

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y SOCIALES

TESIS DE PREGRADO

IMPORTANCIA DE LA CREACIÓN DE TRIBUNALES MARÍTIMOS EN HONDURAS

SUSTENTADO POR:

MARCOS ALEXIS DUARTE TERCERO

ILISH LEMPIRA BARAHONA MEJÍA

PREVIA INVESTIDURA AL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO CON ORIENTACIÓN EMPRESARIAL

TEGUCIGALPA, FRANCISCO MORAZÁN, HONDURAS, C.A.

ABRIL 2023

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA CENTROAMERICANA UNITEC

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y SOCIALES

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTORA

ROSALPINA RODRÍGUEZ

SECRETARIO GENERAL

ROGER MARTÍNEZ

VICERRECTOR ACADÉMICO

JAVIER SALGADO

DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO

CARLOS ANTONIO PECORELLI SÁNCHEZ

IMPORTANCIA DE LA CREACIÓN DE TRIBUNALES MARÍTIMOS EN HONDURAS

**TRABAJO PRESENTADO EN CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS EXIGIDOS
PARA OPTAR AL TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO CON ORIENTACIÓN
EMPRESARIAL**

ASESOR METODOLÓGICO

ALEJANDRA MARÍA SUAREZ FORTÍN

MIEMBROS DE LA TERNA

DERECHOS DE AUTOR

© Copyright 2023

MARCOS ALEXIS DUARTE TERCERO

ILISH LEMPIRA BARAHONA MEJÍA

Derechos Reservados

**AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN
PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIONES ELECTRÓNICAS DEL TEXTO
COMPLETO DE TESIS DE POSTGRADO**

Señores

CENTRO DE RECURSO PARA EL APRENDIZAJE Y LA INVESTIGACIÓN (CRAI)

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA CENTROAMERICANA (UNITEC)

Tegucigalpa, Honduras

Estimados señores:

Nosotros, Marcos Alexis Duarte Tercero e Ilish Lempira Barahona Mejía, de Tegucigalpa, autores del trabajo de postgrado titulado: Importancia de la Creación de Tribunales Marítimos en Honduras. Presentado y aprobado en el mes de abril del año 2023, como requisito previo para optar al título de Licenciado en Derecho con Orientación Empresarial y reconociendo que la presentación de este documento forma parte de los requerimientos establecidos del programa de pregrado de la Universidad Tecnológica Centroamérica (UNITEC). Por este medio autorizamos a las Bibliotecas de los Centro de Recurso para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI) de la UNITEC, para que, con fines académicos, pueden libremente registrar, copiar o utilizar la información contenida en él, con fines educativos, investigativos o sociales de la siguiente manera.

- 1) Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo en la sala de estudios de la biblioteca o la página Web de la Universidad.
- 2) Permita la consulta, la reproducción, a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en forma CD o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general en cualquier otro formato conocido o por conocer.

De conformidad con lo establecido en el artículo 9.2, 18, 19, 35 y 62 de la Ley de Derecho de Autor y de los Derechos Conexos: los derechos morales pertenecen al autor y son

personalísimos, irrenunciables, imprescriptibles e inalienables, asimismo, por tratarse de una obra colectiva, los autores ceden de forma ilimitada y exclusiva a CEUTEC / UNITEC la titularidad de los derechos patrimoniales. Es entendido que cualquier copia o reproducción del presente documento con fines de lucro no está permitido sin previa autorización por escrito de parte de CEUTEC / UNITEC.

En fe de lo cual, se suscribe el presente documento en la ciudad de Tegucigalpa a los doce días del mes de abril del año 2023.

Marcos Alexis Duarte Tercero
31921110

Ilish Lempira Barahona Mejía
31451063

RESUMEN

Este estudio se realizó basándose en una investigación desarrollada a partir de octubre de 2022 con el propósito de mostrar la importancia de los Tribunales Marítimos en Honduras. De aquí nace la implementación de un órgano jurídico especializada en la materia, para la protección de todos los derechos jurídicos de la gente de mar de Honduras. Se muestra que un sistema jurídico especializado es factible para contribuir a reducir el impacto de violaciones a los derechos legales de la gente de mar que por muchos años han sido afectados.

Palabras Claves: Gente de Mar, Tribunales Marítimos, Marinos, Marina Mercante.

ABSTRACT

This study is done based on a research conducted as of October 2022 with the purpose of showing the importance of maritime courts in Honduras. From here comes the implementation of a legal body specialized in the matter, for the protection of all the legal rights of the Honduran seafarers. It shows that a specialized legal system is feasible to help reduce the impact of violations of the legal rights of seafarers who have been affected for many years.

Keywords: Seafarers, Maritime Courts, Marines, Merchant Navy.

DEDICATORIA

PRIMERAMENTE, A DIOS POR MANTENERME CON VIDA Y SALUD PARA PODER ALCANZAR ESTE LOGRO ACADÉMICO, EL CUAL VIENE A FORTALECER MI CARRERA PROFESIONAL, POR DARMÉ SABIDURIA EN LOS MOMENTOS MÁS DIFÍCILES DE ESTE ARDUO CAMINO PARA PODER CULMINAR MI TESIS SATISFACTORIAMENTE.

A MI MADRE, QUE DESDE DONDE SE ENCUENTRA ESTARÁ ORGULLOSA DE ESTE NUEVO ÉXITO ALCANZADO, YA QUE TAMBIÉN ES DE ELLA, POR HABERME DADO LA VIDA Y APOYADO SIEMPRE EN TODOS MIS RETOS ACADÉMICOS.

A MI ESPOSA Y A MIS HIJOS, QUIENES FUERON Y SERÁN MI MOTIVACIÓN PARA SEGUIR ADELANTE, CON MIS METAS ACADÉMICAS.

MARCOS ALEXIS DUARTE TERCERO

DEDICATORIA

EN PRIMER LUGAR, DEDICO ESTE TRABAJO A MI MADRE QUE, CONVERTIDA EN UN ÁNGEL, VE SU EJEMPLO MATERIALIZADO EN MIS ACTOS, ESPERO QUE DESDE EL CIELO SE SIENTA ORGULLOSA DEL IMPORTANTE LOGRO ACADÉMICO QUE LA CULMINACIÓN DE ESTA TESIS REPRESENTA.

A MIS HIJOS POR SER SIEMPRE EL MOTOR QUE ME HA IMPULSADO PARA PROPONERME Y ALCANZAR METAS A LO LARGO DE MI VIDA.

ILISH LEMPIRA BARAHONA MEJÍA

AGRADECIMIENTO

AGRADECEMOS A TODOS (AS) NUESTROS (AS) CATEDRÁTICOS QUIENES FUERON AGENTES DE TRANSMISIÓN DE CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIAS A TODO LO LARGO DE NUESTRA CARRERA ACADÉMICA EN EL CENTRO UNIVERSITARIO TECNOLÓGICO “CEUTEC”.

A LA DIRECCIÓN NACIONAL DE MARINA MERCANTE DE HONDURAS POR TODA SU COLABORACIÓN E INFORMACIÓN BRINDADA PARA EL DESARROLLO DEL PRESENTE ESTUDIO.

MARCOS ALEXIS DUARTE TERCERO

ILISH LEMPIRA BARAHONA MEJÍA

ÍNDICE

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA	1
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	1
1.2.1 PROBLEMA GENERAL	2
1.2.2 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	2
1.3 OBJETIVOS DEL PROYECTO.....	2
1.3.1 OBJETIVO GENERAL	3
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
1.4 JUSTIFICACIÓN.....	3
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	6
2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	6
2.1.1 ANÁLISIS MACRO	6
2.1.2 ANÁLISIS MICRO.....	9
2.1.2.1 ESCUELA DE MARINOS EN HONDURAS	11
2.1.3 ANÁLISIS INTERNO	15
2.1.3.1 LA GENTE DE MAR DE HONDURAS	15
2.1.3.2 BREVE RESEÑA HISTÓRICA Y ANTECEDENTES.....	21
2.1.3.3 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NAVEGACIÓN.....	23
2.1.3.4 ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN EN HONDURAS.....	25
2.1.3.5 ANTECEDENTES DE LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS.....	26
2.2 TEORIA DE SUSTENTO	30
2.2.1 TRIBUNALES MARÍTIMOS	32
2.3 MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL	36

2.3.1 MARCO JURÍDICO	36
2.3.2 MARCO INSTITUCIONAL.....	39
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	41
3.1 CONGRUENCIA METODOLÓGICA.....	41
3.1.1 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	43
3.1.2 HIPÓTESIS	46
3.2 ENFOQUE Y MÉTODOS	48
3.3 MATERIALES.....	50
3.4 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	50
3.4.2 MUESTRA.....	52
3.4.3 UNIDAD DE ANÁLISIS.....	53
3.4.4 UNIDAD DE RESPUESTA	53
3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS APLICADOS.....	54
3.5.1 INSTRUMENTOS	54
3.5.1.1 TIPOS DE INSTRUMENTOS	54
3.5.1.2 PROCESO DE VALIDACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS	54
3.5.2 TÉCNICAS (ENCUESTAS / ENTREVISTAS).....	55
3.6 FUENTES DE INFORMACIÓN.....	55
3.6.1 FUENTES PRIMARIAS.....	55
3.6.2 FUENTES SECUNDARIAS	56
3.7 LIMITANTES DEL ESTUDIO	56
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y ANÁLISIS	56
4.1 COMPARACIÓN ENTRE UNIDAD DE ANÁLISIS Y LA ENTREVISTA	56
4.2 ALCANCE DE LOS OBJETIVOS.....	57

4.4 FUNCIONAMIENTO DE LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS	63
4.5 COSTOS DE FUNCIONAMIENTO E INGRESOS PROBABLES	65
4.6 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS	66
CAPÍTULO V. APLICABILIDAD	69
5.1 TÍTULO DE LA PROPUESTA	69
5.2 INTRODUCCIÓN	69
5.3.1 SEGMENTO 1 (O ESCENARIO) IMPLEMENTACIÓN	70
5.3.2 SEGMENTO 2 (O ESCENARIO) NO IMPLEMENTACIÓN	72
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	73
6.1 CONCLUSIONES	73
6.2 RECOMENDACIONES	75
BIBLIOGRAFÍA	77
ANEXOS	79

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Tarifas de cobros por cada curso</i>	14
Tabla 2 <i>Matriz Metodológica</i>	43
Tabla 3 <i>Operacionalización de las Variables</i>	44
Tabla 4 <i>Objetivos investigación y resultados</i>	58
Tabla 5 <i>Plan de Acción Aplicabilidad</i>	69

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Tipo de Buques</i>	8
Figura 2 Número de gente de mar con empleo a nivel mundial desde el 2007 hasta 2022	9
Figura 3 <i>Porcentajes de gente de mar según género</i>	10
Figura 4 <i>Ubicación Escuela Marítima Centroamericana</i>	11
Figura 5 <i>Evolución de las naves en los últimos siglos</i>	23
Figura 6 <i>Pirámide Jerárquica Jurídica de Honduras</i>	36
Figura 7 <i>Estructura Tribunal Marítimo</i>	45
Figura 8 <i>Estructura Metodológica</i>	49
Figura 9 <i>Género Gente de Mar de Honduras</i>	61

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Miles de hondureños son contratados por empresas de todo el mundo para desempeñarse en labores vinculadas al rubro marítimo, este es un sector neurálgico para la economía mundial y nuestros compatriotas son altamente valorados para ocupar los puestos de trabajo que surgen en un sector en constante crecimiento, sin embargo, Honduras carece de tribunales en materia marítima que se ocupen de la tutela de los derechos de la gente de mar, dejándoles desprotegidos y a la deriva cuando se presentan conflictos en los cuales nuestros marinos necesitan que se les tutelen los derechos contemplados en nuestra legislación positiva.

1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

Honduras es miembro activo de diversas organizaciones tales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y es firmante de múltiples tratados y convenios que enfocan dicha actividad, pero contrasta la inexistencia de tribunales jurisdiccionales marítimos que garanticen la tutela de los derechos de la Gente de Mar, creando esta laguna un ambiente de incertidumbre y desprotección en un segmento sensible de la población económicamente activa.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Enfocamos nuestro proyecto de investigación en la necesidad de crear Tribunales Marítimos en Honduras, estableciendo un contacto directo con instituciones como la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, el Congreso Nacional y la Dirección General de la Marina Mercante para conocer sus alcances y competencias sobre este tema, conocer si hay algún tipo de proyecto de ley y

finalmente investigar de qué manera estas instituciones pueden impulsar la creación de una estructura que tenga competencias en esta materia.

1.2.1 PROBLEMA GENERAL

La inexistencia de un ente con competencias especializadas para la tutela de los intereses legítimos y derechos subjetivos de la gente de mar representa una barrera para la estabilidad económica, social y emocional, entre otros factores, con nuestra investigación pretendemos saber cuáles son los mecanismos y que grado de interés hay en la creación de un ente jurisdiccional especializado.

1.2.2 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿Cuál es el mecanismo para la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras?
2. ¿Qué beneficios obtendría la gente de mar con la instalación de dichos tribunales?
3. ¿Cuáles serían los efectos en el grado de protección legal que regulan la relación entre capital y trabajo para nuestra gente de mar con la existencia de un ente jurisdiccional que tutele sus intereses y derechos?

1.3 OBJETIVOS DEL PROYECTO

A continuación, se presenta el objetivo general y los objetivos específicos que dictaran el alcance del presente documento de investigación.

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Establecer los beneficios de la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras, para la protección y mejora de los derechos legales de nuestra gente de mar, que se encuentra dentro y fuera del país.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

A continuación, se enumeran los objetivos específicos:

1. Describir el método de para la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.
2. Establecer los beneficios y mejoras de los derechos legales de la gente de mar con la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.
3. Determinar el nivel de protección y mejora de los derechos jurídicos de la gente de mar a través de la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.

1.4 JUSTIFICACIÓN

El sector de la gente de mar de Honduras es de gran importancia para la economía del país, ya que, en la actualidad, según datos de la Dirección General de la Marina Mercante hay aproximadamente veinticinco mil (25,000) marinos trabajando alrededor del mundo, los cuales representan el 0.25% de la población actual del país y unos noventa mil (90,000) marinos certificados, los cuales representan el 0.89% de la población en mención y en su mayoría a la espera de una oferta de trabajo.

Miles de ciudadanos hondureños se desempeñan en labores propias de la Gente de Mar, por lo que generan un importante aporte a nuestra economía, además de la estabilidad económica que

obtienen muchas familias a nivel nacional. La población dedicada a este sector laboral está compuesta en su mayoría por hombres. Este señalamiento permite que dicha actividad económica sea de gran importancia en la distribución de ingresos para la economía del país.

Dependiendo de su lugar de trabajo, la gente de mar tiene un gran potencial de contribución a la economía nacional, aportando significativamente al Producto Interno Bruto (PIB) Nacional y al sostenimiento de sus familias.

Por otro lado, este sector laboral ha estado y sigue estando desprotegido jurídicamente al no contar con instancias especializadas en dicho sector (Tribunales Marítimos) por lo cual es imperativa la instalación de órganos jurídicos especializados en la materia para poder brindarles la protección debida a sus derechos legales como sector productivo de la economía del país.

De aquí nace la implementación de los Tribunales Marítimos en Honduras, para poder beneficiar a un sector laboral desprotegido, esta iniciativa busca la protección y mejora de todos los derechos legales, además de reconocer su aporte a la economía del país. Por lo cual esta implementación de protección legal es factible para poder contribuir a reducir la vulnerabilidad de sus derechos, los cuales han sido y siguen siendo afectados.

El presente documento en sus capítulos siguientes está estructurado de la siguiente forma:

Capítulo I: Se describe brevemente la importancia de la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras con el objetivo de poder proteger y mejorar los derechos legales de nuestra

gente de mar, la problemática de poder proteger sus derechos y las oportunidades potenciales de poder estar protegidos independientemente donde se encuentren laborando.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En referencia a la problemática planteada en el capítulo anterior, a continuación, se presenta el análisis de los diferentes entornos:

- Macro
- Micro
- Interno

2.1.1 ANÁLISIS MACRO

Los comienzos de la navegación se remontan a miles de años atrás. Desde tiempos primitivos el hombre ha sentido la necesidad transcendental de adentrarse en el mar, ya sea para obtener alimento o para explorar nuevos horizontes. Probablemente, en un principio se valió de troncos, después de balsas fabricadas con maderos atados con lianas, luego de canoas, piraguas y embarcaciones cada vez más sofisticadas e impulsadas por remos primero y velas después. Fueron los inicios de la navegación, la manera más antigua de transportar personas en forma masiva de la Humanidad.

El navegar por las distintas aguas que conforman el complicado espacio de la historia marítima nos pone de manifiesto un mundo en constante expansión. Un mundo que ha pasado de estar compuesto por una temática duramente restringida a concentrar todas las áreas caracterizadas por la relación del hombre con el mar. (Los primeros navegantes de la historia, s.f.)

La historia marítima durante mucho tiempo se limitó principalmente a tres campos: el militar, el de los descubrimientos geográficos y, más modernamente, el del comercio. Pero, sobre todo a partir de la primera guerra mundial, algunos historiadores empezaron a poner las bases para una historia marítima de más extensos horizontes y abrieron el campo de estudio hacia la investigación de las cuestiones económicas. (La historia marítima de los tiempos modernos., s.f.)

A nivel mundial cada día hay mayor conciencia sobre la problemática de los impactos de los derechos legales de la gente de mar, llegando al extremo de generar políticas estrictas dirigidas a proteger esos derechos a través de los órganos jurídicos correspondientes.

El sector marítimo es de trascendental importancia para las sociedades modernas. No obstante, el público general tiene un discernimiento delimitado de apreciación de su dominio y papel como elemento fundamental en procesos de desarrollo social y económico, y como fuente viable de atractivas oportunidades de empleo y carrera, con varios millones de personas trabajando actualmente en actividades y empresas directa e indirectamente concernientes con los océanos y mares en todo el mundo.

Aproximadamente cincuenta mil (50.000) buques mercantes, registrados en más de ciento cincuenta (150) naciones y servidos por más de un millón de gente de mar (marinos) de casi todas las nacionalidades, transportan todo tipo de mercancías internacionalmente. (Sector Marítimo, s.f.)

A continuación, se puede observar en la figura 1, los diferentes tipos de buques que existen en la actualidad.

Figura 1

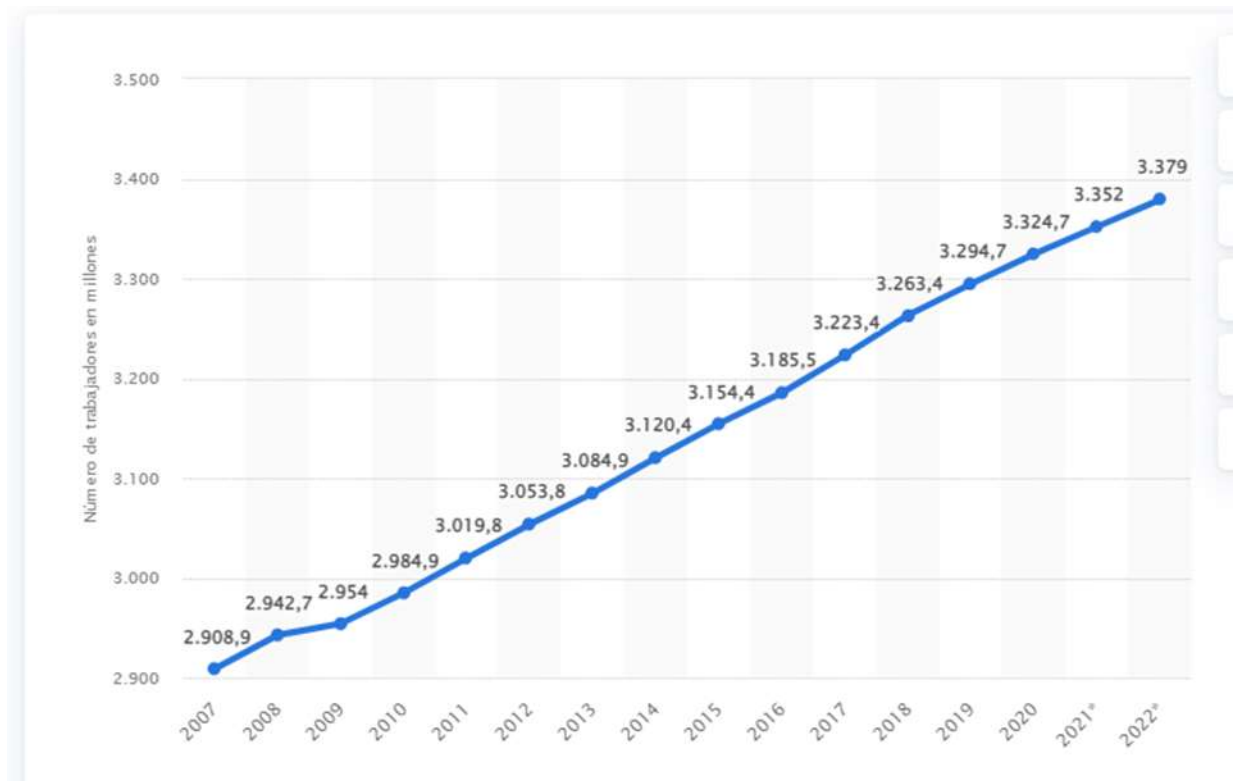
Tipo de Buques



Fuente: <https://www.facebook.com/intradecustoms/photos/tipos-de-buques-/2501429466845897/>

Figura 2

Número de gente de mar con empleo a nivel mundial desde el 2007 hasta 2022



Gente de mar con empleo nivel mundial desde 2007 hasta 2022(en millones)

Fuente: <https://es.statista.com/estadisticas/977534/numero-mundial-de-personas-con-empleo/>

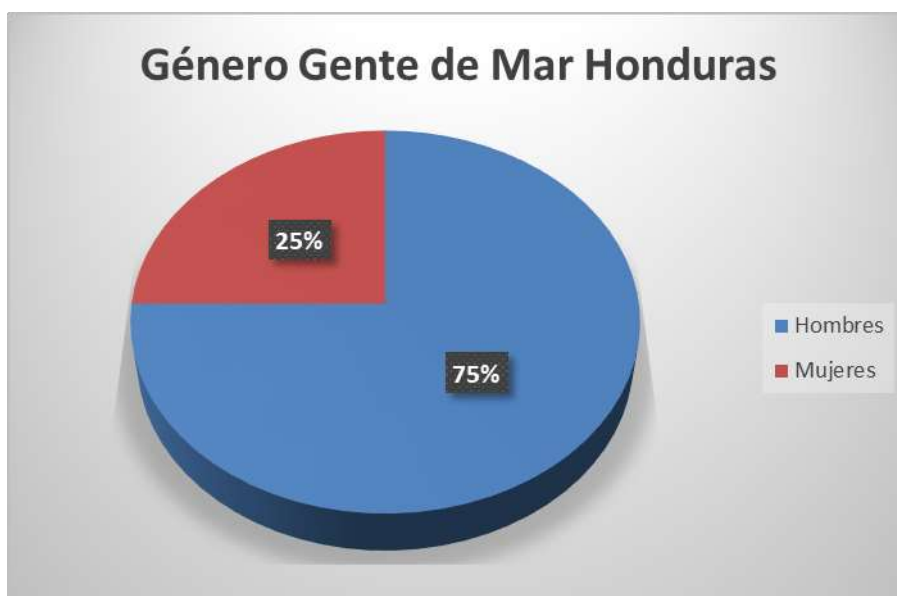
2.1.2 ANÁLISIS MICRO

En este entorno y para efectos del presente trabajo de investigación se considera la situación actual de Honduras, inicialmente se identifica cuánta gente de mar, como ya lo habíamos mencionado anteriormente y según los datos proporcionados por la Dirección General de la Marina Mercante hay alrededor de veinticinco mil (25,000) marinos laborando alrededor del mundo, los cuales constituyen el 0.25% de la población actual del país y unos noventa mil (90,000) marinos certificados, representando el 0.89% de la población referenciada. Por lo tanto, solo el 28% de esta

fuerza laboral tiene un empleo, quedando la diferencia a la espera de una oportunidad de empleo. Se pudo establecer que no hay capacidad de obtener información exacta en lo relacionado en cuanto a porcentajes de género, aunque se está trabajando en un proceso para poder ofrecer números estadísticos exactos, a través del área académica se pudo precisar que el 75% de la gente de mar son hombres y un 25% corresponde al género femenino.

Figura 3

Porcentajes de gente de mar según género



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Dirección General de Marina Mercante de Honduras

Existen dos escuelas para gente de mar en Centroamérica, una en Panamá y otra en Honduras, esta última opera actualmente en el municipio de Omoa, departamento de Cortés, la cual goza de un gran prestigio a nivel internacional, además que ambas escuelas son las únicas autorizadas por

la Organización Marítima Internacional (OMI) para extender los diplomas a marinos centroamericanos. (Honduras y Panamá certificarán a los marinos centroamericanos, s.f.)

Figura 4

Ubicación Escuela Marítima Centroamericana



Fuente:

<https://www.google.com/maps/search/ubicacion+escuela+de+marinos+mercantes+honduras/@14.9320328,-87.6119925,9z/data=!3m1!4b>

2.1.2.1 ESCUELA DE MARINOS EN HONDURAS

Nace en el año de 1943, nace por la necesidad de tener registros abiertos para enarbolar buques con banderas de países ajenos, durante la segunda guerra mundial. El 3 de marzo de 1943

Se promulgó la primera Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional, creándose la división de Naves Mercantes, adscrita al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.

Cursos que se ofrecen a la gente de mar en cumplimiento al Convenio Internacional de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar (acrónimo por sus siglas en ingles “STCW 78” ENMENDADO):

- CURSO BÁSICO DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- SENSIBILIZACIÓN SOBRE PROTECCIÓN PARA TODA LA GENTE DE MAR
- MARINERO DE CUBIERTA
- MARINERO DE MÁQUINAS
- CONTROL DE MULTITUDES
- GESTIÓN DE EMERGENCIA Y COMPORTAMIENTO HUMANO
- CURSO ROLL ON-ROLL OFF (RO-RO)
- SENSIBILIZACIÓN SOBRE PROTECCIÓN PARA TODA LA GENTE DE MAR CON TAREAS ASIGNADAS
- SUFICIENCIA EN MANEJO DE EMBARCACIONES NO RÁPIDOS
- BOTES DE RESCATE RAPIDOS (OFICIALES)
- TÉCNICAS AVANZADAS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS (OFICIALES Y MARINEROS)
- PRIMEROS AUXILIOS Y CUIDADOS MÉDICOS (OFICIALES)
- FORMACIÓN BÁSICA PARA OPERACIONES DE CARGA DE PETROLERO Y QUIMIQUERO
- AVANZADO EN OPERACIONES DE PETRÓLEO
- AVANZADO EN OPERACIONES DE QUIMIQUERO
- FORMACIÓN BASICA PARA OPERACIONES DE GAS LICUADO
- RADAR Y ARPA
- CURSO DE USO Y MANEJO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y DESPLIEGUE DE LAS CARTAS NÁUTICAS Y ELECTRÓNICAS

- FORMACIÓN AVANZADA PARA OPERACIONES DE GAS LICUADO
- OFICIAL PROTECTOR DEL BUQUE
- OPERADOR GENERAL/SMSSM
- AVANZADO PARA OFICIALES
- ESTABILIDAD DEL BUQUE Y MANEJO DE CARGA
- EQUIPO DE TRABAJO EN PUENTE (BTM)
- GESTIÓN DE LOS RECURSOS DE PUENTE (BRM)
- LIDERAZGO Y TRABAJO EN EQUIPO (LTE)
- SENSIBILIZACIÓN CON RESPECTO AL MEDIO MARINO
- GESTIÓN DE RECURSO EN LA SALA DE MÁQUINAS
- ESTIBA Y MANEJO DE LA CARGA
- CURSO BÁSICO PARA FLOTA NACIONAL (Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, s.f.)

Tabla 1*Tarifas de cobros por cada curso***Tarifas de Cobros de Formación de Marinos**

FO.R.34

No	Curso	Costo Cursos		Costo Reconocimiento / Hologación	
		Nacional	Extranjero	Nacional	Extranjero
1	Básico de Seguridad Marítima	1,100.00	1,325.00	1,520.00	1,520.00
2	Avanzado para Oficiales	2,100.00	2,770.00	1,140.00	1,140.00
3	Marinero de Cubierta	850.00	1,200.00	1,075.00	1,075.00
4	Marinero de Maquinas	850.00	1,200.00	1,075.00	1,075.00
5	Formación Básica de Operaciones de Petrolero y Químico	750.00	900.00	1,000.00	1,000.00
6	Avanzado en operaciones de Petrolero	750.00	900.00	1,000.00	1,000.00
7	Avanzado en operaciones de Químico	750.00	900.00	1,000.00	1,000.00
8	Formación Básica en Operaciones de Buque de Gas Licuado	750.00	900.00	1,000.00	1,000.00
9	Control de multitudes	600.00	785.00	785.00	785.00
10	Gestión de Emergencias y Comportamiento Humano	600.00	785.00	785.00	785.00
11	Buque de Pasaje/Ro Ro	600.00	785.00	785.00	785.00
12	Avanzados de Incendios	600.00	785.00	1,000.00	1,000.00
13	Cuidados Medicos	600.00	785.00	1,000.00	1,000.00
14	Manejo de Embarcaciones Y Botes de Rescate	900.00	1,200.00	1,000.00	1,000.00
15	Botes de Rescate Rapido	900.00	1,000.00	900.00	1,000.00
16	Sensibilización sobre protección para toda gente de mar	600.00	785.00	600.00	700.00
17	Sensibilización sobre protección para toda gente de mar con tareas asignadas	600.00	785.00	600.00	700.00
18	Estabilidad de Buques y Manejo de Carga	900.00	1,200.00		
19	Operador General/SMSSM	\$ 280.00	\$ 300.00	\$ 94.00	\$ 100.00
20	Radar/Arpa	\$ 180.00	\$ 200.00	\$ 60.00	\$ 67.00
21	Oficial Protector del Buque	\$ 100.00	\$ 120.00	\$ 40.00	\$ 40.00
22	CARTAS ELECTRONICAS (ECDIS)	\$ 280.00	\$ 300.00	\$ 94.00	\$ 100.00
23	Bridge Team Management (BTM)	\$ 220.00	\$ 250.00	\$ 75.00	\$ 100.00
24	Engine Room Team Management	\$ 220.00	\$ 250.00	\$ 75.00	\$ 100.00
25	Marine Environmental Awareness	\$ 100.00	\$ 150.00	\$ 75.00	\$ 100.00
26	Leadership and Teamwork	\$ 100.00	\$ 150.00	\$ 75.00	\$ 100.00
27	Bridge Resource Management	\$ 220.00	\$ 250.00	\$ 75.00	\$ 100.00
28	Engine Room Resource management	\$ 220.00	\$ 250.00	\$ 75.00	\$ 100.00

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante de Honduras

En la actualidad se cuentan con tres (3) Centros de Formación para la gente de mar:

- Centro de Capacitación Marítimo Centro Sur Oriente / CACAMARH / CSO
- Escuela Marítima Centroamericana EMCA – LA CEIBA
- Escuela Marítima Centroamericana EMCA – OMOA

2.1.3 ANÁLISIS INTERNO

2.1.3.1 LA GENTE DE MAR DE HONDURAS

La gente de mar es de gran importancia en la economía de Honduras, ya que los más de veinticinco mil (25,000) marinos diseminados en los diferentes mares fortalecen la economía nacional, además sobresale entre los primeros lugares en Latinoamérica y a nivel mundial con esta fuerza laboral.

El noventa por ciento (90%) de los alimentos, el combustible, la materia prima y los productos fabricados del mundo se entregan por mar. Casi todas las cosas que se venden en todo el mundo se transportan a través de barcos, que necesitan gente de mar capacitada para operar, mantener y reparar. Nos podríamos hacer la siguiente interrogante ¿Qué pasaría en el mundo si los barcos y la gente de mar no trabajaran? Antes de que pueda pasar algo así, es mejor agradecer a esta fuerza laboral llamada gente de mar, las empresas de todo el mundo continúan prosperando y las personas pueden comprar lo que desean de sus tiendas favoritas. Aunque la gente de mar trabaja en una camaradería cerrada, que no es visible para los extraños, su trabajo es indispensable. Ya es hora de que reciban el respeto y la importancia que merecen de nosotros, además de se les respeten todos sus derechos jurídicos y legales.

Otras razones por la que debemos reconocer importancia de la labor realizada por nuestra gente de mar:

- La gente de mar sacrifica su vida social
- La gente de mar lucha contra los mares más difíciles y el clima más rudo
- La gente de mar arriesga sus vidas a través de la piratería y las zonas de guerra
- La gente de mar enfrenta peligros de salud extremos
- La gente de mar sigue las leyes y reglamentos más duros
- La gente de mar trabaja día y noche con rutinas monótonas
- La gente de mar trabaja más sin los derechos básicos
- La gente de mar tiene un alto riesgo de criminalización y abandono mientras desempeña sus funciones
- La gente de mar vive con menos instalaciones de alojamiento y comunicación.

Podemos afirmar que esta fuerza laboral es posiblemente, una de las pocas personas en el mundo, que conciben el verdadero valor de la familia y el trabajo. Con los tipos de dificultades que enfrentan en el mar, la gente de mar sabe muy bien cómo aprovechar al máximo el tiempo libre y disfrutar al máximo.

Nuestra gente de mar se encuentra entre el conjunto de trabajadores más explotado y maltratado del mundo. Se enfrentan a la explotación, el abuso y la corrupción a gran escala. Incontables marinos han sido criminalizados, abandonados y no pagados por sus compañías navieras, especialmente en tiempos financieros difíciles. Varios de ellos se hallan desamparados en algún puerto sin dinero, sin suministros y sin manera de llegar a casa. En ciertos tipos de accidentes marítimos, especialmente los relacionados con la contaminación, la gente de mar es

muy vulnerable debido a los senderos injustos y al peso de las expectativas de la población local y el gobierno.

Tanto en el pasado como en la actualidad, la gente de mar ha sido atacada abusivamente y procesada a penas sin un juicio apropiado o ayuda de su propio gobierno o compañía naviera. El número de dichos incidentes está en aumento debido a la ampliación de leyes más estrictas en todo el mundo. A pesar de esas graves ilegalidades y malos tratos, la gente de mar cumple sus obligaciones en los buques que navegan en países con algunas de las leyes más inhumanas.

Podemos afirmar que esta fuerza laboral es posiblemente, una de las pocas personas en el mundo, que conciben el verdadero valor de la familia y el trabajo. Con los tipos de dificultades que enfrentan en el mar, la gente de mar sabe muy bien cómo aprovechar al máximo el tiempo libre y disfrutar al máximo.

Nuestra gente de mar se encuentra entre el conjunto de trabajadores más explotado y maltratado del mundo. Se enfrentan a la explotación, el abuso y la corrupción a gran escala. Incontables marinos han sido criminalizados, abandonados y no pagados por sus compañías navieras, especialmente en tiempos financieros difíciles. Varios de ellos se hallan desamparados en algún puerto sin dinero, sin suministros y sin manera de llegar a casa. En ciertos tipos de accidentes marítimos, especialmente los relacionados con la contaminación, la gente de mar es muy vulnerable debido a los senderos injustos y al peso de las expectativas de la población local y el gobierno.

Tanto en el pasado como en la actualidad, la gente de mar ha sido atacada abusivamente y procesada a penas sin un juicio apropiado o ayuda de su propio gobierno o compañía naviera. El número de dichos incidentes está en aumento debido a la ampliación de leyes más estrictas en todo el mundo. A pesar de esas graves ilegalidades y malos tratos, la gente de mar cumple sus obligaciones en los buques que navegan en países con algunas de las leyes más inhumanas. (10 razones por las que debes agradecer a la gente de mar, s.f.)

Por lo antes mencionado, nace la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras, para que se pueda garantizar la tutela de los derechos de la Gente de Mar, creando un ente especializado que pueda proteger a esta fuerza laboral que ha estado y sigue estando bajo un agudo riesgo de violaciones de todos sus derechos jurídicos, mientras desempeña sus ocupaciones.

Honduras ha suscripto varios Convenios Marítimos Internacionales a fin de estar en coherencia con las autoridades marítimas a nivel mundial, entre los cuales tenemos los siguientes:

- Convención OMI 48
- Enmienda OMI 91
- Enmienda OMI 93
- Convenio SOLAS 74
- Protocolo SOLAS 78
- Protocolo SOLAS 88
- Convenio de Líneas de Carga 66
- Protocolo de Líneas de Carga 88
- Convenio de Tonelaje 69
- Convenio COLREG 72

- Convenio CSC 72
- Convenio STCW 78
- Convenio de Facilitación Marítima FAL 65
- MARPOL 73/78 (Anexo I/II)
- MARPOL 73/78 (Anexo V)
- Convención de Londres 72
- Convención CLC 69
- Convención SUA 88
- Protocolo SUA 88

La gente de mar se ve a menudo expuesta a condiciones de trabajo difíciles y a riesgos laborales particulares. Trabajando lejos de sus hogares, los marinos son vulnerables al potencial abandono en puertos extranjeros cuando los armadores no cumplen con sus obligaciones.

El “Maritime Labour Convention” conocido por sus siglas en inglés como MLC, fue adoptado en el año 2006, en ocasión de una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo y entró en vigor el 20 de agosto de 2013. Hasta la fecha, 56 Estados Miembros de la Organización Internacional del trabajo (OIT) han ratificado el Convenio, que representan más del 80 por ciento del arqueado bruto de la flota mercante mundial. (La OIT y el sector del transporte marítimo abordarán las cuestiones del abandono de la gente de mar y la responsabilidad de los armadores, s.f.)

La Declaración de Derechos de la Gente de Mar

Como marino, ¿sabía qué hay una convención que le garantiza su derecho a unas condiciones de vida y de trabajo decentes? Afecta a toda persona que trabaje a bordo de un buque, incluidos los cruceros.

El Convenio de 2006 sobre el Trabajo Marítimo (MLC) dispone los derechos de la gente de mar en el trabajo, aborda desde los términos de su contrato, a la salud y seguridad, las condiciones de vida y laborales, el acceso a cuidados médicos y la seguridad social. (Convenio sobre el Trabajo Marítimo, s.f.)

Con la firma del Convenio de Derecho Marítimo (MLC) por parte de Honduras y que entró en vigor según lo dispuesto por la normativa en julio del 2017, dicho convenio vino a derogar una gran diversidad de normas, de manera muy positiva ya que con una sola normativa se vino a regular lo referente a la gente de mar.

Por lo tanto, si hay una necesidad de la instalación de Tribunales Marítimos, como ente jurisdiccional especializado y al mismo tiempo se plantea la necesidad de especialistas en esta materia ya que son muy pocos los profesionales que se han orientado a esta rama.

Es de suma importancia mencionar la existencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual es un órgano judicial independiente establecido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982. Tiene competencia respecto de toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de la Convención y a todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que le confiera competencia. Las controversias relativas a la Convención pueden referirse a la delimitación de zonas marítimas, la navegación, la

conservación y ordenación de los recursos vivos del mar, la protección y preservación del medio marino y la investigación científica marina. (TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR, s.f.)

En la región Centroamericana la República de Panamá cuenta con Tribunales Marítimos, los que fueron creados el 30 de marzo de 1982, a través de la ley 8, la cual les da competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá.

Los Tribunales Marítimos también están facultados para dirimir actos que ocurran fuera del ámbito territorial en casos cuando las acciones vayan dirigidas contra la nave o su propietario, y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, como consecuencia de tales acciones o cuando el Tribunal Marítimo haya secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la República de Panamá. (Tribunales Marítimos de Panamá: Justicia con reconocimiento internacional, s.f.)

2.1.3.2 BREVE RESEÑA HISTÓRICA Y ANTECEDENTES

A lo largo de los siglos la navegación marítima ha tenido implicaciones trascendentales en la evolución del mundo entero, desde todas sus perspectivas, este rubro además de mover o paralizar el comercio mundial, es generador de millones de puestos de trabajo en una diversidad de ocupaciones.

La navegación ha permitido evolucionar a las civilizaciones mismas, permitiendo llegar a lugares inaccesibles por la vía terrestre y la evolución tecnológica revoluciono este rubro, lo que ha hecho de la navegación marítima una verdadera herramienta para el comercio y la exploración del mundo entero, el cual contiene tres cuartas partes de pista para todos los tipos de embarcaciones que navegan por sus aguas.

Originalmente las naves navegaban en dependencia absoluta de las condiciones climáticas, este era el caso de las naves de vela, luego la máquina de vapor ayudo a impulsar la Revolución Industrial (1765-1790) saltamos a la actualidad en donde verdaderas ciudades flotantes navegan propulsadas por poderosos motores diésel e incluso los navíos militares son propulsados por energía nuclear.

A continuación, y desde una perspectiva histórica y técnica, ilustramos la evolución de las naves en los últimos siglos:

Figura 5

Evolución de las naves en los últimos siglos



Fuente: <http://jcdonceld.blogspot.com/2010/06/navios-de-la-edad-moderna.html>

La ilustración anterior nos permite visualizar, de izquierda a derecha, el paso de la navegación marítima desde la propulsión por el viento, en la cual había una dependencia absoluta de las condiciones climáticas, la importancia que el descubrimiento de la máquina de vapor tuvo durante la revolución industrial y finalmente pasamos a las naves mercantes actuales con sus dimensiones colosales y su capacidad extrema para mover mercancías y personas por todo el mundo con motores alimentados por combustibles fósiles o incluso propulsados por energía nuclear.

2.1.3.3 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NAVEGACIÓN

Navegar se convirtió en una tradición para las diferentes culturas y civilizaciones, Persas, Fenicios, Griegos, Orientales, etc., forjaron su poderío y capacidad de expansión gracias a sus flotas navales y su experiencia para navegar, sin embargo, un punto de convergencia fue la necesidad de

unificar las diferentes codificaciones que versan sobre asuntos relacionados a la navegación marítima.

Hay una gran diversidad de códigos, fuentes sumamente valiosas, cada una de ellas contribuyó grandemente a la estructura legal que hoy conocemos, no pretendemos demeritar el contenido de ninguna de ellas y únicamente por efectos de espacio y síntesis, solo mencionaremos algunas de ellas.

El Código Hammurabi, Leyes Rodias y Derecho Romano, Consulado del Mar, las Leyes Wisby, son apenas algunos de los avances que la legislación en materia marítima tiene a nuestro alcance, a continuación una breve reseña de cada uno de ellos:

- **Código Hammurabi:** su nombre proviene del sexto rey de la primera dinastía de Babilonia, ubicándoselo temporalmente en los años 1700 a de C., en la Ley número ocho de dicho código reza: *“Si alguno ha robado un buey, carnero, puerco, asno, barca, al templo o al palacio, pagará treinta veces el valor, si se trata de un noble, diez veces el valor, y si no tiene con qué pagar, será culpable de muerte”*. (Mari, 2019)
- **Leyes Rodias y Derecho Romano: (siglo I A d. C.)** Nos atrevimos a juntar estos colosos del Derecho ya que apuntaron a asuntos relacionados con el transporte de mercancías por medios marítimos y los posibles daños ocasionados a la carga, los romanos ampliaron estos conceptos hasta la posibilidad de pago de rescate en caso de secuestro por piratas y por deterioro de la mercancía. (Rodas y la primera legislación marítima, 2019)

El Libro del consulado de la mar: de origen catalán o barcelonés, del año 1484, es básicamente un compendio de leyes de derecho marítimo que unifico lo que hoy conocemos como organización de mercaderes y Hombres de Mar. (Noguera., (s. f.).)

- **Leyes de Wisby:** existe certeza que para el siglo XV d.C., ya habían sido adoptadas en el norte europeo, estas se en la persecución del bien común y en caso de tener que sacrificar mercancías para preservar la nave y a sus tripulantes habría de contemplarse la indemnización por parte del navío y las mercancías salvadas. (Insfrán, s.f)

2.1.3.4 ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN EN HONDURAS

A lo largo de nuestra formación y en cátedras tales como Historia de Honduras y Derecho marítimo y aeronáutico, hemos aprendido que nuestras tribus prehispánicas navegaban a lo largo de la costa en naves completamente rudimentarias y con un modesto alcance, limitado por las condiciones climáticas principalmente, sin embargo, existen afirmaciones de que los mayas navegaban entre Honduras y Veracruz, México, en el libro, Historia de las Indias de Fray Bartolomé de las Casas encontramos un fragmento que textualmente afirma lo siguiente: *El 1502, los españoles tuvieron su primer contacto con la civilización maya, cuando Cristóbal Colón, en su cuarto y último viaje, se topó en el golfo de Honduras con una pesada canoa cavada en un enorme tronco de árbol. Era una canoa mercante maya, de las que navegaban entre Honduras y Veracruz.* (De Cervantes, 1875)

Entendemos que dicha afirmación no precisa si la tripulación pertenecía a nuestros ancestros necesariamente, pero nos da indicaciones de labores marítimas relativamente avanzadas para su época.

2.1.3.5 ANTECEDENTES DE LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS

Honduras no cuenta con una instancia jurisdiccional especializada en el derecho marítimo, este es precisamente el génesis de nuestra investigación, hemos visualizado y constatado la inexistencia de dichas instancias y paralelamente, la laguna legal que genera dicha situación en la gente de mar que requiere que se tutele la relación obrero-patronal y demás asuntos de la materia.

En la región:

Panamá:

Panamá está a la vanguardia con la Ley Número 8 del 30 de marzo de 1982, la cual da vida a los Tribunales Marítimos y al mismo tiempo dicta las normas de Procedimiento Marítimo, esta ley deja clara una estructura que incluye la forma como se ejerce la justicia en esta materia, las instancias que la componen y el método de resolución de controversias.

Organización de los Tribunales Marítimos en Panamá:

Según lo dispuesto en el artículo 2 de la ley en mención, la justicia en materia marítima se ejerce por:

1. Por los Tribunales Marítimos
2. Por el Tribunal de Apelaciones Marítimas y,
3. Por los tribunales de arbitraje.

ARTÍCULO 3

La justicia marítima en primera instancia la ejercerán los Tribunales Marítimos y en segunda instancia, el Tribunal de Apelaciones Marítimas, con sede en el corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, ambos con jurisdicción en el territorio de la República de Panamá.

Los artículos anteriores nos indican las instancias jurisdiccionales competentes para conocer de los asuntos marítimos, al mismo tiempo nos indica la posibilidad de recurrir al arbitraje como método de resolución de conflictos, el cual es a nuestro criterio una vía más expedita para acercar a las partes a una solución en caso de controversia o disputa.

El artículo cuatro de la ley en mención nos amplía el tema de la solución por medio de arbitraje, a continuación, le incluimos literalmente:

ARTÍCULO 4

Las controversias marítimas también podrán ser sometidas a la jurisdicción arbitral, conforme lo determinen la ley y los reglamentos que, al efecto, aprueben los centros de arbitraje con arreglo a esta.

Los Tribunales Arbitrales podrán conocer, por sí mismos, acerca de su propia competencia y decidirán, además, cualquier recurso que, de conformidad con las leyes, proceda contra de las decisiones arbitrales.

Competencia: Título II, Artículos del 19 al 24

A lo largo de nuestros estudios hemos aprendido la importancia de identificar que el órgano jurisdiccional es competente para conocer de un asunto, este es el indicador de que nos estamos acercando al ente correcto para conocer el negocio jurídico y va más allá de simplemente presentar el escrito en el lugar correcto, es al mismo tiempo prevenir que una posible sentencia

pueda tener vicios de nulidad absoluta o relativa, transcribimos literalmente el artículo que se refiere a la competencia de los Tribunales Marítimos y Tribunales de Arbitraje:

ARTÍCULO 19

Los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos, ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, en las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá. Estas causas incluirán reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá. Los reclamos que involucren a la Autoridad del Canal de Panamá deberán ceñirse a lo que establece su Ley Orgánica.

Los Tribunales Marítimos también tendrán competencia privativa para conocer de las acciones derivadas de los actos de que trata el párrafo anterior, ocurridos fuera del ámbito territorial antes señalado, en los siguientes casos:

- 1. Cuando las respectivas acciones vayan dirigidas contra la nave o su propietario, y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, como consecuencia de tales acciones.*
- 2. Cuando el Tribunal Marítimo haya secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la República de Panamá.*
- 3. Cuando la parte demandada se encuentre dentro de la jurisdicción de la República de Panamá y haya sido personalmente notificada de cualesquiera acciones presentadas en los Tribunales Marítimos.*

4. *Cuando la nave o una de las naves involucradas sea de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resulte aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de la República de Panamá.*

ARTÍCULO 20

Los Tribunales de Arbitraje tendrán también competencia para conocer de las causas marítimas previstas en el artículo anterior, cuando las partes hayan convenido, en una cláusula compromisoria, someter a conocimiento de un Tribunal de Arbitraje cualesquiera diferencias que surgieran de su relación contractual, o cuando después de surgidas tales diferencias, expresamente y por escrito, acuerden someter su resolución a un Tribunal de Arbitraje. En estos casos, el Tribunal Marítimo declinará el conocimiento de la causa a favor del Tribunal Arbitral que corresponda dentro de la República de Panamá, y podrá requerir garantías de cualquiera de las partes para asegurar su comparecencia ante dicho Tribunal Arbitral, en los mismos términos previstos en el artículo 19 de esta Ley.

México:

Este país cuenta con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio del 2006, en el Título IX Disposiciones Procesales Marítimas, del artículo 264 en adelante de la ley en mención se manifiesta el procedimiento, competencias y autoridades involucradas para conocer de esta materia, además de las leyes que se involucran de manera supletoria, si bien, no muestra una estructura de tribunales independientes con competencia exclusiva en la materia, si ostenta un gran acercamiento.

Hicimos un acercamiento a esta ley en virtud de que México, al igual que nuestro país, no cuenta con Tribunales Marítimos y remite dichos asuntos a instancias jurisdiccionales determinadas y al mismo tiempo utiliza la supletoriedad de códigos como el Código Civil, y el Código del Comercio entre otros, la Constitución mexicana en su artículo 104 numeral IV otorga las competencias a los tribunales de la federación para conocer de los asuntos marítimos,

La Ley de Puertos de México del 19 de julio de 1993 dice lo siguiente:

ARTICULO 3o.- Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales. Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

2.2 TEORIA DE SUSTENTO

En nuestra investigación hemos abordado diferentes fuentes, de manera primaria hemos accedido a gran variedad de documentos, consideramos que, por su amplitud y profundidad, la Ley 8 del 30 de marzo de 1982 que crea los Tribunales Marítimos de Panamá es nuestra fuente primaria, en virtud que enmarca casi la totalidad de elementos propios y necesarios para la puesta en marcha de este tipo de ente jurisdiccional en Honduras.

Fuentes primarias por su importancia y amplitud:

- Ley 8 del 30 de marzo de 1982 que crea los Tribunales Marítimos de Panamá.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo, México, 1 de junio de 2006.
- Entrevista con personal del departamento de asuntos laborales y departamento de Coordinación Académica de la Dirección General de Marina Mercante.

Fuentes secundarias:

- Tesis: Los Tribunales Marítimos en México y su eficacia, José Luis Contreras Silva, U.N.A.M. 2015.
- Artículos de periódicos de circulación nacional referentes al tema, como referencia, para comparar los datos estadísticos proporcionados por el personal de la D.G.M.M. accedimos a un artículo del diario La Prensa, titulado: Honduras, líder latino con más marinos embarcados, publicado el 8 de agosto del 2019, cuyo autor es Kevin Mercado.

<https://www.laprensa.hn/sanpedro/honduras-lider-latino-marinos-embarcados-NXLP1308599>

El Derecho comparado nos ha permite tropicalizar o adecuar normativa jurídica de escenarios o asuntos análogos, a manera de ejemplo, nuestra legislación civil es eminentemente romanista y con serias adecuaciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil española, dicho lo anterior, avalamos la posibilidad de escudriñar en la legislación panameña y considerar la posibilidad de adecuarla a nuestro escenario.

2.2.1 TRIBUNALES MARÍTIMOS

Para definir el término anterior debemos remitirnos al concepto de Derecho Marítimo, el cual, según la enciclopedia jurídica, es el derecho público y privado, interno e internacional, de la mar. Es el conjunto de relaciones que nacen o se desarrollan en el mar. (Rogers, 2020)

Podríamos entonces conceptualizar directamente al Tribunal Marítimo como: ente jurisdiccional competente para conocer de los asuntos jurídicos nacidos o desarrollados producto de las actividades relacionadas a las actividades marítimas y conexas.

El Derecho Comparado nos permite confrontar las diferencias y semejanzas de los marcos jurídicos positivos y especializados para comprender y al mismo tiempo mejorar el nuestro, la experiencia de la instalación de Tribunales Marítimos en otros países de Latinoamérica nos brinda la oportunidad de analizar sus efectos y reflexionar sobre la importancia de su instalación en nuestro país.

Ventajas de los Tribunales Marítimos:

- Tendríamos un ente especializado para dirimir los asuntos relacionados a las actividades marítimas,
- Ampliaríamos el tema de jurisdicción ya que, al no contar con un ente competente en la actualidad, regularmente para asuntos y negocios marítimos debemos aceptar una cláusula de sumisión para ventilar conflictos en el exterior,

- Nueva esfera de desempeño para el profesional del derecho hondureño que podría apuntarle a especializarse en dicha materia,
- Se canalizarían los expedientes a un órgano especializado en la materia, lo cual traería celeridad a los procesos, reduciendo la mora judicial,
- Se llenaría un vacío que actualmente existe por la ausencia de este tipo de ente lo cual beneficiaría a miles de marinos y sujetos de derecho involucrados en este rubro.
- Reforzaríamos la seguridad jurídica al ofrecer a los sujetos de derecho, sean estas personas naturales o jurídicas, una vía más especializada y expedita para resolver los asuntos propios de la mar y asuntos conexos.

Desventajas de los Tribunales Marítimos:

- Visualizamos únicamente como desventaja, la parte financiera, en donde el estado debería generar una nueva partida presupuestaria para el sostenimiento del ente.

Potencial y viabilidad:

Existe un alto potencial para la creación del Tribunal Marítimo, la evolución del derecho mismo, en un escenario jurídico lleno de cambios, avances y evolución, debemos marchar a los compas de los tiempos y la adecuación incluye la obligación de adaptarnos a las necesidades actuales.

La viabilidad está a la vista, actualmente debemos recurrir a instancias foráneas para resolver conflictos de esta materia, un marino hondureño al cual no se le cumplen o se le violentan sus derechos, no tiene la asistencia estatal para que se tutelen sus derechos o intereses legítimos, en la entrevista realizada a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) se nos manifestó que ellos únicamente pueden hacer acercamientos conciliatorios cuando los contactan en busca de asistencia y en el caso de la Secretaría de Trabajo y Seguridad Social (STSS) en un breve acercamiento hecho ante esta instancia, pudimos comprobar que los inspectores de trabajo manifestaron desconocer el procedimiento para asistir a un marino, remitiéndonos a un empleado de mayor jerarquía que no pudo atendernos.

Hay una necesidad que cubrir y este proyecto es viable porque pondrá una vasta información de fuentes confiables con la intención de llegar a conclusiones válidas y bien sustentadas que refuerzan nuestro criterio de que existe una verdadera necesidad para instalar Tribunales Marítimos en nuestro país.

Factores considerados para determinar la viabilidad:

➤ Económico:

Honduras cuenta con embajadas y consulados en los países en los que ya existen Tribunales Marítimos, de manera que una aproximación a los órganos pertinentes no representa una erogación económica significativa.

Respecto de nuestra investigación, la herramienta tecnológica y didáctica nos permite acceder a una voluminosa cantidad de recursos útiles a la

investigación, como ser: legislación tratadista y convencional, leyes y códigos, entre otras fuentes.

➤ Social:

Con un grupo de aproximadamente 100,000 marinos hondureños certificados y la importancia y efectos que el rubro marítimo causa sobre la sociedad, esta investigación apunta a un asunto de alta relevancia social.

➤ Académico:

El presente estudio servirá de base a futuras investigaciones para colegas en proceso de formación, al mismo tiempo esperamos poner a la mano importantes descubrimientos para las labores académicas tanto para estudiantes como para catedráticos.

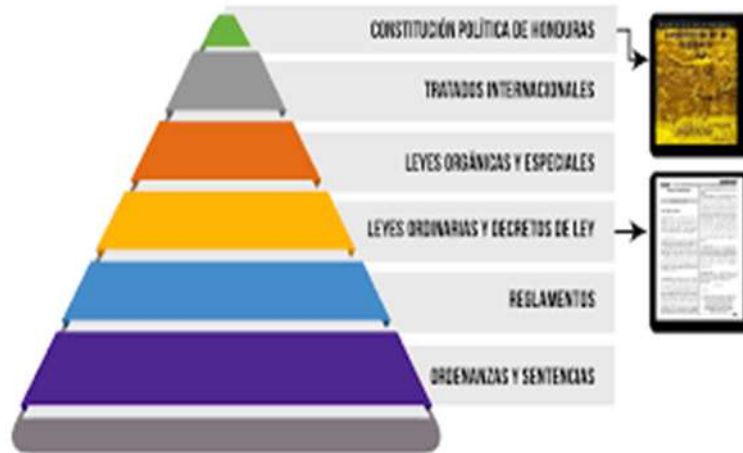
➤ Técnicos:

La tecnología y la logística van de la mano para la realización de este trabajo investigativo, hemos accedido por medios tecnológicos a diferentes fuentes y además hemos obtenido contactos que reflejan ser de gran ayuda para alcanzar los resultados que nos hemos propuesto.

2.3 MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

Figura 6

Pirámide Jerárquica Jurídica de Honduras



Fuente:

<https://www.google.com/search?q=piramide+de+kelsen+honduras&tbm=isch&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjui7LnjZb8AhXlc98KHSgvBaEQrNwCKAB6BQgBEJMB&biw=1349&bih=600#imgrc=DhqZ9yWNC3K4EM>

2.3.1 MARCO JURÍDICO

Precisamente nuestro estudio trata de la ausencia de una ley especial que apunte a esta materia, sin embargo, en nuestra legislación encontramos los siguientes elementos que identifican los espacios en donde se ejerce la soberanía en ubicaciones geográficas marítimas:

- Constitución de la Republica de Honduras, Capítulo II, artículos 11 y 12 referentes a la jurisdicción y soberanía de nuestro país sobre la zona insular y el mar.
- **Artículo 11.** *También pertenecen al Estado de Honduras:*
- *1) El mar territorial cuya anchura es de doce (12) millas marinas medidas desde la línea de más baja marea a lo largo de la costa,*
- *2) La zona contigua a su mar territorial, que se extiende hasta las veinticuatro (24) millas marinas, contadas desde la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial,*
- *3) La zona económica exclusiva, que se extiende hasta una distancia de doscientas (200) millas marinas medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial, y,*
- *4) La plataforma continental, que comprende el lecho y el subsuelo de zonas submarinas, que se extiende más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de doscientas (200) millas marinas desde la línea de base, desde las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, y,*
- *5) En cuanto al Océano Pacífico las anteriores medidas se contarán a partir de la línea de cierre de la bocana del Golfo de Fonseca, hacia la alta mar.*

Capítulo III, artículos 15 en adelante, respecto de los tratados.

El Derecho marítimo ostenta la característica de ser eminentemente internacional y Honduras tradicionalmente es firmante de múltiples tratados que versan sobre la materia marítima, Nuestra Constitución se refiere al tema a continuación:

Artículo 15. *Honduras hace suyos los principios y prácticas del derecho internacional que propenden a la solidaridad humana, al respeto de la autodeterminación de los pueblos, a la no intervención y al afianzamiento de la paz y la democracia universal.*

Honduras proclama como ineludible la validez y obligatoria ejecución de las sentencias arbitrales y judiciales de carácter internacional.

Artículo 16. *Todos los tratados internacionales deben ser aprobados por el Congreso Nacional antes de su ratificación por el Poder Ejecutivo. Los tratados internacionales celebrados por Honduras con otros Estados, una vez que entran en vigor, forman parte del derecho interno.*

- Convenios y tratados suscritos por Honduras.
- Ley Orgánica de la Marina Mercante, Decreto 167-94, la cual en su artículo 86 nos remite a la supletoriedad del Código Civil y Código del Comercio en lo referente a la hipoteca de los buques.
- Artículo 2 Ley Orgánica de la Marina Mercante (LOMM) *La presente Ley será aplicable a los buques o embarcaciones que naveguen en el mar territorial, en la zona contigua al mar territorial, en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental que le pertenecen a Honduras según el Artículo 11 de la Constitución de la República. También será aplicable a*

los buques o embarcaciones que naveguen en las aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo y en todos aquellos sistemas marinos y fluvio-marinos, en los literales y puertos del Estado de Honduras, así como en las aguas que tocan las islas, islotes y bajos marinos. Los buques o embarcaciones hondureños que naveguen en partes del mar no incluidas en las zonas o áreas mencionadas en el párrafo anterior estarán sujetas a lo dispuesto en esta Ley y en los tratados o convenios internacionales que formen parte del Derecho del Mar y que se hallen vigentes para Honduras.

- *Artículo 86. Los buques o embarcaciones que formen parte de la marina nacional podrán adquirirse en propiedad y transmitirse o traspasarse a título gratuito u oneroso. También podrán gravarse o hipotecarse. Todos estos actos se regirán por lo dispuesto en el Código de Comercio y, supletoriamente, en el Código Civil.*

2.3.2 MARCO INSTITUCIONAL

Actualmente son competentes para conocer los asuntos laborales, administrativos y demás:

- Dirección General de la Marina Mercante.

Esta instancia ventila asuntos administrativos y académicos, en materia laboral realiza una labor conciliatoria.

➤ Secretaría de Trabajo y Seguridad Social.

Esta instancia es competente para conocer los asuntos laborales, sin embargo, pudimos constatar serias deficiencias en un acercamiento personal, ya que se carece de un proceso determinado y específico para conocer de la materia marítima laboral, en casos en donde el empleador es una empresa internacional.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA

Siguiendo la metodología del Dr. Sampieri y luego de haber planteado el problema de estudio en el capítulo I, además del marco teórico en el capítulo II, ahora se presenta en este capítulo la estructuración de procedimientos y técnicas de investigación aplicables para responder de una forma clara y concisa las preguntas de investigación formuladas previamente. De la misma manera se determinan las fuentes de información e instrumentos utilizados en este trabajo de tesis.

3.1 CONGRUENCIA METODOLÓGICA

Con relación al objetivo general y los objetivos específicos formulados en el capítulo I, podemos puntualizar la metodología que permite unir la información descrita en los capítulos anteriores. Para comprender mejor la congruencia metodológica del estudio, se describen a continuación los tipos o alcances de una investigación científica:

1. Exploratorios: investigan temas nuevos donde hay poca investigación.
2. Descriptivos: estudian un problema y sus componentes.
3. Correlacionales: tienen como objetivo estudiar y medir el nivel de relación entre dos o más variables, o sea, que tanto se afecta una variable Y, con el cambio de valores en una variable X.
4. Explicativos: tienen como objetivo explicar las causas de fenómenos o problemas.
Intentan explicar el ¿Por qué de las cosas? (Roberto Hernandez Sampieri, 2023)

El tema de estudio para la creación de Tribunales Marítimos en Honduras y su aprovechamiento, protección y beneficios legales para la gente de mar del país, el cual tendrá un alcance "EXPLORATORIO" ya que con la investigación se analiza el beneficio social y económico de este proceso de instauración, además del nivel de conocimiento y conciencia de los órganos jurisdiccionales competentes sobre el tema, sin intentar medir la relación directa de variables o explicar el ¿Por qué? o causas del tema o problema. (Roberto Hernandez Sampieri, págs. 88 - 100). En el presente estudio se utilizó la metodología que se presenta en la tabla 2:

Tabla 2

Matriz Metodológica

Tema de Investigación	Planteamiento del Problema	Preguntas de Investigación	Objetivos	
			General	Específicos
Importancia de la creación de Tribunales Marítimos en Honduras	Honduras carece de tribunales en materia marítima que se ocupen de la tutela de los derechos de la gente de mar, dejándoles desprotegidos y a la deriva cuando se presentan conflictos en los cuales nuestros marinos necesitan que se les tutelen los derechos contemplados en nuestra legislación positiva.	¿Cuál es el mecanismo para la instalación de tribunales marítimos en Honduras?	Establecer los beneficios de la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras; para la protección y mejora de los derechos legales de nuestra gente de mar, que se encuentra dentro y fuera del país.	Describir el método de para la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.
		¿Qué beneficios obtendría la gente de mar con la instalación de dichos tribunales?		Establecer los beneficios y mejoras de los derechos legales de la gente de mar con la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.
		¿Cuáles serían los efectos en el grado de protección legal que regulan la relación entre capital y trabajo para nuestra gente de mar con la existencia de un ente jurisdiccional que tutele sus intereses y derechos?		Determinar el nivel de protección y mejora de los derechos jurídicos de la gente de mar a través de la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.

Fuente: Elaboración propia 2023

3.1.1 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Operacionalización: Una definición operacional constituye el conjunto de procedimientos que describe las actividades que un observador debe realizar para recibir las impresiones sensoriales,

las Cuales indican la existencia de un concepto teórico en mayor o menor grado (Reynolds, 1986, p. 52). En otras palabras, especifica qué actividades u operaciones deben realizarse para medir una variable (Sampieri, 2023, P. 111).

A continuación, en la tabla 3, se describe la forma metodológica de cómo se operacionalizarán las variables que conforman o constituyen las hipótesis de investigación:

Tabla 3

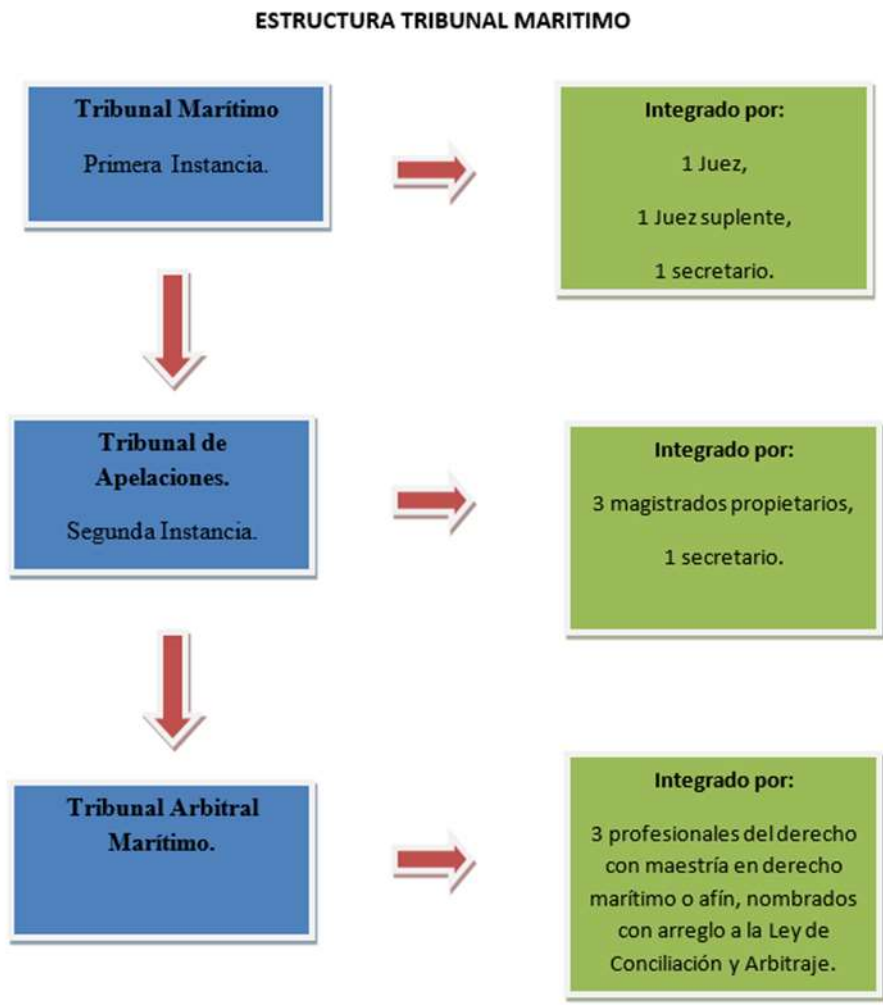
Operacionalización de las Variables

HIPÓTESIS	VARIABLES	OPERACIONALIZACIÓN
Hi1 – Instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus beneficios para la gente de mar.	Independiente (X): Instalación de Tribunales Marítimos.	Entrevista
	Dependiente (Y): Nivel de conciencia para la instalación de Tribunales Marítimos.	Entrevista
Hi2 - No instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus efectos para la gente de mar.	X: Falta de interés para la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.	Entrevista
	Y: Efectos por la no implementación de Tribunales Marítimos en Honduras.	Entrevista

Fuente: Elaboración propia 2023

Figura 7

Estructura Tribunal Marítimo



Fuente: Elaboración propia 2023, basados en la Ley 8 del 30 de marzo de 1982 que crea los Tribunales Marítimos de Panamá.

3.1.2 HIPÓTESIS

El tipo de hipótesis debe corresponder al tipo de alcance de la investigación. En investigaciones "descriptivas" las hipótesis pronostican un hecho o dato, hay una relación muy estrecha entre "planteamiento del problema"- "revisión de literatura".

Hipótesis

Tipos de hipótesis

1. De investigación: (Hi1, Hi2, etc.)

2. Nulas: (Ho, Ho2, etc.)

3. Alternativas: (Ha1, Hi2, etc.)

4. Estadísticas:

- De estimación
- De correlación
- De diferencia de medias

1. Descriptivas de un valor o dato pronosticado.

2. Correlacionales X-Y

3. De diferencia de grupos

4. Causales (causa y efecto)

$X \rightarrow Y$

X causa a Y

*Variable Independiente (X)

*Variable dependiente (Y)

(Roberto Hernandez Sampieri, 2023, págs. 102 - 125)

Hi1) Instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus beneficios:

- ❖ Tipo de hipótesis: de investigación
- ❖ Subtipo: causal X-Y
- ❖ Variables:

- Independiente(X): nivel de conocimiento sobre el tema
 - Dependiente: (Y): Nivel de conciencia en dar un buen manejo a las aguas mieles.
 - $X \rightarrow Y$
- ❖ Definición conceptual:
- variable X: poner concepto de conocimiento humano y como se puede estratificar en niveles, definir los niveles de conocimiento sobre el tema, para efectos de la tesis.
 - Variable Y: concepto de conciencia y sus niveles (alto, medio y bajo)
Concepto de "buen manejo de las aguas mieles"
- ❖ Definición operacional u operacionalización de variables X y Y:
- Encuesta
 - Test dentro de la encuesta

Ahora bien, las autoridades competentes podrían tener conocimiento sobre el daño o el problema, ello los llevaría a tener mayor conciencia y por ende voluntad e interés en implementar la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras. Y hasta ahí está bien, pero que tengan la capacidad técnica y económica para hacer dicha implementación de este tipo de tribunales para con ello poder tutelar y mejorar los derechos legales de la gente de mar de Honduras. Es por eso, que de acá se pueden/deben derivar otras hipótesis relacionadas con:

Hi2) No instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus efectos. X-Y

X= Falta de interés en implementar Tribunales Marítimos en Honduras.

Y= Falta de interés en beneficios y efectos para la gente de mar de Honduras.

Definición conceptual de variables:

- Variable 1: definir conceptos de:
 - *Tribunales Marítimos
 - * Beneficios
- Variable 2: definir conceptos de:
 - *Efectos (análisis por la no implementación)

Operacionalización de variables (1 y 2):

- Variable 1: descripción del proceso de implementación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus beneficios (literatura, entrevistas)
- Variable 2: análisis por la no implementación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus efectos (entrevistas con actores claves)

3.2 ENFOQUE Y MÉTODOS

El enfoque de la presente investigación es de carácter cualitativo en su mayoría, ya que se pretende obtener como resultado, datos cualitativos como ser: población de la gente de mar actual, beneficios y efectos que se pueden generar con la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.

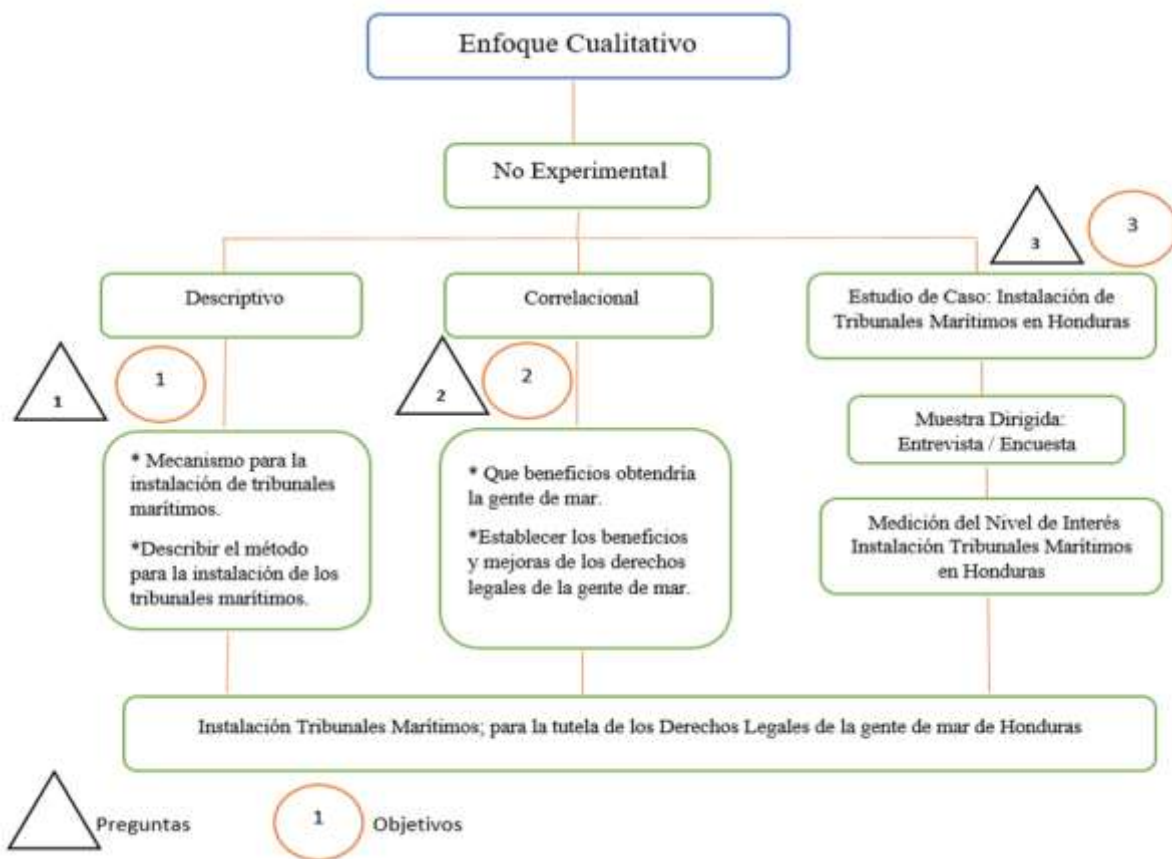
No obstante, la investigación se reforzará con algunos datos cualitativos, como ser: el nivel de interés para la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras por parte de las autoridades competentes, el nivel de conciencia de los efectos de estos, la aceptación o no de la propuesta, entre

otros aspectos que normalmente son medidos con valores cualitativos como alto, medio, bajo, bueno o malo, bastante, medio, poco, y similares.

El método de investigación consiste en el análisis de literatura y otras investigaciones sobre el tema (fuentes secundarias) y posteriormente, mediante la aplicación de encuestas y entrevistas a las instancias relacionadas con la gente de mar (fuentes primarias).

En la figura 8, se presenta la estructura metodológica utilizada en el presente estudio.

Figura 8 Estructura Metodológica



Fuente: Elaboración propia 2023

3.3 MATERIALES

Se necesitarán los materiales siguientes:

- Instrumento de recolección de información (encuesta)
- Tableros y lapiceros
- Grabadora de sonido
- Computadora
- Transporte

3.4 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Concepción de diseño de la investigación

Tipos:

1. Experimentales (se manipulan variables)
 - Pre-experimentos
 - Cuasi experimentos
 - Experimentos puros

2. No experimentales (que es el caso del presente estudio, debido a que no se hará ningún tipo de manipulación de ninguna variable, ya que solo se realizará un levantamiento de datos para conocer la situación actual por la no existencia de Tribunales Marítimos en Honduras.

Este tipo de diseño se divide de la siguiente manera:

- A) Longitudinal o evolutivo (análisis de cambios a través del tiempo)
- B) Transaccional o transversal (recolección de datos en un único momento)
 1. Explorativos: cuando no hay investigaciones previas
 2. Descriptivos: ejemplo: un censo poblacional

3. Correlacional-causal: mide la relación de 2 o más variables y puede incluso medir la causalidad (causa y efecto). (Roberto Hernandez Sampieri, 2023, págs. 126 - 162)

Ejemplo: la relación existente entre la factibilidad de la existencia de Tribunales Marítimos en Honduras – beneficios y efectos para la gente de mar de Honduras.

En conclusión, el diseño de investigación de este estudio es: No experimental / Descriptivo / Correlacional.

3.4.1 POBLACIÓN

Hemos identificado a la población del presente proyecto investigativo en función de las características que le vinculan al universo de individuos, ya sean estas personas naturales o personas jurídicas, con rasgos específicos y a quienes les aplicaría tanto la legislación especial como la parte procedimental de la misma.

Hemos dividido dicha población en dos grupos:

A.- Personas naturales y jurídicas vinculadas directa o indirectamente al rubro marítimo comercial.

B.- Órganos Jurisdiccionales competentes para conocer de los asuntos relacionados a la Marina Mercante.

C.- Terceros a quienes les pueda afectar una sentencia o laudo arbitral de los órganos competentes.

3.4.2 MUESTRA

Para obtención de muestras, hemos dirigido la atención a sujetos y que puedan aportar información relevante para nuestra investigación.

A.- Muestra de Participante Voluntario:

1. Entrevista con encargado de departamento laboral de la Marina Mercante,
2. Entrevista con encargada del departamento académico de la Marina Mercante.

B.- Muestra de casos:

Dimos lectura a dos casos en el cuales se generan una serie de conflictos a raíz de hechos de competencia marítima mercante, donde la legislación local encontró serias lagunas propias de la inexistencia de tribunales con competencia marítima.

1. Caso barco norcoreano detenido en Panamá con armas escondidas por sacos de azúcar.

https://www.bbc.com/mundo/ultimas_noticias/2014/02/140215_ultnot_internacional_core_panama_ar

2. Caso barco norcoreano detenido en México (supuesto delito ambiental)

https://www.bbc.com/mundo/ultimas_noticias/2015/04/150408_corea_norte_mexico_barco_lav

C.- Muestra teórica o conceptual:

Aplicación del Derecho Comparado, tomando como base la legislación panameña referente al tema, lecturas de la legislación mexicana orientada también al tema.

3.4.3 UNIDAD DE ANÁLISIS

Amparados en los criterios definidos respecto de que o quiénes serán los objetos de estudio de la investigación, dichos criterios apuntan al vínculo entre los sujetos de derecho y la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y en este caso específico serán:

- a) Trabajadores del rubro marítimo mercante,
- b) Instituciones vinculadas al rubro,
- c) Legislación convencional y tratadista referente al tema,
- d) Casos donde la ausencia o limitaciones en la legislación o inexistencia de órganos jurisdiccionales competentes ha sido manifiesta.

3.4.4 UNIDAD DE RESPUESTA

La unidad de respuesta se limita a la valoración de la cantidad de información que hemos podido obtener de las instituciones y portales en línea que hemos visitado, al ser nuestra investigación del tipo exploratorio y la cantidad de información muy limitada, hemos determinado que la unidad de respuesta se limite a:

Baja, media y alta.

En todos los casos en los que hemos intentado acceder a información vinculada al tema, la unidad de respuesta fue baja.

3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS APLICADOS

Las técnicas e instrumentos manejados para la preparación de la información y análisis de los datos, para la realización del análisis cualitativo de la investigación se definen a continuación:

3.5.1 INSTRUMENTOS

Se han utilizado instrumentos propios de la investigación del tipo cualitativa, a continuación, describimos.

3.5.1.1 TIPOS DE INSTRUMENTOS

Entrevistas:

Se entrevistaron actores claves para recopilar la información referente a la posibilidad de instalar o no los Tribunales Marítimos en nuestro país.

3.5.1.2 PROCESO DE VALIDACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS

Para validar los instrumentos utilizados se entrevistaron actores involucrados en el rubro, las entrevistas se realizaron por separado a personal de la Dirección General de la Marina Mercante del área laboral y del área de coordinación académica, conduciendo las entrevistas a criterios unificados.

3.5.2 TÉCNICAS (ENCUESTAS / ENTREVISTAS)

La técnica más viable para esta investigación fue la entrevista, por razones logísticas no resulto ni practico ni posible realizar encuestas, para justificar la afirmación anterior, podemos manifestar que la inexistencia de Tribunales Marítimos no solo nacional sino regionalmente genera un clima de desconocimiento generalizado sobre el tema, sumado a lo anterior, la gente de mar es definitivamente un segmento muy especializado y difícil de ubicar, como un ejemplo, ni la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) tiene información o medios para localizar nuestros marinos que navegan por todo el mundo.

3.6 FUENTES DE INFORMACIÓN

En nuestro proyecto de investigación hemos accedido y filtrado una vasta gama de elementos que finalmente hemos organizado en función de los parámetros que determinan su importancia y el rango al que pertenecen.

3.6.1 FUENTES PRIMARIAS

- Ley 8 del 30 de marzo de 1982 que crea los Tribunales Marítimos de Panamá.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo, México, 1 de junio de 2006.
- Entrevista con personal del departamento de asuntos laborales y departamento de Coordinación Académica de la Dirección General de Marina Mercante.

3.6.2 FUENTES SECUNDARIAS

- Tesis: Los Tribunales Marítimos en México y su eficacia, José Luis Contreras Silva, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) 2015.
- Artículos de periódicos de circulación nacional referentes al tema.

3.7 LIMITANTES DEL ESTUDIO

a) La poca información referente al tema ha sido la principal limitante.

Al no haber en nuestro país legislación referente al tema y regionalmente ser un proceso en pleno génesis, la ausencia de información y antecedentes ha sido una constante, lo cual nos ha obligado a esforzarnos más para poder acceder a información útil y de buenas fuentes para poder compilar finalmente material de calidad.

b) El desinterés y mal manejo de las instituciones que actualmente conocen de la materia marítima mercante genera serias limitaciones para acceder a estadísticas e información que podría ser extremadamente útil para nuestro proyecto.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y ANÁLISIS

4.1 COMPARACIÓN ENTRE UNIDAD DE ANÁLISIS Y LA ENTREVISTA

La Unidad de Análisis son los Tribunales Marítimos, con el fin de poder tutelar los derechos legales y con ello llegar a valorar los beneficios para la gente de mar de Honduras.

El instrumento recopilador de información o entrevista fue diseñado en función de esta unidad de análisis (Tribunales Marítimos).

Se entrevistaron a personal clave de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.

4.2 ALCANCE DE LOS OBJETIVOS

Aplicadas las entrevistas a algunos de los actores claves de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, se procedió a digitalizar la información y se hicieron los siguientes análisis: análisis de frecuencias, cruces de variables y tablas personalizadas.

A continuación, en la tabla 4 se hace una evocación al tema del presente estudio, el planteamiento del problema, las preguntas del problema, los objetivos y resultados obtenidos a través de la aplicación de las entrevistas:

Tabla 4

Objetivos investigación y resultados

Tema de Investigación	Planteamiento del Problema	Preguntas de Investigación	Objetivos		Resultados
			General	Específicos	
Importancia de la creación de Tribunales Marítimos en Honduras	Honduras carece de tribunales en materia marítima que se ocupen de la tutela de los derechos de la gente de mar, dejándoles desprotegidos y a la deriva cuando se presentan conflictos en los cuales nuestros marinos necesitan que se les tutelen los derechos contemplados en nuestra legislación positiva.	¿Cuál es el mecanismo para la instalación de tribunales marítimos en Honduras?	Establecer los beneficios de la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras; para la protección y mejora de los derechos legales de nuestra gente de mar, que se encuentra dentro y fuera del país.	Describir el método de para la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.	Mediante la revisión de literatura y descritos en el presente estudio.
		¿Qué beneficios obtendría la gente de mar con la instalación de dichos tribunales?		Establecer los beneficios y mejoras de los derechos legales de la gente de mar con la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.	Se comprobó a través de visita in situ y entrevista a actores claves de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras
		¿Cuáles serían los efectos en el grado de protección legal que regulan la relación entre capital y trabajo para nuestra gente de mar con la existencia de un ente jurisdiccional que tutele sus intereses y derechos?		Determinar el nivel de protección y mejora de los derechos jurídicos de la gente de mar a través de la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.	Se describe en la conclusiones y recomendaciones del presente estudio de investigación.

Tema de Investigación	Planteamiento del Problema	Preguntas de Investigación	Objetivos		Resultados
			General	Específicos	
Importancia de la creación de Tribunales Marítimos en Honduras	Honduras carece de tribunales en materia marítima que se ocupen de la tutela de los derechos de la gente de mar, dejándoles desprotegidos y a la deriva cuando se presentan conflictos en los cuales nuestros marinos necesitan que se les tutelen los derechos contemplados en nuestra legislación positiva.	¿Cuál es el mecanismo para la instalación de tribunales marítimos en Honduras?	Establecer los beneficios de la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras; para la protección y mejora de los derechos legales de nuestra gente de mar, que se encuentra dentro y fuera del país.	Describir el método de para la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.	Mediante la revisión de literatura y descritos en el presente estudio.
		¿Qué beneficios obtendría la gente de mar con la instalación de dichos tribunales?		Establecer los beneficios y mejoras de los derechos legales de la gente de mar con la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.	Se comprobó a través de visita in situ y entrevista a actores claves de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras
		¿Cuáles serían los efectos en el grado de protección legal que regulan la relación entre capital y trabajo para nuestra gente de mar con la existencia de un ente jurisdiccional que tutele sus intereses y derechos?		Determinar el nivel de protección y mejora de los derechos jurídicos de la gente de mar a través de la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.	Se describe en la conclusiones y recomendaciones del presente estudio de investigación.

Fuente: Elaboración propia 2023

4.3 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENTREVISTA

En la sección anexos se presentan la entrevista y los principales resultados de cada una de las preguntas respondidas por los actores claves de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) las cuales conforman distintas variables de análisis, que contribuyen a su vez a corroborar las variables de las hipótesis de la investigación. A continuación, en resumen, del análisis de las respuestas obtenidas en la aplicación de la entrevista:

Después del levantamiento de las entrevistas en campo, y considerando la información recolectada en entrevistas con el personal de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) se desprende el siguiente análisis:

Un factor fundamental para la gente de mar son los asuntos laborales, si bien es cierto este tipo de asuntos es competencia de la Secretaría de Trabajo y Seguridad Social (STSS) pero con la adopción del cuarto convenio de trabajo marítimo en el año 2015 por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) este se convierte en un pilar más de dicha organización, sumado a los convenios SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "*Safety of Life at Sea*") El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar y es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques, MARPOL (acrónimo de la expresión en inglés: "Marine Pollution") El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales y STCW (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "Standards of Training, Certification, and Watchkeeping") El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para

la gente de mar; el cual establece las normas de cualificación para los patrones, los oficiales y el personal de guardia de los buques mercantes de alta mar respectivamente.

Las entrevistas alcanzaron datos sobre la gente de mar de Honduras, como: género, marinos laborando alrededor del mundo, marinos certificados. En la figura 9 se puede observar los resultados de género de la gente de mar, donde el 25% son del sexo femenino y el 75% del sexo masculino.

Figura 9
Género Gente de Mar de Honduras



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por personal clave de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) 2023

Según datos de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) que datan del año 2011 existen noventa mil (90,000) marinos certificados de los cuales veinticinco mil (25,000) están empleados en la actualidad, la institución en mención no tiene la capacidad de brindar datos estadísticos actualizados.

La cantidad de estudiantes que ingresan a las diferentes sedes de la escuela de marinos es fluctuante y no hay un dato estadístico preciso, sin embargo, Coordinación Académica de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) maneja un promedio de 140 egresados como marinos certificados por mes.

Con respecto al proceso de formación de la gente de mar, el mismo ya contiene normativas estandarizadas, ya que Honduras ha suscrito convenios, en los que se contemplan dichos estándares para la respectiva formación de esta fuerza laboral y además se abordan temas relacionados a la legislación laboral.

Otro aspecto por mencionar es que Honduras sola ha suscrito un convenio sobre Derecho Marítimo, el cual entro en vigor en agosto del año 2013, el mismo fue ratificado en el año 2015, entro en vigencia según lo dispuesto por la normativa en julio del año 2017, este convenio deroga una gran variedad de normas, de manera muy positiva ya que con una sola normativa se vino a regular lo referente a la gente de mar.

En los procesos de contratación de la gente de mar relacionados con el respeto a las leyes y derechos consignados en las mismas se realizan auditorias de cumplimiento y las empresas que contratantes se deben registrar en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STSS) por otro lado,

la norma A 1.4 del Convenio del Trabajo Marítimo establece que a ningún marino se le debe hacer ningún tipo de cobro para ser contratado.

En el ámbito nacional inspectores de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras llevan a cabo inspecciones con el objeto de verificar que nuestra gente de mar goce de todos sus derechos legales y que se respeten todos los estándares ya establecidos en el ordenamiento jurídico vigente.

Ante el incumplimiento de los estándares y derechos legales de la gente de mar, puede avocarse a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para que se realice una investigación y con ello poder determinar la validez de la denuncia. Esto en cuanto al ámbito nacional, pero no se logró precisar si realmente existe un proceso para la gestión de incidentes en el perímetro internacional.

Un punto de suma importancia y dado que una de las hipótesis a medir es la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras, se constató que por parte de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) como ente rector del rubro marítimo, si existe la necesidad de la instalación de este ente jurisdiccional y al mismo tiempo se plantea la necesidad de especialistas en esta materia ya que son muy pocos los profesionales que se han orientado a esta rama.

4.4 FUNCIONAMIENTO DE LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS

El funcionamiento de los Tribunales Marítimos en nuestro país es hipotético en virtud de su inexistencia, sin embargo, nuestra preparación académica y la presente investigación nos han

permitido enlazar la experiencia panameña con el funcionamiento probable de dichas instancias jurisdiccionales en Honduras.

Hablar de funcionamiento nos remite directamente a dos términos indisociables en el derecho: Jurisdicción y Competencia, refiriéndonos entonces al espacio geográfico en donde funcionarían los Tribunales Marítimos y la competencia con relación al ámbito de sus atribuciones.

La competencia sería privativa en los asuntos surgidos del comercio marítimo, tránsito, transporte y todo acto conexo que se vincule directa o indirectamente con dicho rubro dentro del territorio de la República de Honduras, ríos, lagos o canales navegables, mar territorial, o cualquier agua navegable dentro del espacio de nuestra república.

Ya hemos visualizado el organigrama de la autoridad jurisdiccional marítima, misma que tendría una sede principal y tribunales regionales en sitios estratégicos de la república, para citar ejemplos, sería ideal tener tribunales regionales en Puerto Cortes, La Ceiba, Roatán y San Lorenzo, entre otros lugares.

Cabe mencionar que nuestra privilegiada ubicación en el corazón de Centro América nos permitiría tener órganos jurisdiccionales tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico.

Las entrevistas realizadas al personal de la Marina Mercante, Secretaría de Trabajo y Seguridad Social (STSS) más la amplia experiencia como marino internacional de mi compañero de proyecto Marcos Alexis Duarte, apuntan de manera unidireccional a la necesidad de la

instalación de tribunales, las opiniones que hemos encontrado en transcurso de nuestra investigación coinciden al respecto.

4.5 COSTOS DE FUNCIONAMIENTO E INGRESOS PROBABLES

Todo proyecto debe contemplar la parte financiera, dicho lo anterior, la instalación de Tribunales Marítimos deberá contar con una estructura presupuestaria y partidas para cubrir cada una de las necesidades para su eficaz funcionamiento, correspondería a la Corte Suprema de Justicia solicitar una ampliación del presupuesto ante las instancias pertinentes o bien, crear una partida del existente para costear el funcionamiento de los Tribunales Marítimos.

Sin embargo, consideramos que una gran variedad de servicios que deberían estar contemplados dentro de sus competencias, deberán tener un costo económico para la parte interesada con el fin de buscar no solo la independencia financiera, sino que también hacer que los peticionarios absorban los costos de los procesos necesarios para obtener una sentencia o resolución o cualquier tipo de respuesta del ente.

No pretendemos generar una traba al libre acceso a los tribunales, sin embargo, perfectamente se puede instalar un cobro por determinados trámites como:

- Solvencias
- Constancias
- Certificaciones
- Avisos y notificaciones personales, digitales o por tabla

4.6 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Para comprobar las hipótesis nos hemos valido del análisis de la información obtenida en las etapas del proceso investigativo y deseamos resaltar el grado de desinformación que hay sobre las estadísticas de nuestra gente de mar, instancias como la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) y la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STSS) manifiestan desconocer absolutamente datos extremadamente importantes que nos permitan identificar a ciencia cierta, cuantos trabajadores hondureños hay en el rubro, donde están, condiciones en las que se encuentran y grado de vulnerabilidad real.

En función de lo anterior nos remitimos a las variables para la comprobación de la hipótesis.

Hi1) Instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus beneficios:

Se comprueba esta hipótesis en función de los hallazgos que reflejan sus variables dependiente e independiente:

Independiente (X) = Nivel de conocimiento del tema,

El conocimiento del tema es sumamente limitado, en el transcurso de la clase “Derecho Marítimo y Aeronáutico” se nos evidencio la limitada cantidad de profesionales con maestría en Derecho Marítimo en nuestro país.

Nos remitimos a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STSS) y varios inspectores del trabajo manifestaron desconocer el tema o los procedimientos a seguir en caso de que un marino internacional requiriera el apoyo de dicha institución para que se le tutelaran sus derechos.

Finalmente nos remitimos a la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) como ente rector del tema, fue manifiesta la falta de información estadística y al mismo tiempo no pudieron acreditar de manera fehaciente que exista una estructura o proceso eficaz y eficiente para acompañar a nuestra gente de mar cuando requieren apoyo en la búsqueda de la protección de sus derechos y manifestaron como una necesidad real la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras.

Dependiente (Y) = Nivel de conciencia sobre dicha necesidad.

Si existe conciencia sobre dicha necesidad, el encargado de la oficina de asuntos laborales de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) así como la encargada de coordinación académica, mostraron un acuerdo absoluto

Hi2) No instalación de Tribunales Marítimos en Honduras y sus efectos. X-Y

Nos mudamos a la inversa de la hipótesis Hi1 a continuación:

X= Falta de interés en implementar Tribunales Marítimos en Honduras.

La falta de interés se vincula directamente al desconocimiento del tema de manera que difícilmente podríamos mostrar interés en un producto que no se nos ha presentado, en función de lo anterior, como futuros profesionales del derecho somos los llamados a socializar este proyecto y ponerlo a la vista de los interesados y de los actores involucrados para lograr que este proyecto cobre vida y mejore la de nuestra gente de mar.

Y= Falta de interés en beneficios y efectos para la gente de mar de Honduras.

La academia nos enseña que derecho que no se pide es derecho que se pierde, partiendo de ese precepto, debemos ser proactivos y alzar la voz para lograr beneficios y efectos positivos producto de la instalación de Tribunales Marítimos, sin omitir el hecho de que nuestra gente de mar debe formar parte del grupo de actores que deben perseguir y alcanzar los objetivos de este proyecto.

La falta de interés es manifiesta en virtud de no existir ni legislación ni proyectos de ley sobre el tema, entre otros elementos.

CAPÍTULO V. APLICABILIDAD

5.1 TÍTULO DE LA PROPUESTA

“IMPLEMENTACION DE TRIBUNALES MARÍTIMOS EN HONDURAS”

5.2 INTRODUCCIÓN

En base a los resultados del presente estudio por la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras, en el cual se concluyó que la gente de mar de Honduras genera un significativo aporte económico al país, y debido a la vulnerabilidad legal en que se encuentra este sector laboral se debe aprovechar el potencial que ya brindan este tipo de órganos jurisdiccionales en otros países de la región tal y como es el ejemplo de Panamá.

Por lo anterior se fundamenta la propuesta para la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras, destinado a brindar protección legal a la gente de mar de Honduras, ya que esta parte de la población nacional ha estado desprotegida de todos sus derechos y benéficos legales, por lo que la instalación de este tipo de Tribunales serían una alternativa vital para la tutela legal con todo el sentido de la palabra.

5.3 DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

Tabla 5

Plan de Acción Aplicabilidad

No	Actividad
----	-----------

1	Socializar el proyecto con los actores claves (Dirección General de la Marina Mercante, Secretaría del Trabajo y Seguridad Social, Alcaldías y Autoridades locales)
2	Aprobación de la propuesta por el Congreso Nacional de la Republica.
3	Gestión para el financiamiento para la implementación de la propuesta.
4	Afinar el estudio financiero.
5	Realizar una reingeniería dentro del Poder Judicial, para la funcionabilidad de los Tribunales Marítimos.
6	Capacitación del personal técnico operativo para la instalación de los Tribunales Marítimos en Honduras.
7	Capacitación continua para el personal que desempeñara sus labores en los Tribunales Marítimos.

Fuente: Elaboración Propia 2023

La propuesta de la implementación de Tribunales Marítimos en Honduras debe estar fundamentada en dos variables importantes que surgieron a partir de la elaboración del estudio:

5.3.1 SEGMENTO 1 (O ESCENARIO) IMPLEMENTACIÓN

El personal además de ser capacitado desde todas las perspectivas posibles debe conocer y entender a fondo la importancia de las funciones y competencias de estos órganos jurisdiccionales

a fin de optimizar sus prácticas para que conduzcan a la plena satisfacción en tiempo y forma de los intereses legítimos y derechos intransferibles de los sujetos que persigan la tutela de estos.

Debemos contemplar que el contexto es amplio ya que contempla asuntos con enfoques administrativos y laborales dentro del ámbito de sus competencias, no podemos olvidar la magnitud de las actividades del comercio marítimo y la navegación civil, esta dimensión viene aparejada con la cantidad de asuntos jurídicos que pueden surgir y deberán ser abordados bajo la jurisdicción y competencia de los Tribunales Marítimos.

Desde una perspectiva global, el contexto es aún más amplio, somos un país semillero de mano de obra especializada para la navegación comercial, con un contingente que consta de decenas de miles de hondureños trabajando alrededor del mundo en este rubro.

Dicho lo anterior, la implementación de los Tribunales Marítimos es de suma importancia, debe ir por etapas que van desde la búsqueda de los canales respectivos para la socialización con los sectores involucrados y la moción de dicha ley ante el Congreso Nacional, hasta lograr la puesta en práctica de esta.

Se deben considerar cuatro elementos importantes:

a. Presupuesto de operación:

Debe estar adecuado a la realidad nacional, asegurando que su monto y ejecución sea suficiente para alcanzar los objetivos propuestos, dando vida a la misión y visión que mueven a los Tribunales Marítimos.

- b. Dotar a los actores claves de los conocimientos y herramientas, tanto técnicas como de equipo y logística, para que puedan adecuar sus prácticas a los máximos estándares que lleven a los Tribunales Marítimos a ser vistos como una institución modelo en la región, con elevados esquemas de transparencia, eficiencia y eficacia. Se debe implementar, ya sea con fondos propios o externos, incluso un híbrido, que permita la sostenibilidad del órgano jurisdiccional, la cooperación internacional puede ser un motor de financiamiento para el inicio de la operación.
- c. Se debe orientar el funcionamiento de los Tribunales Marítimos en Honduras desde tres grandes aristas, la interna, la regional y la global, ya que son necesidades con prácticas procesales algo diferentes, en una podríamos estar invocando eminentemente el Derecho Interno y por el otro lado podríamos vernos en una situación de Derecho Internacional Privado.
- d. El contexto legal está en constante evolución y por ello el personal de los Tribunales Marítimos deberá estar en constante capacitación para estar siempre actualizado y adecuar sus prácticas a los más altos estándares internacionales, la legislación misma deberá ser revisada para ir de la mano con los constantes desafíos que surgen en la actualidad.

5.3.2 SEGMENTO 2 (O ESCENARIO) NO IMPLEMENTACIÓN

El efecto de la no implementación de Tribunales Marítimos en Honduras, que no se vea como un gasto, sino como una inversión, no pretendemos la creación de más burocracia, buscamos la creación de una institución modelo en la ejecución de su presupuesto y al mismo tiempo vemos la posibilidad de una institución auto sostenible y despolitizada, operada por los mejores profesionales en cada una de sus plazas laborales lo cual orienta a la satisfacción de las necesidades

de los sujetos de derecho que buscan resoluciones expeditas y apegadas a derecho. Ya hemos mencionado una diversidad de servicios que pueden ser generadores como ingresos institucionales, sin ser violatorios del derecho de libre acceso a los tribunales.

Sin embargo, debemos ser realistas y considerar la posibilidad de que no se implementen los Tribunales Marítimos en nuestro país, lo cual conduce a los siguientes efectos:

- a) Continuidad de la laguna o vacío legal existente en la actualidad y que causa la imposibilidad para que nuestra gente de mar pueda reclamar sus derechos ante instancias nacionales que puedan velar por el pleno cumplimiento de sus derechos.
- b) Honduras cuenta con una enorme plataforma de navegación civil y comercial, el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, Golfo de Fonseca, Lago de Yojoa, Laguna de Caratasca, ríos Navegables como el Patuca, Centrales Hidroeléctricas como Francisco Morazán “El Cajón”, Cañaveral Rio Lindo y Patuca III, entre otras, en todos estos espacios se continúan las prácticas de navegación comercial sin un marco legal o normativa propia ni la instancia jurisdiccional con competencias para velar por el cumplimiento de los estándares necesarios para la operación legal y segura de la navegación y las condiciones ideales para la gente de mar.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 CONCLUSIONES

1. Se pudo determinar que los actores claves Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), Secretaría del Trabajo y Seguridad Social (STSS), Corte Suprema de

Justicia, alcaldías municipales y gobiernos locales no cuentan con la suficiente información estadística acerca de la gente de mar de Honduras, siendo que existen noventa mil (90,000) marinos certificados de los cuales veinticinco mil (25,000) están empleados en la actualidad.

La implementación de los Tribunales Marítimos en nuestro país nos conduciría a garantizar el cumplimiento de la diversa legislación que versa sobre el tema, en beneficio de un sector de gran importancia como lo es la gente de mar y todas las actividades que les involucran.

2. La aplicación del Derecho Comparado como herramienta para adecuar la legislación panameña a nuestro contexto, define el método viable para la implementación de los Tribunales Marítimos en nuestro país, definitivamente el estudio de dicha legislación y la comparación con nuestra realidad, con el uso de recursos formales, técnicos y adecuados, nos permitirán tomar el ejemplo panameño con cambios de forma, pero no de fondo.
3. El correcto involucramiento de los actores claves es importante, instituciones como la Dirección General de la Marina Mercante, Secretaría del Trabajo y Seguridad Social, Corte Suprema de Justicia, alcaldías municipales y gobiernos locales donde existan puertos marítimos, tienen una cuota importante en el éxito de este tipo de proyecto sin embargo, se deben buscar mecanismos para poder implementar los Tribunales

Marítimos en Honduras tendrá como beneficio primordial el acceso libre y expedito a los tribunales para los sujetos de derecho que acudan a invocar su derecho de petición.

4. Con la instalación de los Tribunales Marítimos pasaríamos de un nivel de protección casi nulo, a uno de absoluta tutela de derechos para nuestra Gente de Mar, lo anterior en función de que las instancias con las que contamos actualmente no están empoderadas jurídicamente hablando por lo cual realizan una labor meramente administrativa y con rasgos de observatorio, con facultades y competencias que no aportan resoluciones que puedan ser ejecutadas en pro de los derechos de nuestra gente de mar.
5. Los datos recolectados en campo dejan claro la importancia de la gente de mar y que el manejo de la información por parte del ente regulador del sector marítimo no ha sido el adecuado por la falta de capacidad o interés de este. El hecho de tener una población de alrededor veinticinco mil (25,000) hondureños desprotegidos de todo derecho legal que les asiste, debería ser causa suficiente para la instalación de Tribunales Marítimos en Honduras como lo cita el presente estudio.

6.2 RECOMENDACIONES

En base a los resultados obtenidos en el presente estudio, se recomienda lo siguiente:

1. Al desarrollar un proyecto donde se busque la instalación de Tribunales Marítimos, los puntos principales a considerar deben ser los siguientes:

- a. El proyecto debe considerarse como parte fundamental de la estrategia de todos los actores claves involucrados.
 - b. Se debe asignar un presupuesto y personal calificado
 - c. Se debe involucrar a todos los actores claves, desde la Dirección General de la Marina Mercante, Secretaría del Trabajo y Seguridad Social, Corte Suprema de Justicia, alcaldías municipales y gobiernos locales donde existan puertos marítimos, y este involucramiento debe incluir la capacitación del personal.
2. Establecer un mecanismo que permita la creación de los Tribunales Marítimos en Honduras, completamente despolitizado, contratando al personal con los más altos niveles de idoneidad, que incluso sobrepasen los requerimientos del perfil del puesto a ocupar, generando un clima de sobrada capacidad, eficiencia y profesionalismo.
3. Recomendamos que se dé mayor importancia al estatus preferencial que tienen nuestros marinos, ya somos considerados un semillero de trabajadores para este selecto rubro en donde los trabajadores salen del país de manera legal, contratados con salarios muy por encima del salario al que pueden aspirar en nuestro país, en función de lo anterior, se debe socializar la carrera de marinos en instituciones técnicas de nivel medio y porque no soñar con llevarla a nivel académico superior.

BIBLIOGRAFÍA

10 razones por las que debes agradecer a la gente de mar. (s.f.). Recuperado el 19 de diciembre de 2022, de <https://marinamercante.gob.hn/2018/09/06/10-razones-por-las-que-debes-agradecer-a-la-gente-de-mar/>

Convenio sobre el Trabajo Marítimo. (s.f.). Recuperado el 20 de diciembre de 2022, de <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/-convenio-sobre-el-trabajo-mar%C3%ADtimo>

De Cervantes, B. V. (1875). *Historia de las Indias. Tomo 1 / escrita por Fray Bartolomé de Las Casas, ahora por primera vez dada a la luz por el Marqués de la Fuensanta del Valle y D. José Sancho Rayón. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.* Obtenido de <https://www.cervantesvirtual.com/obra/historia-de-las-indias-tomo-1--0/>

Dirección General de la Marina Mercante de Honduras. (s.f.). Recuperado el 19 de diciembre de 2022, de <https://marinamercante.gob.hn/aspectos-legales/instrumentos-omi-internacionales/>

Honduras y Panamá certificarán a los marinos centroamericanos. (s.f.). Recuperado el 16 de diciembre de 2022, de <https://www.sica.int/consulta/Noticia.aspx?Idn=2560&idm=1>

Insfrán, F. A. (s.f). *Historia del Derecho Marítimo [PDF].* Obtenido de https://www.agr.una.py/descargas/biblioteca_digital_gestion_riesgos/H/Historia%20del%20Derecho%20.pdf

La historia marítima de los tiempos modernos. (s.f.). Recuperado el 13 de diciembre de 2022, de <https://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/download/292380/380897>

La OIT y el sector del transporte marítimo abordarán las cuestiones del abandono de la gente de mar y la responsabilidad de los armadores. (s.f.). Recuperado el 20 de diciembre de 2022, de https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_240555/lang-es/index.htm

Los primeros navegantes de la historia. (s.f.). Recuperado el 13 de diciembre de 2022, de <https://www.fundacionaquae.org/wiki/los-primeros-navegantes-de-la-historia/>

Mari, J. (22 de marzo de 2019). *Código Hammurabi, las curiosas leyes del primer legislador de la historia.* Obtenido de <https://caminandoporlahistoria.com/codigo-hammurabi/>

Noguera., L. d.–F. ((s. f.)). Obtenido de <https://www.fundacionoguera.com/es/publicacion/libro-del-consulado-de-mar/>

Roberto Hernandez Sampieri, C. F. (2023). Metodología de la Investigación. En C. F. Roberto Hernandez Sampieri, *Metodología de la Investigación* (pág. 613). Mexico, D.F.: Mc Graw Hill. Recuperado el 4 de enero de 2023

Rodas y la primera legislación marítima. (17 de septiembre de 2019). *Blog Cátedra de Historia y Patrimonio Naval.* Obtenido de <https://blogcatedranaval.com/2018/11/20/rodas-y-la-primera-legislacion-maritima/>

Rogers, D. (2020). *Enciclopedia juridica*. Hong Kong.

Sector Marítimo. (s.f.). Recuperado el 15 de diciembre de 2022, de <https://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo>

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR. (s.f.). Recuperado el 20 de diciembre de 2022, de https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/brochure/1605-22023_Itlos_Selbstd_Sp.pdf

Tribunales Marítimos de Panamá: Justicia con reconocimiento internacional. (s.f.). Recuperado el 20 de diciembre de 2022, de <https://www.hub.com.pa/tribunales-maritimos-de-panama-justicia-con-reconocimiento-internacional/#:~:text=Los%20tribunales%20mar%C3%ADtimos%20fueron%20creados,mar%20territorial%2C%20las%20aguas%20navegables>

ANEXOS

Entrevista con personal de la Dirección General de Marina Mercante

Asuntos Laborales

1.- ¿Cuándo nace la Marina Mercante en Honduras?

Nace en el año de 1943, nace por la necesidad de tener registros abiertos para enarbolar buques con banderas de países ajenos, durante la segunda guerra mundial.

2.- ¿Por qué un departamento de asuntos laborales en la Marina Mercante?

Comprendemos que las atribuciones de los asuntos laborales competen a la Secretaría de Trabajo, pero en el 2015 la OMI adopta el 4to convenio de trabajo marítimo, convirtiéndolo en el 4to pilar de los 4 convenios de la OMI, SOLAS, MARPOL, STCW y Convenio del Trabajo Marítimo.

3.- ¿Los convenios mencionados anteriormente versan sobre la materia laboral marítima?

Son una interrelación de distintos factores y nosotros como autoridad marítima nos involucramos como mediadores entre la gente de mar y sus patronos.

4.- ¿Conociendo el área marítima, como piensa que debería funcionar un Tribunal Marítimo en Honduras?

Un tribunal debería domesticar la normativa internacional y adecuarla en las normas locales para su aplicación, a través de una organización interinstitucional que incluya los diversos actores involucrados en el rubro, ejemplo: Estado, empresa privada, trabajadores, etc.

5.- Hemos visto estadísticas en la cuales la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) habla de 25,000 marinos empleados actualmente y un total de 90,000 certificados, ¿qué tan actuales son estos datos?

Estos son datos del 2011 a través de un estudio de datos estadísticos, que brindan información estadística que involucra no solo marinos sino también toda la gente involucrada en labores marítimas.

Actualmente no estamos en capacidad de precisar datos estadísticos, ya que hay una gran cantidad de marinos que se emplean de manera doméstica o incluso de manera internacional y no tenemos reportes de dichas contrataciones.

6.- ¿Que tantas personas hay actualmente en los centros de formación de las escuelas de marinos?

Contabilizando los alumnos de las diferentes escuelas, hablamos de unos 140 alumnos por mes que egresan como marinos certificados.

7.- ¿Dentro del proceso de formación de marinos, se incluye la legislación laboral dentro de las clases?

Está incluida dicha información y se les habla de los tratados y convenios.

Específicamente el convenio de formación y titulación de gente de mar ya tiene normativas estandarizadas y Honduras es suscriptor de dicho convenio, en donde se contemplan los estándares para la formación de la gente de mar y se aborda el conocimiento de la legislación laboral.

8.- ¿Podríamos señalar el país que más contrata marinos hondureños?

Un dato importante que debemos señalar es que los marinos hondureños no trabajan en buque con bandera hondureña necesariamente, trabajan en cualquier buque que los contarte independientemente de su bandera.

9.- ¿Podemos determinar porcentualmente la cantidad de hombres y mujeres que integran la gente de mar en nuestro país?

No hay capacidad para brindar dicha información, apenas se está iniciando un proceso para identificar dichos números, sin embargo, en el área académica podemos precisar que un 75% de los aspirantes a marinos hondureños son hombres y un 25% mujeres.

10.- ¿De qué convenios relacionados al trabajo marítimo es Honduras suscriptor?

Solo existe uno: El Convenio de Derecho Marítimo, entro en vigor en agosto del 2013, ratificado en el 2015, entro en vigor según lo dispuesto por la normativa en julio del 2017, este convenio derogo una gran variedad de normas, de manera muy positiva ya que con una sola normativa se vino a regular lo referente a la gente de mar.

11.- ¿En los procesos de contratación de la gente de mar, que tanto se respetan las leyes y derechos consignados en las mismas?

Hay auditorias de cumplimiento y las empresas que contratan se deben registrar con la Secretaría del Trabajo y Seguridad Social (STSS) la norma A 1.4 del Convenio del trabajo marino establece que a ningún marino se le debe hacer ningún tipo de cobro para ser contratado.

12.- ¿Supervisa la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) los lugares de trabajo?

Si, los inspectores del estado rector del puerto se encargan de dichas supervisiones, y se verifica que la tripulación goce de todos los derechos y se le respeten todos los estándares desde las áreas de descanso en adelante.

13.- ¿Puede un marino hondureño avocarse a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para interponer una queja en caso de que se le estén incumpliendo sus derechos?

Si puede avocarse a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y se realiza una investigación para determinar la validez de la queja, posteriormente planteo como respuesta un ejemplo de asistencia de marinos varados en otro país, pero no se logró precisar si realmente existe un proceso para la gestión de este tipo de incidentes.

14.- ¿Considera que Honduras necesita la instalación de Tribunales Marítimos?

Considero que si hay una necesidad de la instalación de este ente jurisdiccional y al mismo tiempo plantea la necesidad de especialistas en esta materia ya que son muy pocos los profesionales que se han orientado a esta rama, precisamente estoy finalizando mi maestría en Derecho Marítimo. (Lic. Noel Bustillo, 23 años de trabajar en Marina Mercante y a unos pasos de finalizar la maestría en derecho marítimo.

Licenciada Gabriela Blandin, encargada de coordinación académica y el Licenciado Noel Bustillo de asuntos laborales.