

UNIVERSIDAD PANAMERICANA
Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Programa de Actualización y Cierre Académico



**Necesidad de regular la circulación de vehículos
acuáticos en la República de Guatemala**

-Tesis de Licenciatura-

Marco Vinicio Valdez Yohol

Guatemala, octubre 2013

**Necesidad de regular la circulación de vehículos
acuáticos en la República de Guatemala**

-Tesis de Licenciatura-

Marco Vinicio Valdez Yohol

Guatemala, octubre 2013

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD PANAMERICANA

Rector	M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus
Vicerrectora Académica y Secretaría General	M. Sc. Alba Aracely Rodríguez de González
Vicerrector Administrativo	M.A. César Augusto Custodio Cóbar

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y JUSTICIA

Decano	M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Coordinador de Exámenes Privados	M. Sc. Mario Jo Chang
Coordinador del Departamento de Tesis	Dr. Erick Alfonso Álvarez Mancilla
Director del programa de tesis	Dr. Carlos Interiano
Coordinador de Cátedra	M.A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán
Asesor de Tesis	M. Sc. Arnoldo Pinto Morales
Revisor de Tesis	M. Sc. Manuel Guevara Amezcuita

TRIBUNAL EXAMINADOR

Primera Fase

Licda. María Eugenia Samayo Quiñonez

Lic. Manuel Guevara Amezquita

Lic. Raúl Búcaro López

Segunda Fase

Lic. Héctor Andrés Corzantes

Lic. Julio Cesar Villalta

Licda. María Victoria Arreaga

Lic. Manuel Guevara Amezquita

Tercera Fase

Licda. Cándida Rosa Ramos Montenegro

Licda. Diana Noemí Castillo Alonzo

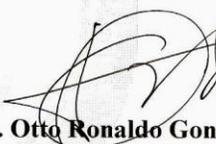
Licda. María de los Ángeles Monroy Valle

Lic. Stuardo Ramiro López Galindo

Lic. Omar Rafael Ramírez Corzo

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, dieciséis de mayo de dos mil trece.-----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **NECESIDAD DE REGULAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**, presentado por **MARCO VINICIO VALDEZ YOHOL**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), reúne los requisitos de esta casa de Estudios, es procedente **APROBAR** dicho punto de tesis y para el efecto se nombra como Tutor al Licenciado **ARNOLDO PINTO MORALES**, para que realice la tutoría del punto de tesis aprobado.


M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia



DICTAMEN DEL TUTOR DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **MARCO VINICIO VALDEZ YOHOL**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE REGULAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

El Tutor de Tesis,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó la investigación de rigor, atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

Tercero: Que ha realizado todas las correcciones de contenido que le fueron planteadas en su oportunidad.

Cuarto: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Tutor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 01 de agosto de 2013

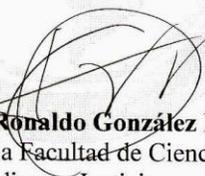
"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"


M. A. Arnoldo Pinto Morales
Tutor de Tesis



UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, cinco de agosto de dos mil trece.-----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **NECESIDAD DE REGULAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**, presentado por **MARCO VINICIO VALDEZ YOHOL**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), ha cumplido con los dictámenes correspondientes del tutor nombrado, se designa como revisor metodológico al Licenciado **MANUEL GUEVARA AMÉZQUITA**, para que realice una revisión del trabajo presentado y emita su dictamen en forma pertinente.


M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia



DICTAMEN DEL REVISOR DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **MARCO VINICIO VALDEZ YOHOL**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE REGULAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

El Revisor de Tesis,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó su trabajo atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

Tercero: Que ha realizado todas las correcciones de redacción y estilo que le fueron planteadas en su oportunidad.

Cuarto: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Revisor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 28 de agosto de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

M. A. Manuel Guevara Ámezquita
Revisor Metodológico de Tesis



DICTAMEN DEL DIRECTOR DEL PROGRAMA DE TESIS

Nombre del Estudiante: **MARCO VINICIO VALDEZ YOHOL**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE REGULAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

El Director del programa de Tesis de Licenciatura,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que el tutor responsable de dirigir su elaboración ha emitido dictamen favorable respecto al contenido del mismo.

Tercero: Que el revisor ha emitido dictamen favorable respecto a la redacción y estilo.

Cuarto: Que se tienen a la vista los dictámenes favorables del tutor y revisor respectivamente.

Por tanto,

En su calidad de Director del programa de tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 03 de septiembre de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

Dr. Carlos Interiano

Director del programa de tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **MARCO VINICIO VALDEZ YOHOL**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE REGULAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

El Director del programa de tesis, y el Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha tenido a la vista los dictámenes del Tutor, Revisor, y del director del programa de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención ha llenado los requisitos académicos de su Tesis de Licenciatura, cuyo título obra en el informe de investigación.

Por tanto,

Se autoriza la impresión de dicho documento en el formato y características que están establecidas para este nivel académico.

Guatemala, 04 de septiembre de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

Dr. Carlos Interiano

Director del programa de tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



Sara Aguilar
c.c. Archivo

Vo. Bo. M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



Nota: Para efectos legales, únicamente el sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

DEDICATORIA

A DIOS por ser la fuerza que guía e ilumina mi vida.

A MIS PADRES porque me enseñaron el valor del trabajo, el sacrificio, la lealtad, la honestidad y la sinceridad.

A MI HIJO por ser la motivación, felicidad y orgullo más grande de mi vida.

A MIS HERMANOS Y HERMANA porque han compartido conmigo cada momento de la vida con total fidelidad, amor y comprensión.

A MIS SOBRINOS Y SOBRINAS porque su bondad, amor, respeto y belleza me inspiran para ser mejor.

A MIS AMIGOS por sus consejos, confianza, presencia y lealtad.

Índice

Resumen	i
Palabras clave	iii
Introducción	iv
Antecedentes históricos	1
Los vehículos acuáticos	4
Operatividad de los vehículos acuáticos	11
Actividades recreativas	11
Actividades deportivas	11
Actividades laborales	12
Regulación legal en Guatemala	14
Sujetos activos	15
Sujetos pasivos	17
Bienes jurídicos tutelados	18
Instituciones vigilantes de su cumplimiento	19
Constitución Política de la República de Guatemala	24
Ley de Tránsito (Decreto número 132-96)	25
Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo 273-98)	27
Legislación comparada	27
Conclusiones	37
Referencias	39

Resumen

La República de Guatemala posee una extensión territorial de 108,889 kilómetros cuadrados, ubicada entre el océano pacífico y el mar caribe, posee tres regiones hidrográficas divididas en treinta y ocho cuencas fluviales, ciento noventa y cuatro cuerpos de aguas continentales, siete lagos, cuarenta y nueve lagunas, ciento nueve lagunetas, diecinueve lagunas costeras, tres lagunas temporales y siete embalses ubicados en dieciocho de sus veintidós departamentos y comprende una ubicación total de mil sesenta y siete kilómetros cuadrados.

Las vertientes del pacífico, del atlántico y del golfo de México producen más de ciento seis mil millones de metros cúbicos de agua por año, para desembocar en los océanos que rodean nuestro país. De esta cantidad, el cuarenta y uno por ciento del mismo, es lluvia que se desliza hasta los ríos y lagos formando vías navegables para embarcaciones. Debido a estas características topográficas, el país cuenta con un mil treinta y cinco kilómetros de rutas navegables para pequeñas embarcaciones y ciento cuatro kilómetros navegables en lagos.

El Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, de fecha veinte de noviembre de mil novecientos noventa y seis, busca regular la circulación del tránsito dentro del territorio guatemalteco a través de la Ley de Tránsito y contempla la administración y control de la circulación terrestre y acuática de personas y vehículos, pero el Acuerdo Gubernativo número 273-98 de fecha veintidós de mayo de mil novecientos noventa y ocho, no establece las regulaciones y definiciones necesarias para regular la circulación de los vehículos acuáticos en Guatemala.

Las actividades náuticas tienen diversas formas y modalidades para llevarse a cabo, esto incluye desde recreativas, hasta otras de tipo lucrativo como el transporte de personas, objetos o cosas. Así los vehículos acuáticos poseen distintas formas de propulsión lo que hace que produzcan fuerzas de empuje iguales o superiores a los de un vehículo terrestre. Como ejemplo vale citar que una moto acuática o Jet sky puede tener ciertas características como un motor de un mil ochocientos centímetros cúbicos y trescientos caballos de fuerza que le permite alcanzar una velocidad promedio de sesenta nudos, equivalente a ciento diez kilómetros por hora en tierra.

Ante la comercialización e importación de vehículos acuáticos es necesario establecer formas y modos para regular la circulación de los mismos; estos deben tener en cuenta las características propias de cada uno de estos vehículos como lanchas menores, yates, motos de agua, veleros, etc. Esto de forma conjunta con el establecimiento de lugares y vías específicas para desarrollar estas actividades y atender a la finalidad, uso y perfil de los usuarios, tomando como base la experiencia y legislación de ésta materia en otros países.

Palabras Claves

Regulación legal, actividad náutica, seguridad y prevención, vehículos acuáticos, circulación de embarcaciones.

Introducción

El incremento en la adquisición y circulación de vehículos acuáticos en la República de Guatemala, debe ser motivo de análisis y estudio, esto con la finalidad de regular una actividad que hasta el día de hoy se desarrolla de manera constante y sin restricciones de ninguna clase en su marco jurídico. Cada uno de los distintos tipos de vehículos acuáticos posee una potencia igual a la de otros vehículos terrestres por lo que su circulación sin regulación legal constituye un verdadero peligro para los conductores y bañistas en razón de la proximidad a las costas o zonas de baño donde se desarrolla la circulación de los vehículos náuticos.

El presente trabajo busca identificar el problema a través de evidencias legales por su escasa regulación en nuestro país, pero de la misma manera proporciona los indicios para estudiar la situación real en Guatemala y con la ayuda de comparaciones legislativas propone que haya una normativa específica en la circulación de vehículos acuáticos en la República de Guatemala.

Las actividades náuticas involucran la prevención, protección y coordinación de varias personas e instituciones como El Estado, los propietarios, los usuarios, las empresas privadas que brindan servicios de vehículos acuáticos, y las dependencias encargadas de la vigilancia de las leyes, además de las instituciones que brindan apoyo en los momentos de una emergencia.

Antecedentes históricos

La historia de la navegación acuática tiene muchos siglos de existencia, pero sus orígenes no están plenamente establecidos, aunque si se tienen alguna información relacionada a la necesidad de trasladarse de un lugar a otro acortando las distancias prolongadas a través de ríos, lagos y posteriormente al mar. Las dificultades que se presentaban en esa época eran diversas, por lo que el hombre se vio en la necesidad de crear formas más efectivas y eficientes para desarrollar esa actividad. Estas dificultades consistían en cambios climáticos como viento, marea, lluvia, oscuridad, niebla, etc. Mezclados con otros aspectos puramente imaginarios como animales mitológicos o leyendas divinas.

Derivado de lo anterior, los primeros intentos de la navegación fueron de tipo fluvial (en ríos) y lacustre (en lagos) puesto que la distancia era corta y los medios de transporte no eran desarrollados. Se tiene información sobre las primeras navegaciones realizadas a bordo de troncos de madera y la ayuda de pértigas para empujarlos y controlar su dirección. Después de un inicio muy rudimentario se procedió a unir esos

troncos y sujetarlos con amarras para formar balsas, más cómodas y con mayor capacidad.

Las primeras evidencias de la navegación formal se tienen en Egipto donde hay representaciones gráficas y pinturas sobre embarcaciones. Mucho tiempo después, cerca del año 2000 antes de Cristo, los pueblos mediterráneos, específicamente los Fenicios desarrollaron formas más avanzadas para la navegación, estas consistían en barcos, elaborados de madera e impulsados por fuerza manual (remos) y la fuerza del viento (velas), con lo que se conseguía mejorar la velocidad de las embarcaciones. Esta evolución se debe en parte a la necesidad de transportar y comerciar más objetos.

Posteriormente, surgen también métodos de orientación a través de la ubicación de señales de referencias en el cielo y estrellas.

Con el paso del tiempo la navegación llega a civilizaciones como los griegos y etruscos quienes mejoran los sistemas de orientación a través de la incorporación de la rosa de los vientos, que consistía en el estudio e identificación de los vientos que rigen y operan en los océanos. Este sistema fue

utilizado hasta la incorporación de la brújula magnética muchos años después.

El origen de la navegación civil y comercial llevo a pueblos como el romano a incorporar entre su ejercito una fuerza naval como alternativa a su forma de conquistar y desplazamiento hacia otras regiones. 700 años después de Cristo, los Vikingos mejoraron la navegación cuando implementaron las velas grandes y los remos en todas sus embarcaciones.

La navegación en oriente cuenta la historia de un viaje llevado a cabo por Fahien en el año 414 después de Cristo, entre Java y Cantón, acompañado por doscientos tripulantes. Durante el siglo XV la navegación desarrolla una actividad importante y fundamental en la conquista de territorios y exploraciones de nuevos mercados comerciales.

En el siglo XVIII surge una forma novedosa de navegación y consistía en motores que funcionaban por la combustión de madera y cuya fuerza de vapor impulsaba la nave a través de ríos y lagos. Además empiezan a construirse barcos con hierro.

Para terminar durante el siglo XX se desarrollan embarcaciones con motores propulsados por combustibles fósiles.

Los vehículos acuáticos

Para Manuel Ossorio “la definición se deriva de la palabra de origen latina *Vehiculum*, que identificaba a cualquier utensilio u objeto que se mueve en el suelo, agua o aire y que sirve para transportar personas, animales o cosas”. (2000:777)

Náutico: Es una palabra de origen latina y función adjetiva referente a la navegación en aguas. (2000:481)

Acuático: Se derivada del latín *aquaticos* y función adjetiva que determina una acción o actividad que se realiza en el agua. (2000:32)

Podemos definir los vehículos acuáticos como aquellos medios de locomoción que transportan personas, animales o cosas a través del agua.

Elementos

Definición legal según el artículo 18 de la Ley de Tránsito (Decreto 132-96) del Congreso de la República de Guatemala que indica “Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de

personas, carga o bien los destinados a actividades especiales...”

Para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna ciertos requisitos:

- a) Estar debidamente habilitado mediante licencia de conducir extendida por la autoridad correspondiente.
- b) Encontrarse en el pleno uso de sus capacidades civiles, mentales y volitivas.
- c) Conducir el vehículo en la vía pública, en el lugar, oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas de conformidad con la ley y sus reglamentos.

La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con la ley de tránsito, sus reglamentos y demás leyes aplicables. En consecuencia habilita e identifica a su titular como conductor.

Los certificados o títulos extendidos por las escuelas de aprendizaje de tránsito, debidamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito, serán validos para acreditar la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten licencia de conducir, según los reglamentos.

La capacidad civil, física, mental y volitiva es el conjunto de recursos y aptitudes, legales, físicas y mentales que posee un individuo para la realización de alguna actividad específica de manera voluntaria.

El lugar, modo y forma para desplazarse surge de la necesidad de crear o regular los espacios físicos de una actividad, los elementos en que se debe realizar y las condiciones que operan en el mismo.

Características

Las embarcaciones son vehículos fabricados de diversos materiales como madera, plástico, metal o fibra de vidrio que por su diseño y estructura son capaces de almacenar vacios de

aire que permiten su permanencia en la superficie del agua. Estas características son:

a) Flotabilidad que se obtiene cuando la densidad de la embarcación es menor a la densidad del líquido sobre el cual se va a navegar.

b) Solidez de los materiales de las embarcaciones que deben poseer las calidades de resistencia, durabilidad y sobre todo ser livianos, en atención a las propiedades de cada vehículo y su función de navegabilidad en el mar, lago o río y el peso a transportar.

c) Estanqueidad que evita que entre agua dentro de la embarcación en cualquier circunstancia de tiempo meteorológico y lugar.

d) Estabilidad se obtiene mediante el equilibrio y posicionamiento normal de las embarcaciones cuando han sido alterados por factores externos como la marea y vientos.

e) Velocidad se desarrolla en función de las formas de las embarcaciones y la potencia por medio de propulsión o fuerza de empuje.

f) Gobernabilidad es la facilidad de maniobrabilidad en cualquier dirección que debe tener toda embarcación.

g) Movilidad es la característica por la cual se produce el desplazamiento en varias direcciones, atendiendo a sistemas de navegación y rutas.

h) Propulsión es la fuerza de empuje eólica, física o mecánica que permite el movimiento de la embarcación.

Clasificación

1. De acuerdo a sus dimensiones pueden ser:

a) Barcos menores que son aquellos inferiores a veinticuatro metros de eslora (largo) y cincuenta metros de volumen interno según las disposiciones establecidas por la Organización Marítima Internacional.

b) Barcos mayores son aquellos que superan las disposiciones anteriores.

2. De acuerdo a su forma de propulsión pueden ser:

a) Navegación eólica que comprende la navegación a vela que tiene su origen en el pueblo egipcio, donde se utilizaba el viento como fuerza de movimiento. Esta invención permitía la utilización de un recurso natural que no produce desgaste físico. En sus inicios la dirección de las embarcaciones era complicada, debido a la forma cuadrada de las velas, pues estas solo facilitaban la navegación en el sentido favorable del viento. Ante tal deficiencia se fueron mejorando estos aspectos con la incorporación de los remos como fuerza propulsora humana que se pueden observar en las embarcaciones de tipo canoa y kayak. Años más tarde se mejoraron las velas, adoptando formas triangulares que aumentaban la velocidad de las embarcaciones y facilitaban la maniobrabilidad de las mismas que juntamente con los remos proporcionaban mayor velocidad a los barcos. Actualmente la navegación a vela y con remos se practica únicamente como deporte o actividades de recreación.

b) La navegación a motor que surge inicialmente con los sistemas de vapor, consistentes en calderas de fuego a carbón y un condensador de enfriamiento con agua, lo que produce fuerza mecánica de propulsión a través de ruedas de paletas. Su invención se atribuye al Ingeniero estadounidense Robert Fulton en 1787 durante su estancia en Inglaterra por razones de estudio. Posteriormente se optó por la utilización de motores de combustión externa e interna que generan fuerza de movimiento a través de pistones. Recientemente se utilizan sistemas de absorción y expulsión de agua a presión como el sistema rotax utilizado en los Jet sky.

c) La navegación con hélice surge en 1858 gracias al Ingeniero sueco John Ericcson, quien dispuso cambiar la propulsión de ruedas de paletas. Su propuesta fue bien recibida por la armada británica pero fue hasta que se trasladó a Estados Unidos de América para establecer su nuevo e ingenioso invento en los barcos militares. La hélice es un propulsor que se acciona de forma mecánica y produce fuerza de propulsión o empuje a los vehículos acuáticos. En esencia es un elemento en forma de tornillo

que al girar impulsa un vehículo u objeto a través del agua. Las hélices normales suelen consistir en dos, tres o cuatro hojas anchas pero delgadas que tienen la forma geométrica similar a un círculo que gira sobre su propio eje.

Operatividad de los vehículos acuáticos

Es el conjunto de actividades que se desarrollan con embarcaciones de distintos tipos. Cada una de ellas tiene sus propias características debido a la naturaleza de las mismas.

Actividades recreativas

Son aquellas destinadas al entretenimiento y poseen un componente fundamental de actividad física para llevarlas a cabo. Son prácticas informales que tienen como propósito principal la convivencia e interacción de las personas.

Actividades deportivas

Constituyen una diversidad de eventos organizados para el desarrollo físico de una o varias personas a través de las

denominadas “regatas” que consisten en competencias de velocidad en vehículos a vela, remo o motor.

Actividades laborales

Es el conjunto de actividades que tienen como fin principal la explotación económica de ciertos sectores. Estas pueden ser:

- a) Transporte: Es la movilización y traslado remunerado de personas, bienes u objetos.

- b) Pesca: Es la explotación y recolección de recursos naturales de tipo marino.

Instituciones relacionadas

Los Hoteles son establecimientos organizados para el alojamiento de huéspedes y/o viajeros de manera temporal. En sus instalaciones y actividades podemos encontrar diversidad de equipos y programas para el desarrollo de las actividades náuticas.

El Ministerio de la Defensa Nacional de Guatemala tiene como principal función la defensa de la soberanía y la integridad del territorio guatemalteco, dentro de sus dependencias se encuentran la Marina de la Defensa Nacional que tiene a su cargo el poder naval y coadyuvar a través de su personal y equipo a la regularización del tránsito acuático mediante los registros que llevan las Capitanías de Puerto y las Bases Navales.

La Federación Nacional de Remo y Canotaje de Guatemala es una entidad de apoyo a los deportistas y asociaciones departamentales para el desarrollo y promoción de la cultura física y deporte, además de servir como intermediario en las gestiones del gobierno y la sociedad.

Las asociaciones están constituidas por la unión de varias personas que buscan la realización de fines comunes y determinados. Entre ellas la Asociación Nacional de Navegación a Vela de Guatemala que es una organización que fomenta y protege la práctica del deporte de navegación a vela cumpliendo con los estatutos y reglamentos de la ISAF (Federación Internacional de Vela).

Las empresas privadas son aquellas organizaciones de capital privado, que mezclan sus elementos de producción (capital y trabajo) con miras a un fin preestablecido de lucro a través de la prestación de un servicio náutico como objetivo principal.

Los Registros de Vehículos creados y autorizados por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Ministerio de Finanzas Públicas, la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) y las Municipalidades.

Regulación legal en Guatemala

En nuestro país es lamentable que aún no contemos con una ley específica que regule la circulación de los vehículos acuáticos, toda vez que constituyen un riesgo inminente para cualquier usuario o bañista situado cerca de una embarcación. Algunos de los elementos que no se han tomado en cuenta por nuestras autoridades es que un conductor a una velocidad de diecinueve nudos (30 kms/hr) tiene una disminución en su visibilidad lateral de un 25 por ciento; a 24 nudos (45 kms/hr) se pierde la visibilidad en un 50 por ciento y a más de 32 nudos (60

kms/hr) se conduce con una visibilidad de tubo (es decir sin visibilidad lateral absoluta). Durante situaciones climáticas variables como lluvia, neblina u oscuridad la visibilidad puede disminuir totalmente.

Cada motor fuera de borda tiene dos o cuatro tiempos, de cincuenta y uno hasta ciento cincuenta caballos de fuerza, ochocientos ochenta y nueve centímetros cúbicos que pueden generar hasta sesenta nudos de velocidad (110 kilómetros por hora en tierra.)

Los vehículos acuáticos están compuestos en la mayor parte de sus cubiertas de fibra de vidrio, con un metro y medio de largo por un metro de ancho.

Sujetos activos

Son aquellos en calidad de autores, cómplices o encubridores (v); Delincuente en general. Tiene que ser forzosamente una persona física, pues aun, en casos de asociaciones para delinquir, las penas recaen sobre sus miembros integrantes. (De Mata Vela: 1997: 200)

El propietario es una persona física o jurídica que tiene derecho de dominio sobre un objeto. (Ossorio: 621)

El conductor es una persona que dirige un medio de transporte. En todos los casos se requiere de un documento que acredite la capacidad personal del individuo, toda vez que es el responsable de su funcionamiento y seguridad.

En tal sentido podemos identificar que los sujetos activos en la comisión de una falta o delito derivado de la circulación y navegación de vehículos acuáticos, deben ser el propietario y el conductor, ya que ambos comparten la responsabilidad por ser titulares de los derechos y obligaciones que se ejercitan. La ley establece que es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las personas, sean peatones, nadadores o pasajeros, cumplir con las normas que en materia de tránsito establece la ley y sus reglamentos.

El Estado

Es una organización social, constituida en un territorio propio, con fuerza para mantenerse en él e imponer dentro del mismo,

un poder supremo de ordenación y de imperio, poder ejercido por aquel elemento social que en cada momento asume la mayor fuerza política. Uno de sus objetivos principales debe ser garantizar la seguridad de las personas, a través de la circulación de peatones y vehículos en la vía pública por lo que, ante las necesidades actuales debe implementar una ley específica para regular la circulación de los vehículos acuáticos.

Sujetos pasivos

Para Héctor Aníbal De León Velasco “Son quienes en su persona, derechos o bienes, o en los de los suyos han padecido ofensa penada en la ley y que hace punible al sujeto activo. Aunque se personalice siempre al sujeto pasivo del delito, en ciertas infracciones penadas no hace sino trasladarlo a la colectividad, en alguno de sus grados, como la sociedad o el Estado” (1997:205)

Las personas deben tener prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres o acuáticas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que establezcan los reglamentos.

Bienes jurídicos tutelados

José Francisco De Mata Vela los define como “valores jurídicos previamente determinados por el Estado para la protección y ordenamiento de la convivencia social, organizados en un sistema legal que busca prevenir y sancionar conductas antijurídicas”. (1997:198)

En las actividades náuticas se puede identificar a tres grupos importantes consistentes en:

- 1) El patrimonio que es la universalidad constituida por el conjunto de derechos y obligaciones que corresponden a una persona y que pueden ser apreciables o cuantificables en dinero.

- 2) La seguridad e integridad de las personas que constituye la garantía y protección que el poder público ofrece a la ciudadanía en general y a cuantos residan en el territorio de su jurisdicción y que consiste en no ser ofendidos impunemente y de ser amparados en sus reclamaciones legales.

3) La vida constituye la manifestación y actividad del ser humano. Se tiene por reconocida desde el momento de la concepción y establecida desde el nacimiento hasta la muerte. Como tal es un bien jurídico que el Estado debe proteger y garantizar a través de los sistemas jurídicos.

Instituciones vigilantes de su cumplimiento

El Ministerio de Gobernación tiene competencia a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil en cuanto al ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública de conformidad con la Ley de Tránsito. Su creación es a través de Acuerdo Gubernativo y creará la estructura administrativa conveniente con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para alcanzar su objetivo, así como los nombramientos idóneos en cada unidad.

Le corresponde a la Dirección General de la Policía Nacional Civil por intermedio del Departamento de Tránsito la aplicación de las sanciones y normativas como planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en el territorio guatemalteco; elaborar el reglamento para la aplicación de la ley de tránsito;

organizar y dirigir a la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades públicas o privadas que estén debidamente autorizadas para cumplir con funciones de tránsito; emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir; organizar, llevar y actualizar el registro de conductores; organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos; diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos; recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de la ley de tránsito y disponer de ellos conforme a la misma; aplicar las sanciones establecidas en la ley y reglamento de tránsito; diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial y todas las funciones otorgadas por la ley y las que asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

Las Municipalidades pueden ejercer algunas funciones delegadas por parte del Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo, que traslada la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha actividad eficientemente dentro de su jurisdicción y demuestren su capacidad para administrar y organizar el tránsito de su

localidad. Además del acuerdo gubernativo que traslada esas funciones, el Consejo Municipal deberá ratificar y convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal. Ese traslado no comprenderá en ningún caso la facultad exclusiva del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil para reglamentar lo relativo a las licencias de conducción, placas o registro de circulación, seguros y/o registros de conductores o vehículos.

Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una Municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabilizará por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos u ordenanzas necesarias para el efecto y formará un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito, si careciere del mismo.

Dos o más Municipalidades podrán solicitar les sean trasladadas en forma conjunta funciones de la administración de tránsito, en sus respectivas circunscripciones territoriales, con el fin de alcanzar objetivos comunes. En este caso, las

Municipalidades interesadas suscribirán, un convenio de compromiso entre si y luego solicitarán al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones.

Las Policías Municipales de Tránsito tienen su origen en la garantía de la Constitución Política de la República de Guatemala en que reconoce y establece el nivel de Gobierno Municipal, con autoridades electas directa y popularmente, lo que implica un régimen autónomo de su administración, como expresión fundamental del poder local y que la administración pública será descentralizada para cumplir con los objetivos principales de ordenamiento territorial, autonomía y cumplimiento de sus competencias propias y atribuidas por delegación.

El Ministerio de Gobernación puede trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito con entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio. El Ministerio se puede reservar el derecho de dar por terminada ésta relación en cualquier tiempo, sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

Este contrato o subcontrato debe ser aprobado mediante Acuerdo Ministerial o por Acuerdo Municipal y deberá designar las funciones de la entidad encargada de prestar los servicios de policía y/o administración y fiscalización del tránsito.

Las escuelas de aprendizaje son instituciones autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil para extender y certificar la capacidad teórica y práctica de las personas que soliciten la licencia de conducir vehículos.

El Registro Fiscal de Vehículos es una dependencia a cargo de la Dirección General de Rentas Internas con el objeto de inscribir, controlar y actualizar el registro de los vehículos que circulan, surquen o naveguen el territorio nacional y cuya función principal es velar por el cumplimiento del pago de impuestos de circulación.

Ausencia de normas específicas

Constitución Política de la República de Guatemala

El preámbulo de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que los miembros de la Asamblea Nacional Constituyente fueron electos libre y democráticamente con el fin de organizar jurídica y políticamente al Estado; afirmando la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social y al Estado como responsable de la promoción del bien común, de la consolidación del régimen de legalidad, seguridad, justicia, igualdad, libertad y paz.

En tal sentido, el Estado incumple con la misión encomendada porque solo establece conceptos de tipo general que regulan la circulación de los vehículos acuáticos en Guatemala y la creación de una ley y reglamento específico para las actividades náuticas son muy importantes, debido al crecimiento en la utilización de vehículos acuáticos en diversas actividades.

Ley de Tránsito (Decreto número 132-96)

El Decreto número 132-96 del Congreso de la República, contiene la Ley de Tránsito de Guatemala y por lo tanto permite que el Estado fortalezca las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación, regulación y control se refiere; y con tal objetivo es a la vez pertinente delegar o trasladar funciones en otros entes públicos y prever formas innovadoras que, bajo el estricto cumplimiento de la ley, permitan al sector privado participar en actividades específicas de la administración del tránsito.

El mismo cuerpo legal determina que el crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándoles un destino diferente, contrario al uso común definido por la legislación ordinaria, atentan contra el interés social y el bien común; por lo que se hace necesario modernizar la legislación de tránsito, tanto para hacer frente a las

necesidades como para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro.

Para los efectos de esa ley, se debe entender como tránsito, todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

La vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas, los ríos y lagos navegables, mar territorial y demás vías acuáticas cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.

Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo 273-98)

Está contenido en el Acuerdo Gubernativo 273-98, de fecha veintidós de mayo de mil novecientos noventa y ocho, con la finalidad de incorporar mecanismos idóneos para regular el tránsito en la República de Guatemala, sin embargo dicha regulación resulta insuficiente en la actualidad, ya que en los últimos años hemos observado un crecimiento en lo que se refiere a los vehículos acuáticos, necesarios para el desarrollo de diversas actividades. De esa cuenta tenemos una legislación muy general y poca desarrollada en ésta área ya que establece únicamente principios y definiciones generales pero no detalla lo referente a los vehículos acuáticos.

Legislación comparada

República de Guatemala

En Guatemala el Estado debe por mandato constitucional organizarse para proteger a la persona y a la familia como base de una sociedad libre y cuya finalidad debe ser la realización del bien común. Este bien común debe ser identificado a través de

leyes específicas que regulen las actividades de los ciudadanos en un marco de certeza jurídica y fraternidad.

El Estado delega esa función específica de regulación del tránsito en el Ministerio de Gobernación quien actúa a través del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, ésta puede descentralizar esa facultad en las Municipalidades que con fundamento en la autonomía municipal han creado las Policías Municipales de Tránsito de su jurisdicción para dar cumplimiento a las disposiciones de las leyes y reglamentos.

La legislación de tránsito acuático en Guatemala demuestra un gran atraso con relación a otros países, pues únicamente la Ley de Tránsito menciona vagamente que el mismo debe regular las actividades de vehículos acuáticos y las personas, pero lamentablemente el reglamento de tránsito no cumple con tal disposición y solo desarrolla con amplitud lo correspondiente a los vehículos terrestres y los peatones.

Estados Unidos de América

La principal fuente del derecho en la unión americana es la Constitución Política que sirve de base para que su Congreso

emita leyes de tipo federal y observancia general en todo su territorio. Por su parte cada uno de los cincuenta Estados que conforman el país, cuentan con soberanías independientes que regulan su forma de gobierno y leyes de tipo ordinario, por lo que, en el caso de la navegabilidad hay distintas formas de regular esa actividad.

En New Jersey se establece un mínimo de 16 años de edad, para que los individuos puedan obtener una licencia de conducir embarcaciones en masas de agua dulce no sujetas a la marea como riachuelos, lagos y ríos. Se necesita obligatoriamente un certificado de seguro para cualquier tipo de embarcación.

La ciudad de Miami, Estado de La Florida tiene una regulación obligatoria para las empresas de arrendamiento de embarcaciones de tipo recreativo, que comprende lo relativo a la reglamentación para uso, prevención y seguridad de los usuarios.

Uno de los puntos más sobresalientes es que exige a todo usuario de embarcación que posea previamente una licencia de conducir vehículos terrestres como muestra de sus

capacidades, conocimientos y habilidades. Algunos de los elementos regulados en dichas leyes son:

- a) Tenencia y posesión de documentación respectiva de usuario, embarcación y seguro.
- b) Equipos y elementos de seguridad a bordo.
- c) Límites de velocidad, zonas restringidas y horarios para la circulación.

En el Estado de California no existe una regulación específica que exija la obtención previa de una licencia de conducir embarcaciones, sin embargo si tiene algunos elementos interesantes para los usuarios de las mismas.

- a) La edad mínima es de 16 años para operar embarcaciones de 15 caballos de fuerza o más.
- b) Los mayores de 12 años pueden conducir una embarcación únicamente acompañados y bajo la supervisión de un mayor de edad.

- c) Los usuarios conductores necesitan aprobar un curso de seguridad y navegación autorizado por el Departamento de Navegación y Vías Navegables de California.

- d) No está permitida la circulación de embarcaciones durante la noche.

República Argentina

La Prefectura Naval Argentina es una institución encargada de la protección de las aguas y el comercio marítimo en la República Argentina. Creada desde el año 1810 como una fuerza de policía destinada a proveer seguridad en la navegación y el uso apropiado de las embarcaciones. Dicta normas de carácter general para que la Escuela Superior y los Clubes Náuticos puedan extender y certificar las cualidades y calidades de los usuarios como timoneles de yate. Los requisitos varían según las características de los vehículos a conducir, sean estos con propulsión de vela o motor, menores o mayores.

La Escuela Superior de la Prefectura Argentina es la institución que dicta los cursos relativos a la conducción y operación de vehículos acuáticos. Algunos de los aspectos a considerar a la hora de someterse a un curso de timonel de yate son que no haya disminución o limitación en condiciones audiovisuales o psicofísicas de los usuarios.

Todos los certificados náuticos o deportivos se extienden a partir de los 18 años de edad, para el régimen de conducción marítima, fluvial y lacustre. Sin embargo, los clubes náuticos pueden extender certificados de timonel de yate para los usuarios menores de 18 años, pero mayores de 14. Esto únicamente en la conducción de vehículos menores a los 7 metros de eslora y con propulsión a vela, siempre con la autorización obligatoria de los padres, tutores o encargados.

Las embarcaciones y lugares destinados al tránsito de embarcaciones, están determinados previamente por las autoridades conjuntas de la Prefectura Naval Argentina y los clubes náuticos en cada jurisdicción, en todo caso, la circulación de vehículos acuáticos solo puede hacerse en condiciones climáticas favorables y durante el periodo de luz solar.

El extracto de la ordenanza marítima número 2/94 de la reglamentación sobre los artefactos acuáticos deportivos tipo motos de agua, establece que todos los conductores de un vehículo acuático cuya fuerza sea superior a cincuenta caballos de fuerza debe estar previamente habilitado y certificado como conductor náutico además de la utilización de equipos de seguridad como los siguientes:

- a) chaleco salvavidas con silbato para conductor y acompañante;
- b) espejo de mano para señales;
- c) corta corriente a distancia conectado en navegación, cuando lo posea provisto de fábrica;
- d) extintor conforme especificaciones de fábrica;
- e) restricción de navegabilidad durante escasa visibilidad y en horarios nocturnos.

Reino de España

El Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante y Capitanías Marítimas es una entidad gubernamental encargada de la regulación, control y supervisión específica de circulación de vehículos acuáticos. Exige que los usuarios de

embarcaciones superen exámenes teóricos y prácticos sobre seguridad y navegación. Estos cursos deben ser previamente autorizados por las comunidades autónomas que posean vías navegables en su jurisdicción territorial. El Real decreto 259/2002 amplía la regulación de vehículos acuáticos dentro de aguas españolas, para lo cual pretende como objeto, establecer las medidas de seguridad apropiadas para la propiedad, tenencia y uso de vehículos acuáticos, en este caso sobre las motos náuticas o jet sky.

1. Modalidades de su utilización:

a) Uso particular.

b) Uso por arrendamiento

2. Matriculación y seguro de responsabilidad.

3. Edad mínima

4. Clasificación de las licencias de conducción de vehículos acuáticos

5. Control de usuarios.

6. Elementos de seguridad. Zonas y periodos de navegación.

7. Normas básicas de funcionamiento.

8. Régimen sancionador.

República Oriental del Uruguay

La Prefectura Nacional Naval es una institución delegada de la Armada Nacional que a través de treinta y siete destacamentos, busca contribuir e incrementar la seguridad y la protección marítima de los usuarios de embarcaciones. Sus funciones son las de una policía naval, encargada del cumplimiento de leyes nacionales y tratados internacionales a lo largo de mil cuatrocientos kilómetros de costas.

El extracto del Decreto 43/994 de la Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay desarrolla el marco reglamentario a cargo del Ministerio de Defensa Nacional, que entró en vigencia el uno de febrero de 1994 y regula el uso de Jet-Sky, Motos Acuáticas y Artefactos Náuticos Similares, entre los cuales comprende:

1. Disposiciones de seguridad:
 - a) Edad mínima;
 - b) Equipo de seguridad,
 - c) Condiciones de acompañamiento;
 - d) Capacidad a bordo y especificaciones del vehículo;
 - e) Horarios;

- f) Cordel de seguridad;
 - g) Velocidades mínimas y máximas;
 - h) zonas de seguridad;
 - i) servicios de arrendamiento por empresas privadas;
 - j) Señalizaciones;
 - k) Acuerdo de condiciones meteorológicas;
 - l) Navegación en mar abierto.
2. Documentación.
 3. Jet-Sky, Motos Náuticas o Similares extranjeros.
 4. Alquiler de Jet-Sky, Motos Náuticas o Similares.
 5.
 6. Retención de vehículo en infracción.
 7. Devolución de los artefactos incautados.

Conclusiones

La regulación en la circulación de vehículos acuáticos tiene como principal objetivo la creación de un sistema jurídico que plantee soluciones factibles a una actividad real.

Una ley específica establece condiciones mínimas para la utilización de vehículos acuáticos, atendiendo a la capacidad, perfil del usuario y zonas de navegación.

El control y pago de matriculas de vehículos acuáticos permite que instituciones como las Municipalidades puedan obtener otro tipo de ingresos para sus inversiones.

Un reglamento específico atiende las modalidades, formas y lugares de la utilización y circulación de los vehículos acuáticos.

Las Municipalidades jurisdiccionales ejercen control y supervisión de ríos y lagos navegables.

Entidades públicas o privadas establecen los perfiles, características y elementos para regular la circulación de vehículos acuáticos.

Referencias

Libros

De León Velasco y De Mata Vela. (1997) Derecho Penal Guatemalteco. Guatemala. Editorial Llerena.

Monserrat, Manuel. (2000) Patrón de Embarcaciones de Recreo. España. Ediciones Yatescuela, C.B.

Nadal, Manuel. (2009) Náutica deportiva. Curso de Patrón de Embarcaciones de Recreo. España. Editorial Noray S.A.

Vaquero, Jaime. (2007) Navegación Costera: problemas resueltos. España. Ediciones Pirámide S.A.

Vila, Jordi. (2006) Patrón de Embarcaciones de Recreo. Libro Test. España. Editorial Noray S.A.

Diccionarios

Cabanellas, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. (1977) Argentina. Editorial Heliasta S.R.L.

Ossorio, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. (2000) Argentina. Editorial Heliasta S.R.L.

Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. (2001) España. Editorial Espasa Calpe.

Leyes

Constitución Política de la República de Guatemala

Ley de Tránsito. (Decreto 132-96)

Código Municipal. (Decreto 12-2002)

Ley del impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos. (Decreto 70-94)

Reglamento de Tránsito. (Acuerdo Gubernativo 273-98)

Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. (Acuerdo Gubernativo 111-95)

Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República de Guatemala. (1939)

Decreto 43/994 de la Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay. Sobre Motos de Agua, Jet Sky y artefactos similares.

Manual para la formación del usuario de motos acuáticas. Real Decreto 259/2002 de 8 de marzo por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas. (Ministerio de Fomento, España)

Ordenanza Marítima numero 2/94 Reglamentación sobre los artefactos acuáticos deportivos tipo motos de agua. Prefectura Naval Argentina.

Orden de 16 de diciembre de 1998 por el que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas. (Ministerio de Fomento, España)

Información en línea

http://fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES Recuperado 27.05.2013

<http://www.mundodelosbarcos.com/motonautica-y-motores.html?id=877> Recuperado 27.05.2013

<http://www.paranauticos.com/notas/PNA/motosdeagua-rou-cpo.htm> Recuperado 27.05.2013