trabajo de 1943. Título II, Capítulo XI referido al trabajo en el mar y en las vías navegables ríos y para el uso de las facilidades portuarias diferentes normas.

LEGISLACION MARITIMA DE EL SALVADOR

LEGISLACION MARITIMA DE DERECHO PÚBLICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1983

El Artículo 84 estipula que el territorio de la República además de la parte continental comprende:



- El territorio insular
- Las aguas territoriales y en comunidad del Golfo de Fonseca.
- El espacio aéreo el subsuelo y la plataforma continental e insular correspondiente.

El Salvador además ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar, el subsuelo y el lecho marino hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de más baja marea, de conformidad a las regulaciones del derecho internacional. Art. 144 Cn. Los tratados Internacionales constituyen leyes de la República al entrar en vigencia. En caso de conflicto entre el tratado y la ley, prevalecerá el tratado.

El Salvador es el único país de Centroamérica que aún no es parte de la CONVEMAR 1982.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA ADMINISTRATIVA

Ley de Navegación y Marina. Decreto Legislativo No, 236 de 1933. Contiene normas de derecho público en gran parte obsoletas sobre la navegación y marina nacional, conteniendo la división administrativa marítima, patentes y matriculas de embarcaciones, licencias al personal de mar, disposiciones sobre embarcaciones de carga, funciones del comandante y demás tripulantes.

Ley Reglamentaria de Marina. Decreto Legislativo No 236. Regulaciones sobre la policía marítima y de la autoridad marítima y sus atribuciones; normas sobre navegación al entrar y salir de los puertos nacionales; disposiciones sobre asistencia y salvamento, matrícula de embarcaciones.

Reglamento de Marina. Decreto Ejecutivo No. 402 de 1951. Normas sobre organización administrativa y funcionamiento de la Marina Nacional, desarrollando las funciones de los diferentes puestos de mando y personal técnico; capitanías de puerto, generalidades, funciones y servicios.



Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo. Decreto No 24 de 1989 del Consejo de Ministros. Las disposiciones Administrativas internas del Órgano Ejecutivo y particularmente sobre las competencias en el campo de la administración marítima de cada uno de los Ministerios involucrados en las actividades marítimas.

Ley General Marítimo Portuaria. Decreto de Asamblea Legislativa. No. 994 del 2002. Es una ley moderna e integrada que establece el marco legal adecuado para: La regulación del subsector marítimo portuario crea la Autoridad Marítima como entidad reguladora de dicho subsector Normativa Portuaria en materia de desarrollo, administración, mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura portuaria y el régimen de infracciones y sanciones. Contiene apropiadas disposiciones reguladoras del registro administrativo marítimo, de la seguridad de la navegación marítima, protección y conservación del medio marino, de la seguridad operacional portuaria.

El Art. 253. Derogatorias de la Ley General Marítimo Portuaria del 2002, estipula que continuarán vigentes la leyes y reglamentos sobre legislación marítimo portuaria, en lo referente a las materias sobre las que no se haya legislado en dicha nueva Ley.

RÉGIMEN MIGRATORIO

Ley de Migración. D.L. No. 272 de 1958 Regula el control Migratorio. Cierre de fronteras marítimas cuando las necesidades nacionales lo exijan. Requisitos para la admisión de extranjeros. La persona en tránsito, por vía marítima, podrá legalizar su permanencia Obligaciones de las empresas de transporte. Observar si lo pasajeros están en regla.

Régimen de Sanidad Código de Salud. D. L No. 955 de 1988. Entre otros aspectos regula áreas relacionadas con el transporte marítimo como la basura y los desechos, enfermedades cuarentenales, profilaxis internacional.



Ley de Sanidad Agropecuaria. D.L No. 229 de 1961. Normas que tienen por objeto la protección sanitaria de los recursos agropecuarios del país por medio de la prevención, control y erradicación de las plagas, enfermedades y otros agentes patógenos que disminuyen el rendimiento o destruyen a los vegetales o a los animales.

LEGISLACIÓN PORTUARIA

Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). Decreto No.445 de 1965 y sus Reformas. Las normas y regulaciones que rigen a la CEPA, Institución autónoma, a cargo de la administración, explotación, dirección, y ejecución de las operaciones portuarias de los puertos de la República, no sujetos a régimen especial.

Reglamento para la Aplicación de la Ley de la CEPA. D.L No. 101 de 1974 y sus Reformas. Conjunto de normas que facilitan el desarrollo y cumplimiento de las atribuciones y objetivos de la CEPA conferidos a la Institución por su Ley Orgánica.

Regulaciones Portuarias para el Puerto de Acajutla. Decreto Ejecutivo No. 43 Regulaciones a las que se tienen que sujetar los capitanes y propietarios de embarcaciones, así como sus agentes que operen el puerto de Acajutla; establece los límites de responsabilidad en el recinto portuario y a bordo de cualquier buque, regulaciones sobre mercancía peligrosas.

Tarifas para el Puerto de Acajutla y sus Reglamento. Acuerdo Ejecutivo 732 Bis de 1990. El listado de servicios a las naves, a la carga; tipos de mercancías, regulaciones para productos a granel, para el arrendamiento de equipos, para el servicio de contenedores, etc.

Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública. D.L No. 868 del 2000 y su Reforma D.L No. 593 del 2001. Regula la Concesión de Obra Pública y Servicio Público. Procedimiento para dar en Concesión de



Obra Pública. Bases de Licitación en conformidad con el Art. 120 de la Constitución.

Bases de Licitación para la Concesión Maestra de Obra Pública del Puerto de Acajutla. Asamblea Legislativa. Decreto No. 1014 del 2002. Determina las Normas y Procedimientos para la Concesión del Puerto de Acajutla. El Objeto de las Bases de Licitación, Requisitos y Obligaciones del Concesionario, Alcances, Términos y Condiciones de la Concesión, Facultades del Concedente, etc.

LEGISLACIÓN LABORAL

Código del Trabajo. Decreto No.15 de 1972. Contenido general del Código, a falta de disposiciones especiales sobre derecho marítimo.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE GUATEMALA

LEGISLACION MARITIMA DE DERECHO PÚBLICO

Constitución Política de 1985

El Art. 119 inciso I estipula que es obligación fundamental del Estado .Promover el desarrollo ordenado y eficiente del comercio interior y exterior, fomentando mercados para productos nacionales. Para su aplicación práctica debe vincularse estrechamente con el transporte marítimo y con una Administración Marítima, que regule y promueva la eficiencia de los servicios portuarios y del transporte marítimo.

Los Artículos 121 y 122 enmarcan dentro de los bienes del estado y sus reservas territoriales, los espacios marítimos.

En su Art. 142 estipula que el Estado ejerce soberanía sobre la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, zona marítima terrestre, aguas interiores, el mar territorial y su espacio aéreo, plataforma continental y zona económica, en



la forma y extensión que determinan las Leyes o los Convenios Internacionales ratificados.

Dicho principio de soberanía territorial marítimo fue regulado a través del Decreto No.20-76 de 1976, que delimitó la extensión de los espacios marítimos de conformidad con los principios del derecho del mar consignados en dicha época.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA ADMINISTRATIVA.

Como se expresó, la disposición principal que regula las competencias marítimas y portuarias de los órganos que integran el Organismo Ejecutivo es la **Ley del Organismo Ejecutivo Decreto No. 114-97.**

Adicionalmente se destacan:

- **Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República. Acuerdo Gubernativo de 1939.** Es la ley nacional más importante en lo que al ejercicio de las competencias del estado en materia marítimo –portuaria se refiere.
- **Reglamento de Creación de la Policía Naval. Acuerdo Gubernativo de 1985.** Sus competencias están orientadas hacia la policía judicial y de orden público, algunas de ellas dirigidas a la seguridad de la navegación.
- **Acuerdo de Creación del Departamento de Transporte Marítimo de 1979.**

El Art. 131 Cn. estipula que los puertos marítimos comerciales y servicios de transporte comercial y turístico son bienes y servicios de uso público común, sujetos únicamente a la jurisdicción de las Autoridades Civiles, siendo necesario la autorización gubernamental para instalar y explotar cualquier servicio de transporte nacional o internacional.



La Ley del Organismo Ejecutivo de 1997, en su Art. 30 estipula que le corresponde al Ministerio de, Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI) formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable para establecer, mantener y desarrollar el sistema de transporte del país, asignándole las funciones pertinentes.

En consecuencia, de acuerdo a las normas Constitucionales y la Ley del Organismo del Ejecutivo, el MICIVI es el órgano competente para ejecutar las funciones y atribuciones vinculadas con el servicio de transporte marítimo y portuario

LEGISLACIÓN ADUANERA.

Los aspectos aduaneros están regulados por el Código Aduanero Centroamericano conocido como CAUCA III, el cual fue aprobado por el Consejo de Ministros de Integración Centroamericana el 27 de abril del 2000, sustituyendo al CAUCA II de 1993.

Guatemala ratificó la resolución No. 71-2000 del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), que adopta el CAUCA III en noviembre del 2000. Las otras resoluciones del COMIECO también han sido aprobadas y ratificadas por Guatemala.

LEGISLACIÓN PORTUARIA.

En Guatemala los diferentes puertos son administrados por entidades de diversa naturaleza, con autoridades diferentes para cada uno, que dependen de más de un Ministerio, conformando un sistema portuario complejo. En el sistema portuario de Guatemala se han producido cambios positivos en la última década, dentro del proceso de reformas y modernización del Estado.

Las Empresas Portuarias, paralelo al desarrollo de sus proyectos de modernización de infraestructura, han desarrollado procesos de apertura a la



participación privada en la construcción, administración y explotación de terminales, así como en la prestación de los servicios portuarios.

El MICIVI de acuerdo al Decreto No. 114-97 tiene por Ley a su cargo la función de ejercer la autoridad portuaria nacional, sin embargo no existe una Autoridad especializada a cargo del desarrollo y de la administración portuaria a nivel nacional, que rijan los destinos del desarrollo portuario nacional.

En consecuencia, el MICIVI no ha podido ejercer eficazmente su competencia como autoridad portuaria ante la carencia de una estructura soporte especializado que le ayude a llevarla a cabo.

Las Empresas Portuarias cuentan con su propio ordenamiento legal, a través de sus Leyes Orgánicas, acuerdos y reglamentos tarifarias. Están constituidas como entidades descentralizadas; con personería jurídica propia; autonomía de acuerdo a su naturaleza y fines, y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones conforme a sus propias leyes.

Dentro de las regulaciones destacan:

• **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.**

Decreto Ley No. 63 de 1963 y sus reformas.

• Acuerdo Gubernativo No. 431-96 de 1996 que le autorizó a operar bajo régimen de intervención.

• **Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal.** Decreto Ley 100-85 de 1985 y sus reformas.

Comisión Portuaria Nacional. Acuerdo Gubernativo de 1973. Se crea como órgano colegiado, cuenta dentro de su Junta Directiva con representantes de las Empresas Portuarias y del sector Público y Privado.

Sus funciones se resumen en:

- Definición de una política portuaria nacional
- Establecimiento de un verdadero sistema portuario en el país capaz de implantar y ejecutar dicha política con la debida coherencia y eficacia



- Coordinación, representación y asistencia a los puertos y gobierno en materia portuaria.
- Desarrollo de la capacitación portuaria y marítima.

Con la excepción de los buenos resultados obtenidos en el área de capacitación, los resultados logrados a través de la mayoría de sus funciones han sido limitados, producto de la falta de apoyo político, técnico y financiero sostenido.

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE HONDURAS

LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE DERECHO PÚBLICO

Constitución de la República de Honduras

La norma de mayor jerarquía en el ordenamiento jurídico de Honduras es la Constitución de la República Decreto No. 131 de 1982.

Los Art. 10 y 11 regulan como parte del territorio nacional, además de los territorios en tierra firme dentro de sus límites territoriales, las aguas interiores, islas, islotes y cayos, Mar territorial, Zona económica exclusiva y Plataforma continental.

En el Título V Capítulo I Art. 205 faculta al Congreso:

41. Autorizar al poder Ejecutivo para enajenar bienes nacionales o su aplicación a usos públicos.
42. Autorizar puertos, crear y suprimir aduanas y zonas libres a iniciativas del Poder Ejecutivo.
43. Reglamentar el comercio marítimo, terrestre y aéreo.

En el Título I Capítulo III, de los Tratados, entre otros aspectos regula la aprobación de los tratados y la primacía de los tratados sobre el derecho interno.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA ADMINISTRATIVA

Vigencia a la Figura del Estado Rector de Puerto y aprobación del **Reglamento para su implantación**. Acuerdo No. 005-2001 de agosto del 2001.

Regulaciones Básicas para Embarcaciones Menores de Cinco (5) Toneladas. Acuerdo No. 001-98 de octubre de 1998. Regula El Registro, la Seguridad, Inspecciones, Infracciones.

Certificados de Navegabilidad. Resolución No. D-001-98 de 1998. Regula el procedimiento para la obtención del Certificado de Navegabilidad.

Ley de Estímulo a la Producción, a la Competitividad y Apoyo al Desarrollo Humano. Decreto del Congreso Nacional 131-98 de 1998, en virtud del cual la Marina Mercante queda adscrita para su funcionamiento a SOPTRAVI.

Reforma a la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de 1994. Acuerdo No. 200-97 de 1997. Reforma de 13 artículos de la Ley 1994 Relativos a embarcaciones menores de 5 toneladas, libreta de identificación de marinos, Registro de buques menores de 200 toneladas y mayores de 20 años, etc.

Reglamento de Transporte Marítimo. Acuerdo No. 000764 de 1997. Marco legal para regular la navegación de embarcaciones de placer y los servicios regulares de transporte marítimo.

Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de 1995. Derogó la Ley de 1943, es actualmente el principal instrumento jurídico administrativo marítimo.

Objetivos Fundamentales

- Formulación de las Políticas de Transporte Marítimo
- Operar Registro Abierto de Buques
- Controlar el Tráfico Marítimo



- Inscribir, autorizar y controlar las actividades de las personas dedicadas a los asuntos marítimos
- Impulsar el establecimiento de un centro de formación de la gente de mar.

Aspectos Sobresalientes

- Haber transferido la Administración Marítima de la Secretaría de la Defensa Nacional y Seguridad Pública, donde operaba a través de la Fuerza Naval como SMM a un órgano civil, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, como Dirección General de la Marina Mercante (DGMM).
- Integrar en los grandes Capítulos las normas de los Convenios Internacionales
- La transformación de las Capitanías de Puerto haciéndolas depender de una autoridad civil (DGMM) en sustitución de una militar.
- La obligación de realizar los esfuerzos necesarios para el establecimiento de un centro de formación de la gente de mar.

Reglamento de Inspección, Reconocimiento y Expedición de Certificados de Seguridad Marítima a Buques de Registro Hondureño. Acuerdo No. 000836-B de 1995.

Reglamento de Cuotas de Recuperación por servicios prestados por el Estado en materia de Marina Mercante. Acuerdo No. 000288-A de 1995, tales como zarpes, patentes, visitas oficiales a buques de tráfico internacional y otras similares.

Ley del Arancel Consular y su Reglamento. Decreto No. 27-91 de 1991. Establece las tarifas que por derechos consulares percibieren las Oficinas Consulares, entre otras, por los actos y diligencias relativos a la Navegación y el Comercio.

Ley Orgánica del Consejo Coordinador del Transporte Internacional de Carga.

Decreto No. 3-88 de 1988. La integran 4 Secretarías de Estado.

Funciones Principales



- Establecer Políticas en materia de transporte internacional de carga
- Coordinar y regular dichos servicios de transporte y velar por las condiciones en que se presten los servicios.

Ley Constitutiva de las Fuerzas Armadas. Decreto No. 98-84 de 1984. Art. 142. La Fuerza Naval contribuye al cumplimiento de la misión constitucional señalada a las Fuerzas Armadas, principalmente en el espacio marítimo, fluvial y lacustre, manteniendo la seguridad de las costas y fronteras marítimas y preservando los recursos naturales del mar.

Reglamento de Gobierno y Policía de los Puertos. Decreto No. 191 de 1935. Regula los Comandantes de los puertos; la Delegación de Sanidad; Admisión, Visita y Permanencia de las Naves; Policía de los Puertos; Prácticos; Auxilios Extraordinarios y Embargo de Buques.

LEGISLACIÓN ADUANERA

Ley de Aduanas. Decreto No. 212-87 de 1987. Promulgada con el fin de adecuar la legislación Aduanera a las nuevas modalidades del comercio y del Transporte y así viabilizar el intercambio comercial con el resto del mundo.

Legislación Marítima Laboral

Código del Trabajo. Decreto No. 189 de 1959. Título III. Capítulo VII. Trabajo en el Mar y en las Vías Navegables.

Reglamento de Trabajo a Bordo de Barcos Mercantes. Decreto No. 92 de 1961. Duración de la jornada de trabajo; trabajo en días festivos; división del trabajo, jornadas ordinarias y extraordinarias. Salarios, Vacaciones, cesantías, enfermedades, preaviso, continuidad del trabajo

Ley Sobre Alistamiento de Marineros. Decreto No. 932 de 1980. Procedimiento para el alistamiento de marineros, tomando en cuenta que el Código del Trabajo



prohíbe la intermediación en las gestiones de alistamiento, exceptuando los Sindicatos e instituciones que actúan con fines no lucrativos.

LEGISLACIÓN PORTUARIA

Creación de la Empresa Nacional Portuaria (ENP). D.L No. 40 de 1965 y sus reformas. Autoridad Portuaria Nacional con jurisdicción en todos los puertos marítimos del país, organismo descentralizado, de servicio público, con autonomía, patrimonio y personería jurídica propia, se rige por su Ley Orgánica, Reglamentos y otras leyes aplicables.

Ley General de la Administración Pública de 1986. Establece el régimen jurídico nacional de las instituciones descentralizadas, se les aplica también la Ley de Contratación del Estado, que limita la autonomía funcional y administrativa.

COMENTARIO:

La Administración Marítima de cada nación es necesaria y similar en los países centroamericanos, con una diferencia organizativa, pues todos no son iguales referente a la legislación sobre el poder ejecutivo y sus atribuciones. Es visible el papel que juegan los ministerios y en especial el de transporte en conjunto con los puertos, sin una legislación administrativa marítima, no fuese posible alcanzar estándares de calidad para recepcionar mercancías que llegan o transfieren por puertos de mar, fluvial y lacustre; **además de la seguridad que los Estados deben proporcionar, hacen factible la celebración de contratos marítimos** de modo que sin todo lo anterior se afectarían las relaciones contractuales de transferencia de mercancías por vía marítima entre los países.



III.5) ANÁLISIS DE LOS ARTÍCULOS: 105, 138.12 Y 150.8 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE NICARAGUA DE 1987 Y SU REFORMAS.

Comentario Arto 105.

Como fuente de toda Ley y de rango constitucional el arto 105 párrafo primero de la Constitución Política de Nicaragua incorpora el sector transporte y portuario, la importancia de este sector es, una de las tantas situaciones sociales que regula la Constitución que desde una perspectiva lógica jurídica logra su ejercicio y control legal mediante leyes especiales. Este arto fue reformado por la Ley No. 192 el 4 de Julio de 1995, publicado en el diario la gaceta No. 124.

Arto. 105.

Es obligación del Estado promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos de energía, comunicación, agua, **transporte, infraestructura vial, puertos** y aeropuertos a la población, y es derecho inalienable de la misma el acceso a ellos.

Es evidente y claro que la Constitución le confiere al Estado la responsabilidad legal y jurídica de la promoción y facilitación de servicios públicos, que captan al sector de nuestro interés que es el transporte Acuático y puertos. Estas palabras claves plasmadas en nuestra Carta Magna dan el surgimiento a la regulación del transporte acuático y portuario; luego se viene moldeando con los respectivos canales: leyes, reglamentos y decretos de los ministerios.

En Nicaragua, como todo Estado de Derecho con un orden legislativo constitucional que en la misma señala el quehacer de cada sector, le atribuye al Ministerio de Transporte e Infraestructura la compleja tarea de delegarle el seguimiento y ejecución al sector transporte; esto está respaldado con la Ley 169 Ley de Disposiciones de Bienes del Estado y Entes Reguladores de los Servicios Públicos del 3 de Junio de 1994.



El arto 3 de la ley 169 cita:

La dirección, formación, regulación, planificación, supervisión, de los servicios públicos como: energía, petróleo, agua potable, telecomunicaciones, correos, **puertos**, aeropuertos, aduanas, **transporte**, carreteras, caminos, deportes, cultura, medios de comunicación y almacenamiento de granos básicos, serán funciones indeclinables e indelegables del Estado. Se creara por ley un Ente regulador para cada uno de estos servicios públicos para cada uno de estos servicios objeto del párrafo anterior, de acuerdo a la iniciativa que envíe el Presidente.

Análisis arto 105: Ante todo lo expuesto, la punta de la lanza para que todo lo anterior funcione es el Ministerio de Transporte e Infraestructura y con el apoyo de la Ley de Transporte Acuático del 3 de Septiembre del 2001 Ley No. 399, la cual se enfatiza con disposiciones concretas en el trafico marítimo, junto a su Reglamento aprobado el miércoles 22 de noviembre del año (2006) por la Asamblea Nacional. Estas disposiciones hacen que se logren la conclusión y realización física de algunos de los varios Contratos Marítimos en Nicaragua.

Comentario arto 150.8

Antes de exponer la clara atribución de la Asamblea Nacional de ratificar o rechazar los convenios internacionales en nuestro país conferido por la Constitución en la nueva reforma del arto 138.12, es de importancia analizar de donde surge, nace la iniciativa de llevar estos convenios a la Asamblea Nacional y esta a su vez ratificarlos o lo contrario no hacerlo.

El artículo 150 numeral 8 expone:

Dirigir las relaciones internacionales de la Republica. Negociar, celebrar y firmar los tratados, convenios o acuerdos y demás instrumentos que establece en inciso 12) del articulo 138 de la Constitución Política para ser aprobados por la Asamblea Nacional.



Ley 290 Arto 19 Al ministerio de Relaciones Exteriores le Corresponde las siguientes funciones:

- a) Formular, proponer y ejecutar la política exterior del Estado.

Arto 63 Dirección General de Asuntos Jurídicos, Soberanía y Territorio del Reglamento de la Ley 290 Incisos 4 y 6:

4. Brindar Asesoría Jurídica en General, en asuntos relacionados con el derecho internacional privado y público.

6. Formular y proponer los instrumentos de ratificación o adhesión de los tratados y convenios internacionales aprobados y a proceder a su depósito o canje, conforme indican los mismos.

Artículo 138.12.

Reformado por Ley 490, Ley que Reforma Parcialmente el Artículo 138 inciso 12 Constitucional. (Gaceta No.132 del 7 de Julio del 2004).

Arto 1. Refórmese el artículo 138, inciso 12, párrafo primero de la Constitución Política, el que se leerá así:

“Aprobar o rechazar los instrumentos internacionales celebrados con países u organismos sujetos de derecho internacional”.

Arto 2. Reformase el arto 138, inciso 12, párrafo segundo de la Constitución Política, el que se leerá así:

“Dichos instrumentos internacionales solamente podrán ser dictaminados, debatidos, aprobados o rechazados en lo general, sin poder hacerles cambios o agregados a su texto. La aprobación legislativa les conferirá efectos legales dentro y fuera de Nicaragua una vez que hayan entrado en vigencia



internacionalmente, mediante deposito o intercambio de ratificaciones o cumplimiento de los requisitos o plazos, previstos en el texto del tratado o instrumento internacional.”

Arto 3. LA presente ley, aprobada en las dos legislaturas, entrara en vigor a partir de su publicación en cualquier medio de comunicación escrito, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Análisis artos 138.12 y 150.8 de la Constitución de Nicaragua 1987.

Un país no puede estar alejado de las relaciones internacionales y estos artículos dan el paso a abrir puertas, pues las normas internacionales ratificadas por Nicaragua son de estricto cumplimiento. Como ocurre con la ratificación de varios convenios de derecho publico como los celebrados por la OMI, que por consecuencia pueden afectar a contratos marítimos que son de índole privada debido que los primeros velan por la navegación segura en mares limpios que ese es el objetivo de estos, y los segundos pueden ser victimas de estos si no cumplen con ciertas reglas que estos reclaman por ejemplo: convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, convenio internacional sobre líneas de carga, convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, protocolo para prevenir la contaminación por los buques etc. explicados brevemente en el Capitulo I.

Los convenios tendrían carácter vinculante con los contratos privados, si el país donde se celebran ha ratificado alguno de ellos.

Ahora bien cuando existen conflictos contractuales de índole internacional privado nos remitimos al **Código de Derecho Internacional Privado o Código Bustamante** reconocido como ley en nuestro país, adoptado por **Nicaragua** en la Sexta Conferencia Internacional Americana el día 28 de febrero de **1928** rubricada por el presidente José Maria Moncada y Publicado en La Gaceta el lunes 5 de enero de 1931; llegamos aquí a causa de uno de sus títulos, del Tercero específicamente encabeza Del Comercio Marítimo y Aéreo Capítulo I.



Desglosa una serie de artículos que van del 274 al 295 los cuales plasman la aplicación de la norma de conflicto a cada caso y contrato por ejemplo en el **Capítulo II De los Contratos Especiales del Comercio Marítimo** y Aéreo el arto 285 dirige como resolver en caso de conflicto al contrato de fletamento y así mismo con los contratos de: Préstamo a la Gruesa, Averías y Abordaje; esta es la norma mas cercana y directa que regula los contratos marítimos incluyendo al arto 2437 del Código Civil nuestro como norma interna exclusiva, que expone sobre la preponderancia de la ley, moral y el orden publico.

No solo esta materia viene a regular estos contratos, sino también desde el punto de vista del Derecho Civil Privado Internacional, asigna en el **Título IV** de las **Obligaciones en General Capítulo I**, en donde resaltan las disposiciones siguientes:

Arto 164: El concepto y clasificación de las obligaciones se sujetan a las leyes territoriales.

Arto 165: las Obligaciones derivadas de la ley se rigen por el derecho que las haya establecido.

Arto 166: Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes y deben cumplirse al tenor de los mismos, salvo las limitaciones establecidas en este código.

Capitulo II Sobre los Contratos en General.

Arto 185: Fuera de las reglas ya establecidas y de las que en lo adelante se consignen para casos especiales, en los contratos de adhesión se presume aceptada, a falta de voluntad expresa y tacita, la ley del que los ofrece o prepara.



Arto: 186: En los demás contratos y para el caso previsto en el arto anterior, se aplicara en primer término la ley personal común a los contratantes y en su defecto la del lugar de la celebración.

Los artículos anteriores son soluciones de conflicto internacional privado; siendo normas de derecho civil, son vinculantes en materia de derecho marítimo a causa del nacimiento de obligaciones y contratos que se realizan en este ámbito; los tres últimos artículos citados, que son de mucha importancia, ya que la mayoría de los contratos marítimos la modalidad es de adhesión.

III.6) ATRIBUCIONES DE LOS MINISTERIOS VINCULANTES CON EL COMERCIO MARÍTIMO Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA SEGÚN LA LEY 290 Y SU REGLAMENTO.

Las facultades que proporciona la Ley 290, Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo a los Ministerios vienen acompañadas del Reglamento de la misma ley, que es la aplicación de las funciones designadas por la ley 290, que siguen los ministerios, a su vez en los reglamentos se componen por un sinnúmero de direcciones, la cual cada una de ellas se dirige a un sector específico a quien regular.

A nuestro criterio un ejemplo de lo anterior es que, hay ciertos ministerios que juegan un papel complementario pero necesario por la simple razón que se vinculan con la actividad marítima. Sin dejar atrás la relevancia material de cada ministerio y de su carácter particular como lo son: Salud, ambiente, seguridad, control fito- sanitario, cuestiones laborales, migratorio, etc.....

Ahora se expondrá como los involucra la Ley 290 y el Reglamento de la misma a los siguientes ministerios en la administración marítima.

En primer lugar y en orden lógico, el **Ministerio de Transporte e Infraestructura** en la Ley 290 en el arto 25, sobre sus facultades le delega estos dos incisos relevantes a las cuestiones marítimas:



- b) Supervisar el cumplimiento de las normas sobre seguridad, higiene y comodidad

- e) Autorizar la construcción de puertos marítimos, lacustre, cabotaje, y fluviales, terminales de transporte aéreo o terrestre y demás infraestructuras conexas para uso nacional o internacional.

En el Reglamento caemos con las atribuciones que le confiere a la Dirección General de Transporte Acuático en el **artículo 220**, las cuales son nueve que se exponen en el apartado de anexos de este trabajo, así también aparece en el **artículo 221** la Dirección de Desarrollo Marítimo Portuario sobre las disposiciones portuarias, al artículo 222 Dirección de Seguridad y Regulación Acuática, plantea disposiciones referente a la seguridad. Estas normas de alguna u otra manera colisionan con la ya mencionada Ley 399 Ley de transporte acuático en donde le otorga a la Dirección General de Transporte Acuático en el Artículo 4 Corresponde la Autoridad Marítima 18 incisos señalando su papel. Por explicar de una forma mas sintetizada la DGTA es la brújula principal de esta ley. (Ver en anexos).

Ministerio de Salud: Aquí en la Ley 290 artículo 26 sobre las atribuciones de este ministerio aparece el inciso:

- a) Formular y proponer las reglas y normas para controlar la calidad de producción y supervisión de importación de medicamentos, cosméticos, instrumental, dispositivos de uso medico y de equipo de salud humano.

- k) Formular políticas, planificar acciones, regular, dictar normas y supervisar la producción, importación, exportación, siembra, industrialización, trafico, almacenamiento de sustancias estupefacientes y psicotrópicos y las sustancias percusoras.



Es de conocimiento que algunas mercancías **son transportadas por buques**, por esa razón para controlar la salubridad de las mercancías importadas y exportadas incluyendo las de uso medico humano que ingresan a nuestro país por mar tengan una supervisión del sector salud, como se observa en el artículo anterior.

En el Reglamento arto 240. Dirección de Control y Aseguramiento de la Calidad aparecen tres incisos: 7,9 y 10; enfocados en el cuidado de las sustancias y otras disposiciones referentes a la salud.

- 7) Verificar el cumplimiento de los **contratos y convenios** en gestión.
- 9) Verificar el **control de toda exportación e importación**, venta de alimentos elaborados o no para el consumo humano o sus materias primas y aditivos alimentarios.
- 10) Verificar la autorización del manejo, almacenamiento, exportación, importación y comercialización de plaguicidas, sustancias toxicas, peligrosas y otros similares.

Sigue la intención clara de la ley referente al control sanitario de las sustancias y mercancías agregando también los convenios y compromisos de esta índole.

Se vincula con el **Ministerio del Trabajo** por la ley 290 arto 27. Como función le corresponde: (lo enlaza el inciso b) por su relevancia internacional).

- b) Ejercer, ejecutar y cumplir las funciones, atribuciones y obligaciones que le confieren y establecen la legislación laboral, la Constitución Política y los compromisos internacionales suscritos por Nicaragua y vigentes en materia laboral y sindical, particularmente las normas y convenios internacionales con la OIT.

A partir de esto, Nicaragua ha adoptado en 1936, los convenios sobre:

1. Colocación de Gente del Mar.
2. Convenio de la Edad Mínima revisado en (1936).



3. Convenio de Indemnización de Desempleo (Naufragio), todos datan desde 1920; Convenio de Examen Medico de lo Menores 1921.
4. Convenio sobre Contratos de Enrolamiento de la Gente del Mar.
5. Convenio sobre la Repatriación de la Gente del Mar ambos de 1926.
6. Convenio sobre Vacaciones de la Gente de Mar.
7. Convenio sobre la Obligación del Armador en caso de Enfermedades y Accidentes.
8. Convenio sobre Seguro de Enfermedades de la Gente del Mar,
9. Convenio sobre el Trabajo Abordo y Dotación.

Fueron Celebrados en Ginebra donde reside la OIT y Nicaragua fue invitada a ratificar dichos convenios.

En el Reglamento de la Ley 290 en el arto 264. Asuntos Internacionales incisos del 1 al 6 regula lo referente a los empleados fuera del país y convenios con lo OIT, en nuestro código laboral en el capitulo III DEL TRABAJO EN EL MAR artos del 161 al 174 aparecen todas las normas dirigidas a este particular, el arto 161 del mismo cuerpo de normas define los trabajadores de mar: “Son trabajadores del mar todas las personas **que en virtud de un contrato o relación de trabajo** ejercen cualquier función a bordo de un buque de pesca, carga, pasajeros, turismo, exploración o investigación marinas. Se exceptúa el capitán y los oficiales del buque. Recibirán a cambio una buena alimentación y el salario que se hubiere convenido y su respectiva atención médica. Y da un énfasis en cuanto al trabajo a menores debido a los convenios. Este apartado fue inspirado por LEGISMAR y Convenios Ratificados por Nicaragua antes mencionados.

El **Código Bustamante** adoptada como ley en nuestro país en el arto 281 da referencia sobre la gente del mar, y como ya sabemos es la norma de aplicación para conflictos.



La Ley 399 en el artos 32 y 33 de la misma hace una clasificación de cargos laborales en el primero, y en el segundo se refiere al personal de la navegación sometidos a la legislación laboral vigente del país.

Con el **MARENA** en el arto 28 de la ley 290 sobre sus funciones en el inciso e) numeral 3 precisa lo siguiente.

- 3) Coordinar con el MIFIC la planificación sectorial y las políticas de uso sostenible de los recursos naturales del Estado, los que incluyen: minas y canteras; hidrocarburos y geotermia; las tierras estatales y los bosques en ellas; los recursos pesqueros y acuícolas, las aguas.

En cuestiones ambientales se controla la situación sobre la pesca y contaminación de aguas y si recordamos nuestro país ha ratificado convenios sobre seguridad del mar y de la prevención de contaminación en el mar los cuales son influenciados por la OMI, todo esto hace un cuerpo de protección ambiental sólido que junto con el Ejército Nacional por disposición de la Ley 290 y su Reglamento apoya al MARENA en esta tarea que ha sido efectiva.

Como una observación o nota es preciso señalar que existe una duplicidad jurídica ya que el MARENA tiene sus normas dirigidas a la contaminación de las aguas por medio de la Ley de aguas, pero en la ley 399 le asignan ese trabajo a la DGTA en el arto 4 incisos 1 de la misma ley.

El Ministerio de Relaciones Exteriores en la Ley 290, arto 19 sobre sus funciones, establece en el inciso f):

- f) Coordinar con el Ministerio de Gobernación las políticas y normativas de migración a ser aplicadas por las misiones diplomáticas y oficinas consulares en el exterior.

En la ley 290 arto 18 le plantea una función en el inciso c) al Ministerio de Gobernación.



- c) Coordinar la dirección general de migración y extranjería.

Ambos Ministerios llevan la misma línea funcional ya que son los encargados de velar por las **cuestiones diplomáticas** que se relacionan con la **gente que se encuentran a bordo del buque**, que tengan los **requisitos o trámites migratorios en regla**.

El **Ministerio de Defensa** es uno de los más importantes dentro de este escenario de administración marítima, en la ley 290 arto 20 incisos:

- a) De conformidad con la Constitución Política de Nicaragua por delegación del Presidente de la Republica, en su carácter de Jefe Supremo del Ejercito de Nicaragua, le compete a este Ministerio, dirigir la elaboración de las políticas y planes referido a la defensa de las soberanía, la independencia y la integridad territorial nacional y dentro de las atribuciones, participar, coordinar y aprobar los planes y actuaciones del ejercito.
- d) Coordinar las acciones de la defensa civil y dirigir las acciones de prevención y auxilio, como consecuencia de desastres naturales y catástrofes.
- l) Participar en la formulación, coordinación y control de las políticas y disposiciones relacionadas con la **navegación aérea y acuática**.

Aquí es de rango constitucional la defensa de nuestra soberanía que sale en juego en las actividades marítimas, así mismo la Ley 399 Ley de Transporte Acuático en las definiciones de la misma ley recurre a las fuerzas navales en el arto 3, numeral 2.

2. DISTRITO NAVAL Y CAPITANÍAS DE PUERTO, que se abordarán mas adelante en este mismo capítulo



Ministerio de Fomento, Industria y Fomento, este va ligado debido a que hace parte sobre la administración el uso y explotación de los recursos como: los recursos pesqueros, en donde caben los buques pesqueros nacionales y extranjeros, fundamentado en el arto 22 ley 290 incisos c) numeral 2. en el reglamento se menciona ADPESCA esto lo realiza en conjunto con Dirección general y Recursos Naturales arto 155 del Reglamento de la Ley 290 que contiene 8 funciones otorgadas en cada aspecto.

El Ministerio Agropecuario y Forestal, tiene una misión parecida al Ministerio de Salud como es velar el control de salubridad. Aquí encontramos en el arto 24 incisos f).

- f) Emitir los permisos fitosanitarios que sean necesarios para cumplir con las obligaciones contraídas en virtud de los compromisos adquiridos a nivel internacional o en base a la ley.

La vigilancia a los productos agropecuarios que entran y salen del país es una función de control que debe cumplir este ministerio, sobre los controles fitosanitarios de vegetales y semillas, cereales etc...

En el Reglamento de la ley 290 arto 189 de la Dirección de Políticas de Comercio, Sanidad Agropecuaria. Inciso 5).

- 5) Formular políticas sanitarias preactivas y reactivas que garanticen la inserción de los productos y bienes agropecuarios tradicionales y no tradicionales en los mercados mundiales, en tratados de comercio vigente.

Es claro que el comercio y los distintos tratados nos llevan a un **control de calidad en la mercancía y en la salubridad en ella**, es un punto importante que debe llenar este Ministerio, **debe observar las cargas dentro de los buques**, si estos tienen cierta **higiene en sus bodegas y control de plagas en los mismos; en donde el Ministerio de Salud y agropecuario** tienen esta



responsabilidad delicada ya que afectaría a la población una mala supervisión de esta índole.

La Corte Suprema de Justicia, se involucra por consecuencias de los Registros de la Propiedad Inmueble y Mercantil, la cual se encuentra bajo tutela de la Corte, ahora aquí como es de conocer se registran todos los actos traslativos o extintivos de la propiedad, y el tráfico de inmuebles, por consiguiente los buques no son la excepción en este tráfico y sujetos a hipotecas navales y cualquier gravamen que tengan.

COMENTARIO:

Con todo lo expuesto nos atrevemos a afirmar, que la administración marítima es amplia y compleja, ya que no solo el sector transporte se ve invitado y obligado por parte del Estado a trabajar en este ejercicio, y de asumir responsabilidades sobre la actividad marítima; sino que también existen otras situaciones que se derivan de dicha actividad como ya pudimos observar en este apartado.

Si no fuesen por estas atribuciones que les confiere la Ley y la Constitución Política de nuestro país al Ministerio de Transporte y los demás Ministerios vinculantes que participan en la administración marítima, este tipo de administración sería raquítica y por consecuencia afectaría las **relaciones contractuales marítimas** por la simple razón de no tener una logística legal de manejo de las funciones de cada ministerio, por ello es importante tener definidas estas atribuciones ministeriales como las que fueron expuestas y que son necesarias para cuestiones contractuales marítimas.



III.7) FUNCIONES DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE LA ASAMBLEA NACIONAL RESPECTO A LA REGULACIÓN MARÍTIMA.

Publicada el 29 de Diciembre del 2006, edición 9475 del Nuevo Diario.

Nota: Esta ley todavía no se ha publicada en la Gaceta Diario Oficial, debido a que presenta descontentos en el Parlamento; se discute por inconstitucional, según recurso presentado el 16 de enero del corriente año.

LEY No. 606

LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA.

En el Arto. 61, se establecen las Comisiones Permanentes de la Asamblea Nacional. Entre ellas se destaca para el interés de nuestro trabajo la:

9) Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos.

Las Comisiones Permanentes de la Asamblea Nacional, dictaminaran las iniciativas de Ley y conocerán de los temas relacionados con todas las disciplinas que comprendan las materias de su competencia. Las Comisiones Permanentes podrán crear Subcomisiones de Trabajo integradas por sus miembros cuando lo consideren conveniente.

Arto. 70, que regula las competencias de la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos establece que son materias de su competencia:

2) El fomento, desarrollo, el antimonopolio y regulación del Transporte aéreo, terrestre y acuático del país.

Comentario:

Es de fundamental necesidad de una política constructiva, dinámica y eficiente para resolver las posibles deficiencias del sector transporte acuático de nuestro



país, por ello esta comisión es la encargada de plantear soluciones y de cómo dirigir mejor este sector proponiendo leyes como las mencionadas anteriormente, las cuales han facilitado un poco la regulación del transporte acuático. Ahora bien, podríamos afirmar que un país y una Asamblea Nacional sin visión, fomento jurídico y del estudio de leyes que favorezcan a la modernización de este sector, las contrataciones marítimas serían muy difíciles de celebrar.

III.8) REGULACIÓN SOBRE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO Y SUS ATRIBUCIONES.

Para empezar con este título tenemos que irnos a la tan mencionada Ley 399 de Transporte Acuático, en donde las Capitanías de Puerto son dependencias de la Fuerza Naval de nuestro Ejército Nacional. Ahora bien hay una fusión de concepto sobre estas Capitanías de Puerto como se pueden observar en el artículo 3 numerales 2 y 3 de la ley 399.

2. Distrito naval, Son centros de operaciones navales a cuyo cargo está la defensa de la soberanía, la protección, la seguridad y vigilancia de las aguas interiores, mar territorial, zona contigua, y zona económica exclusiva de la República a través de las capitanías de puertos, subordinadas a la

comandancia general del ejército de Nicaragua a través de la jefatura de la Fuerza Naval.

3. Capitanías de Puerto, Son unidades de los Distritos Navales ubicadas en cada puerto de la República, las que tendrán como función primordial garantizar en lo que corresponda, la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes.

Es clara la continuidad del trabajo de la fuerza naval plasmada en el artículo 3 usando como medio a las Capitanías de Puerto, estas normas son dependientes entre ellas ya que de una nace la otra; existe una dependencia recíproca.



También antes mencionábamos que la DGTA era la brújula de la Ley 399 ya que es la Autoridad Marítima, pues es de simple observancia que las Capitanías de Puerto juegan un papel importante, es decir, que son el brazo derecho de la DGTA. Lo anterior expuesto se basa por razones de Seguridad Nacional y otras que la misma ley 399 le otorga a estas Capitanías de Puerto.

Como ejemplo de esa continuidad de funciones que observábamos en el arto 3 de la ley 399, en el titulo sobre Los Distritos Navales de la misma ley, se desglosan las actividades que realiza esta dependencia y por consecuencia delegadas también a las Capitanías de Puerto, ya que en el arto 3 antes relacionado, las define **como unidades de los Distritos Navales**.

Así cita el titulo: Los Distritos Navales.

1. Hacer cumplir en su jurisdicción, la legislación marítima nacional e internacional relacionada con la navegación, la seguridad, el control y registro de los buques y embarcaciones que recalen y zarpen puertos.
2. Velar por el cumplimiento de las leyes migratorias aduaneras y las relacionadas con la protección de la salud humana, animal y vegetal, así como también las regulaciones establecidas para la conservación de los recursos naturales y Convenios internacionales sobre esta materia.
3. Ejercer las funciones de policía marítima fluvial y lacustre.
4. Presidir conjuntamente con la DGTA, las vías oficiales a los buques atracados, acompañados por las autoridades correspondientes. En ausencia de la DGTA la capitanía de puerto podrá actuar sin que sea necesario que lo haga conjuntamente.
5. **Autorizar el zarpe**, que se denominará despacho de salida, a todos los buques que se hacen a la mar.



6. Realizar vigilancia de la ayuda a la navegación, balizamiento, telecomunicaciones, instalaciones meteorológicas y oceanográficas.
7. Ejercer la vigilancia de puertos nacionales y muelles privados.
8. Vigilar que las embarcaciones nacionales, porten los documentos de registros exigidos por la ley para la navegación y de las concesiones a las que estén autorizadas (pesca cabotaje, turismo, etc.)
9. Vigilar que se cumpla con el practicaje y pilotaje obligatorio y las normas que regula esa autoridad
10. Prestar auxilio marítimo cuando el caso lo requiera y las operaciones de búsquedas, salvamento y rescate.
11. Levantar en conjunto con la DGTA el sumario correspondiente en los casos de siniestro y accidentes marítimos.
12. Realizar la recepción y despacho de los buques y embarcaciones de todo tipo.

Estas doce disposiciones son las atribuciones que le confiere la ley 399 a los Distritos Navales y por ende a las Capitanías de puertos además de otras que se expondrán.

Otras facultades que se otorgan a las Capitanías de Puerto, además de las anteriores son y se titula:



DOCUMENTACIÓN.

Arto 59. La Capitanía de Puerto para autorizar el arribo a puerto de los buques exigirá:

- En navegación de cabotaje e interior :
 1. Despacho de salida del puerto de origen.
 2. **Declaración de cargas y declaración de mercancías peligrosas.**
 3. Lista de tripulantes y lista de pasajeros; y,
 4. Diario de navegación.

- En la navegación de altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior :
 1. Autorización de libre platica.
 2. Declaración general.
 3. Declaración de carga.
 4. Declaración de efectos personales.
 5. Declaración de provisiones.

En el caso de buques menores, se establecerá un régimen simplificado en el reglamento respectivo.

Sobre el despacho la Capitanía de puerto juega su papel, según:

Arto 60. Para hacerse a la mar desde un puerto de la Republica, todo buque requerirá autorización de zarpe de la **Capitanía de Puerto**, la que se denominara **despacho** y se otorgara de conformidad al reglamento respectivo, para lo cual se le exigirá:



Ahí se desglosan una serie de requisitos que se relacionan en el título de los Distritos Navales y que estos van unidos con las disposiciones que le otorgan otros artículos.

El **impedimento de salida** es otra facultad de la Capitanía de Puerto reflejado en el arto 61 de la misma ley y que para negarse señale ciertos requisitos.

Sin dejar por alto el **artículo 100** de la ley 399 expresa: La Capitanía de Puerto en coordinación con la DGTA, es el órgano competente para la investigación y sanción administrativa de los accidentes o siniestros marítimos acaecidos en aguas jurisdiccionales de Nicaragua.

Y el **título VI sobre Impedimento de la navegación Capítulo Único de Extracción, Remoción o Demolición de Restos Náufragos; en el arto 102** claramente la Capitanía de Puerto trabaja en conjunto con la DGTA, y esta le faculta a ella que podrá proceder directamente a la extracción, remoción o demolición; o contrariamente deberá intimar al propietario, armador o usuario del bien que provoque obstáculo.

Entonces para concluir las capitanías de puerto o distritos navales y la DGTA que trabajan hacia la colaboración de la administración marítima unificado mediante la ley en conjunto con la fuerza naval, la cual vela por la soberanía nacional, sino también **brinda seguridad al tráfico marítimo y al comercio internacional.** Estas por figurarlo así, son garantías para generar confianza en las relaciones comerciales entre Estados y particulares que **lógicamente el mecanismo para que se ejecuten son los contratos marítimos,** por ello sin una legislación promoviendo lo anterior y velando por el buen funcionamiento de las capitanías de puerto se contribuye al mejor desarrollo de estas actividades. Sin esto sería difícil que se realicen con frecuencia **contrataciones marítimas y transporte de mercancías.**



III.9) AUTORIDAD MARÍTIMA CONSULAR

En el extranjero la Autoridad Marítima se ejerce por conducto de los cónsules de Nicaragua (artículo 739 código de comercio, habla sobre la Ley consular y la Autoridad del cónsul) a esta actividad se le conoce como Autoridad Marítima consular; claro que es más que el ejercicio de una autoridad con imperio, los cónsules realizarán acciones protectoras de los intereses marítimos del Estado de Nicaragua.

La función administrativa más importante de los cónsules es la de abanderar provisionalmente a los buques adquiridos en el extranjero y destinados a matricularse en Nicaragua, el abanderamiento provisional lo hará el cónsul, quien expedirá un documento llamado “**pasavante de navegación directa o pasavante provisional**” para que el buque se dirija al puerto escogido. (Artículo 13 de la Ley de Transporte Acuático de Nicaragua sobre los pasavantes provisionales).

III.10) ¿QUE PAPEL DESEMPEÑA LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS (DGA) EN LOS PUERTOS?

En todos los puertos de Nicaragua existe un representante de la Dirección General de Aduanas, exigidamente tiene que estar en la guardarraya conocida como AREA PRIMARIA DE ADUANA.

La DGA es el ente encargado de la nacionalización de toda la mercancía que entra al país, en conjunto con un representante de la misma al que se le conoce como gestor aduanero, previo pago de los aranceles aduaneros, con excepción de ciertos productos los cuales no pagan impuestos, pues están exonerados de ellos.

Proceso de operaciones:

1. Al llegar el buque a puerto, tiene que presentar a las autoridades de Nicaragua (que son una comisión complementada por un representante



de cada uno de los siguientes entes) DGA, EPN, EJERCITO DE NICARAGUA Y/O DGTA y también el gestor aduanero representante del dueño de la mercadería:

***Conocimiento de embarque** (B/L)

***manifiesto de carga:** es un documento en que viene detallada la carga.

2. El buque tiene como plazo 5 días hábiles para descargar y segregar la mercadería.
3. Después de segregada la mercadería, se plasma en los documentos internos de la aduana, para que el dueño de esta pueda serle entregada a sus respectivos dueños y estas pasan a otro proceso, que se da fuera del puerto.

III.11) ENTREVISTA REALIZADA A LA LIC. MARIA ESPERENZA MEMBREÑO, CORDINADORA DE PUBLICIDAD DE LA EMPRESA PORTUARIA NACIONAL.

Gracias a esta entrevista pudimos constatar que las Empresas Portuarias de nuestro país son entes administrativos que prestan un servicio, que en este caso es el del arribo del buque al puerto y su estadía, pero en cuanto a contrataciones marítimas, las que en los puertos se realizan son únicamente las dirigidas a las del préstamo de servicio del barco, como practicaje y estibaje.⁶³

Comprobamos que las **contrataciones formales de transporte marítimo (fletamento o Transporte mercancía)** son actos bilaterales que se realizan entre particulares y empresas naviera y/o consolidadoras de carga, o todo ente que pertenezca a la marina mercante. Por esta razón nos vimos en la obligación de realizar una nueva entrevista que nos permitiera obtener mayor

⁶³ Ver anexos entrevista realizada a la Lic. Maria Esperanza Membreño. Representante de la Empresa Portuaria Nacional.



información de cómo se realizan en la práctica las contrataciones relacionadas con el comercio marítimo.

III.12) ENTREVISTA REALIZADA A LIC. EDGARD JARQUIN, GERENTE GENERAL DE EMPRESA CONSOLIDADORA DE CARGA, GLOCARGO (GLOBAL CARGO)⁶⁴

En el la rama del Comercio Marítimo se prestan diferentes tipos de servicios, entre ellos el **servicio de transporte, carga, consolidación** etc., todos ellos en su conjunto forman **una modalidad contractual**, decimos esto porque para prestar cualquiera de los servicios antes mencionados el **Agente Marítimo** (persona natural o jurídica encargada por cuenta del propietario de la carga, de intervenir en las operaciones de comercio marítimo.) **hace uso de una modalidad contractual, llamada cotización**; esta es el precio económico que el Agente Marítimo (en este caso consolidadora de carga) impone al dueño (s) de la mercadería, carga o fletamento por trasladar su producto vía marítima o terrestre de un lugar a otro; esto significa pues, que al aceptar el fletante el precio impuesto, se está sometiendo tácitamente a los términos y condiciones que la naviera impone en sus contratos, estos términos y condiciones, son plasmados en un formato, que al frente contiene el **conocimiento de embarque (descripción de la mercancía)** y al dorso las **cláusulas (términos y condiciones)** bajo las cuales se esta prestando el **servicio de transporte de mercancía**.

En cuanto al seguro de la mercadería bien lo puede prestar la misma naviera o consolidadora o lo puede hacer el dueño del producto, esto se hace de la siguiente forma:

*si el dueño de la mercadería quiere que su producto este asegurado, paga a la naviera un canon económico mayor al que se paga si comúnmente se presta el servicio de transporte de mercancía solamente, ya que entonces la naviera

⁶⁴ Ver anexos entrevista realizada al Lic. Edgard Jarquín, gerente propietario de consolidadoras de viajes GLOCARGO.



tiene la obligación de asegurar el producto que esta trasladando, por cualquier incidente que pueda suceder en el viaje de la mercadería.

* O bien el dueño de la mercadería tiene la opción de asegurar por cuenta propia su producto con cualquier empresa aseguradora establecida bajo los debidos términos legales.



CONCLUSIONES.

En nuestros días, el auge de las relaciones internacionales comerciales entre los pueblos de la Región Centroamericana, por medio de los Tratados de libre Comercio (T.L.C o C.A.F.T.A); incrementan el movimiento de exportaciones e importaciones de los países miembros del SICA y en nuestro país específicamente tienden a crecer mas con relaciones sólidas con los países sureños (M.E.R.C.O.S.U.R.) y la Alternativa Bolivariana. Esto es necesario ya que como países tercermundistas necesitan integrarse en el comercio internacional y no quedar deprimidos en una economía estancada; como consecuencia de lo anterior, trastoca a los mares, los buques y el uso de los Contratos Marítimos.

El SICA no contribuye ni regula los contratos marítimos, su principal objetivo y principios se concentran en la integración de los países de la Región Centroamericana, que se unan en políticas sociales, económicas, aduaneras y democráticas. Dentro de la SIECA, encontramos a la COMITRAM, que trabaja en conjunto con la COCATRAM que es una dependencia especializada y técnica, dentro del SICA, esta se limita a asesorar, impulsar y contribuir al desarrollo Marítimo en Centroamérica. Como una Secretaria de la O.M.I en la región, se encuentra la COCATRAM unidas por varios memorandun de entendimiento a través de la ROCRAM-CA. En Nicaragua al igual que en toda Centroamérica la COCATRAM, es una contraparte del Ministerio de Transporte.⁶⁵

Los Convenios de la OMI, son reconocidos por el mundo, son muy importantes, inclinados al Derecho Internacional Publico porque velan y regulan la Navegación Segura en Mares Limpios, lema de esta Organización de las Naciones Unidas. Estos convenios no regulan los Contratos, pero sin embargo los afecta, cuando los contratos faltan al lema o a los objetivos de los convenios ratificados por los Estados.

⁶⁵ Extraído de Entrevista Realizada a Ing. Darling Rojas. Encargada de Capacitación de la COCATRAM, Esquina sur este de la Mansión Teodolinda; Managua, Nicaragua. 14 de Noviembre del 2006.



La legislación marítima en Nicaragua, se encierra en el mismo patrón legal de los países Centroamericanos miembros del SICA, por la simple razón de que ubican disposiciones marítimas y en especial los contratos de la misma materia en sus Códigos de Comercio y Civil. El conglomerado de normas plasmadas en dichos textos legales fueron adoptadas por Códigos de Comercio de origen Español y Francés que datan de principios del siglo pasado, esto lleva a la necesidad de modernizar este ámbito del Derecho Marítimo e integrarlo a las distintas culturas legislativas Centroamericanas para aplicar una normativa moderna, ordenada y eficaz, que sea común para los países de Centroamérica.

Un vivo ejemplo de lo anterior, se presenta en nuestro Código de Comercio, el cual presenta confusiones debido a que este texto se toma libertades al definir terminología técnica sobre materia marítima; en donde lo mas lógico correcto y de orden normativo, es que estos conceptos y terminologías deberían ser definidas y estar plasmadas en una ley especial inclinada exclusivamente a la materia, como suele suceder en otras Repúblicas donde existe toda una legislación reguladora del Derecho Marítimo.

El proyecto LEGISMAR se presenta como una solución sabia ante esta problemática antes referida, debido a que su contenido se dirige a la regulación de lo contratos en materia marítima, y por ende trastoca al Derecho Marítimo. Ahora bien, como toda solución tiene en ocasiones un mal aplicable en la praxis, los países miembros del SICA usaron el proyecto LEGISMAR, promovido por la COCATRAM, como guía, llevando algunas de sus normas como internas de cada país que no fueron adoptadas de manera integral, equitativa y homológamente entre los Estados Centroamericanos. Claro que aunque fue tomado de la manera equivocada llenó varios vacíos legales dentro de las naciones de la región en cuanto a la regulación de contratos y cuestiones marítimas, pero la intención real y saludable jurídicamente era que se adoptara este gran proyecto como un bloque de normas internacionales dirigida a los países del SICA. Por esto, los países de la Región han caído, en



una legislación con ausencia de homogeneidad creándose una diversidad normativa en cada uno de los pueblos.

La particularidad de nuestro país sobre los contratos marítimos se presenta con una panorámica difusa y dispersa. Como todo país, tiene un aparato jurídico organizado que ha tratado de integrar normas alusivas a la regulación y control de contrataciones marítimas de manera indirecta mediante la Ley 399 Ley de Transporte Acuático del 2001; y su Reglamento del año 2006; la Ley de Remoción de Naufragios del 2001 y su Reglamento del 2001, y por último, sumando el Código de Comercio de 1916 todavía vigente, que en la actualidad la Empresa Privada (COSEP) propone su derogación debido a su antigua data, ya discutida. Esta propuesta debe ser apoyada y llevarla a la Asamblea Nacional.

El rol del M.T.I se resume en una razón principal y poderosa, en la palabra transporte, fundamentado en la ley 290 y se vinculan con algunos ministerios la actividad de los contratos marítimos; estos ministerios son muy relevantes en la administración marítima de nuestro país. LA D.G.T.A es la autoridad marítima en conjunto con las demás instancias y dependencias que la ley 399 y su reglamento le confieren, es aquí donde se regula la actividad marítima⁶⁶, por consiguiente de manera indirecta regula a los contratos marítimos por el conjunto de normas dirigidas a este sector. Esto no significa que estamos actualizados referente a regulación de contratos y de disposiciones marítimas, falta madurez jurídica en este particular, la cual el Estado no impulsa.

Por otra parte nuestra situación portuaria es importante y delicada, ya que es la imagen de los estándares de servicios de recepción y arribaje de los buques, y nuestro Gobierno no controla el entorno de la EPN porque se encuentra al borde de la quiebra, sin recursos económicos por la corrupción y mala administración de la misma, escenario que pone en riesgo la confianza a esta Empresa Portuaria Nacional.

⁶⁶ Extraído de Entrevista Realizada al Lic. Jorge Morales. Director de Seguridad de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, Managua Nicaragua. 15 de noviembre del 2006.



En esta Empresa las labores son de índole administrativa controlada por la D.G.T.A conferidas por la Ley 399, en el sentido de autorización de tarifas, construcciones, instalaciones y seguridad de los puertos⁶⁷. Los contratos que se realizan en la Empresa Portuaria son de Remolque, Practicaje y Estibaje; los cuales son como servicio bajo una concesión. Los Prácticos y Remolcadores son trabajadores de la EPN, es decir, están en la planilla de la empresa, pero la estiba se ha privatizado formando sindicatos que prestan un servicio a las líneas navieras que traen sus cargas⁶⁸

En las empresas navieras como por ejemplo, GLOCARGO nos encontramos que: “Los contratos de transporte de mercancía, el contrato de fletamento son los mas comúnmente celebrados. En cuanto a las pólizas la realiza el dueño de la mercadería con una empresa aseguradora aparte de la naviera, cuando se trata de pólizas de seguro; si se desea asegurar la mercadería con la consolidadora o naviera solamente se adhiere a los términos y condiciones que se estipulan en el conocimiento de embarque que se realiza a la empresa naviera o consolidadoras. Pero comúnmente se han dado dos tipos de pólizas en el servicio de transporte que son: póliza de exportación, que es cuando viene mercadería del extranjero; y de importación que es cuando la mercadería sale de nuestro país a otro.⁶⁹

En donde salta a la vista y nacen otros de lo mencionados Contratos Marítimos expuestos en el presente trabajo, y sus modalidades son en las empresas consolidadoras y navieras, como podemos observar en el párrafo anterior; se puede percatar que son celebrados de manera de contratos tipos o de adhesión de manera rápida, es aquí donde la regulación legal entraría en juego para

⁶⁷ Extraído de Entrevista Realizada al Lic. Jorge Morales. Director de Seguridad de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, Managua Nicaragua. 15 de noviembre del 2006

⁶⁸ Extraído de Entrevista Realizada a Lic. María Esperanza Membreño. Directora de Comunicación, Empresa Portuaria Nacional, Bolonia Óptica Nicaragüense ½ Cuadra al Norte 1 Cuadra al Oeste; Managua, Nicaragua. 28 de Noviembre del 2006

⁶⁹ Extraído de Entrevista Realizada a Lic. Edgar Jarquín Gerente General de Empresa Consolidadora GLOCARGO, Managua Nicaragua. 26 de enero del 2007.



respaldar la obligación desde el punto de vista internacional Centroamericano y en particular en Nicaragua.

La legislación Marítima moderna en Nicaragua y Centroamérica está naciendo, y se necesita mayor bagaje de Leyes dirigidas directamente a regular los contratos. Una guía importante para resolver conflictos es el Código Bustamante que es amparable internacionalmente en América Latina, y es posible que se regulen en este cuerpo de leyes los contratos marítimos, ya que se encuentran incorporadas soluciones y regulaciones más directas; además de las soluciones internas de cada país por la vía del Derecho Civil.



RECOMENDACIONES.

Los Estados de Centroamérica no deben estar ajenos a la necesidad de que las Leyes y Convenios marítimos y comerciales que ratifican, necesariamente deben constituir todo un universo de homogeneidad; de este modo dejaríamos a un lado la dispersión de normas que regulan los Contratos de esta materia (marítima), y nos encaminaríamos a la uniformidad de estas. Por tal razón proponemos, retomar el proyecto de Asistencia a Centroamérica para el Desarrollo de una Moderna y Armonizada Legislación Marítima (LEGISMAR) y sus ocho modelos de Leyes, y adoptarlo en su totalidad, por incluir este una opción viable para la facilitación de los Contratos que se efectúan a través del Comercio Marítimo.

En Nicaragua es necesario realizar minuciosamente un análisis de las Leyes vigentes del Código de Comercio, en cuanto a la regulación del Comercio Marítimo, y por ende a los contratos que surgen a consecuencia de esta actividad, en razón de que estas (Leyes) se encuentran obsoletas y obstaculizan el ingreso de nuestro país a la globalización socioeconómica del mundo. Por tal razón es necesario impulsar la nueva iniciativa de la empresa privada COSEP, de derogar el Código de Comercio, lo cual incluiría el libro III de este mismo (Del Comercio Marítimo) que concierne de forma directa a nuestro trabajo monográfico.

También es necesario que el Gobierno incline más esfuerzos para apoyar al sector Marítimo Comercial; y velar por el correcto funcionamiento de las instituciones que se encuentran en la cadena de ejercicio del Transporte Marítimo, como las Empresas portuarias, navieras, autoridad marítima, etc. Para evitar de esta manera situaciones vergonzosas, como los sucesos acontecidos en la Empresa Portuaria Nacional; según tenemos noticias publicadas por los medios en enero del año en curso.



Es necesario tomar en cuenta la preparación profesional en el ámbito marítimo, tanto administrativa como contractualmente, por esta razón recomendamos que las Universidades Nacionales Publicas y Privadas, específicamente la Facultades de Derecho, deben incluir en su pensum académico, la materia de Derecho Marítimo y Derecho del Mar, como parte de la clase de Derecho Internacional Privado y Publico, de igual manera las instituciones especializadas como la OMI a través de la COCATRAM, y sobre todo la Dirección General de Transporte Acuático de Nicaragua, (DGTA) brinden apoyo, impulsando especialidades y/o postgrados, maestrías y capacitaciones, en la carrera marítima. De este modo, las Universidades pueden ofrecer profesionales preparados para enfrentar los retos que ofrece el mundo de hoy en el escenario marítimo.



BIBLIOGRAFÍA.

- Álvarez Boudet, Bernardino; Sánchez Leyva Ana Deysi y Márquez Granada, Francisco: Derecho Marítimo. Universidad de La Habana, Facultad de Derecho. 1986. 262 pp.
- Aparicio, Néstor y Malagarriga, Carlos C: Derecho Marítimo Mercantil. 2ª. Ed. Buenos Aires, Argentina. Ed Científica y Literaria Argentina 1927.277 pp.
- Chorley, Lord y O.C Giles: Derecho Marítimo. Barcelona, España Ed. Bosch.1962. 571 pp.
- Cervantes Ahumada, Raúl: Derecho Marítimo. México. Ed Purrua S.A de C.V. 2001. 1006 pp.
- Código de Derecho Internacional Privado o Código Bustamante. Editado por Jims Sandoval. Facultad de Derecho, Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, León Nicaragua. 1978. 90 pp.
- Constitución Política de Nicaragua, Editorial Jurídica 8ª Ed Revisada y Actualizadas con la Incorporación de las Reformas del 2002.112 pp.
- Gazzaroli, Giannini: Enciclopedia del Mar y la Navegación. Impreso y Encuadernado por Pinter Industria Grafica. S.A. Barcelona, España. 1988. 365 pp.
- Humeres Magnan, Luís: Derecho Marítimo. Santiago, Chile. Ed Jurídica de Chile 1952. 175 pp.



- Murrall Soldevila, Ramon: El Salvamento Marítimo (Especial Referencia al Convenio de 1989). Barcelona, España. Ed Bosch 1996. 570 pp.
- Morales, Oscar Danilo: Conferencia sobre Legislación, Comercio y Arbitraje Marítimo; La Legislación Marítima Nacional y Convenios Internacionales O.N.U Propuesta Necesaria e Integradora. Managua, Nicaragua 2006. 25 pp.
- Morales, Oscar Danilo: Conferencia de Derecho Marítimo Privado, Unidad I Contenidos de Derecho Marítimo Privado. Managua, Nicaragua 2005. 118 pp.
- Morales, Oscar Danilo: Conferencia sobre la Integración Marítima en Centroamérica “Evolución Histórica”. Heredia, Costa Rica, 2006. 18 pp.
- Ley de transporte Acuático de Nicaragua publicada en Managua, Nicaragua. 3 de Septiembre del 2001, Diario Oficial La Gaceta Numero 166.
- Ley Sobre Remociones de Naufragios publicada en Managua, Nicaragua. 17 de Abril del 2001, Diario Oficial La Gaceta Numero 71.
- Ley 290 de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo publicada en Managua, Nicaragua. 3 de de Junio de 1998, Diario Oficial La Gaceta Numero 102.
- Proyecto: LEGISMAR. Discutido en el Hotel Camino Real en Managua, Nicaragua. 1995.
- Ruiz Soroa, José Maria; Arranz de Diego, Ángel y Zabaleta Sarasua, Santiago: Manual del Derecho del Seguro Marítimo. Gobierno Vasco, España. Ed Eusko Jaurlaritzza- Gobierno Vasco. Garrio eta Herrian,



Sailar- Departamento de Obras Públicas. Itsas-Arduvaritza Estola-
Escuela de Administración Marítima 1993. 473 pp.

- Rehme, Paul: Historia Universal del Derecho Mercantil. Traducido de E. Gómez Orbaneja. Madrid, España. Revista de Derecho Privado. 1941. 222 pp.
- Reglamento a la Ley 290 de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo publicado en Managua, Nicaragua. 30 y 31 de Octubre de 1998, Diario Oficial La Gaceta Números 205 y 206.
- Reglamento a la Ley de Transporte Acuático de Nicaragua publicado en Managua, Nicaragua. 19 de Diciembre del 2006. Gaceta Diario Oficial Número 245.
- Reglamento a la Ley de Remociones de Naufragios, publicado en Managua, Nicaragua. 31 de Julio del 2001. Gaceta Diario Oficial Número 144.
- Solórzano Reñazgo, Aníbal: Glosas del Código de Comercio de Nicaragua, Concordancias y Jurisprudencia. 3ª Ed Managua, Nicaragua. Hispamer. 1999. 727 pp.

PÁGINAS DE INTERNET.

- <http:w.w.w.legislaws.com>
- <http:w.w.w.sgsica.org.com/miembros.aspx>
- <http:w.w.w.imo.org>
- <http:w.w.w.onu.org.com>



ENTREVISTAS

- Ing. Darling Rojas: Encargada de Capacitación de la Comisión Centroamericana de Transporte Acuático (COCATRAM), Esquina sur-este de la Mansión Teodolinda; Managua, Nicaragua. 14 de Noviembre del 2006.
- Lic. Jorge Morales: Director de Seguridad, Dirección de General de Transporte Acuático (DGTA), Ministerio de transporte e Infraestructura; Frente al estadio Nacional; Managua, Nicaragua. 15 de Noviembre del 2006.
- Lic. Maria Esperanza Membreño: Directora de Comunicación, Empresa Portuaria Nacional (EPN), Bolonia Óptica Nicaragüense ½ Cuadra al Norte 1 cuadra al Oeste; Managua, Nicaragua. 28 de Noviembre del 2006.
- Lic. Edgar Jarquín: Gerente General de la Empresa Consolidadora de Carga (GLOCARGO), Dirección General de Ingresos, una cuadra abajo, Managua, Nicaragua. 26 de Enero del 2007.