

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



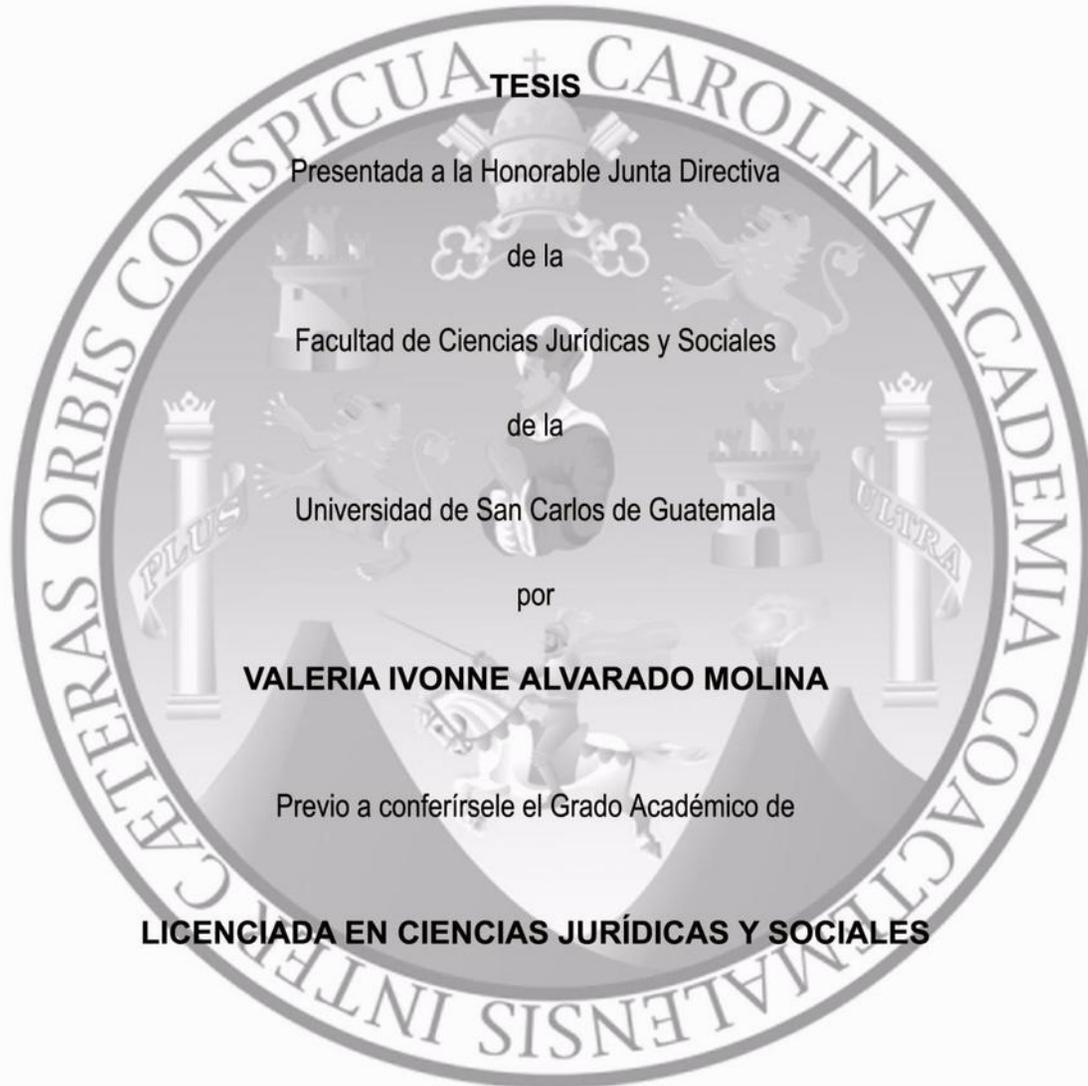
**RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS EN RELACIÓN A LA
CONTAMINACIÓN MARÍTIMA**

VALERIA IVONNE ALVARADO MOLINA

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2014

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS EN RELACIÓN A LA
CONTAMINACIÓN MARÍTIMA**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

VALERIA IVONNE ALVARADO MOLINA

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, noviembre de 2014

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	MSc. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Mario Roberto Méndez Alvarez
VOCAL V:	Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic. Luis Fernando López

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 29 de octubre de 2012.

ASUNTO: VALERIA IVONNE ALVARADO MOLINA, CARNÉ No. 200616186, solicita que para la elaboración de su tesis de grado, se le apruebe el tema que propone, expediente No. 20110479.

TEMA: "RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS EN RELACIÓN A LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA".

Con base en el dictamen emitido por el (la) consejero (a) designado (a) para evaluar el plan de investigación y el tema propuestos, quien opina que se satisfacen los requisitos establecidos en el Normativo respectivo, se aprueba el tema indicado y se acepta como asesora de tesis a la Licenciada SILVIA LORENA CAMPOS PÉREZ, Abogado y Notario, colegiada No. 8,115.

DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS

Adjunto: Nombramiento de Asesor
cc.Unidad de Tesis
BAMO/sllh.



Licenciada SILVIA LORENA CAMPOS PEREZ
ABOGADA Y NOTARIA
Colegiada No. 8115
9ª. Avenida 13-90 zona 1
Tel. 47400990



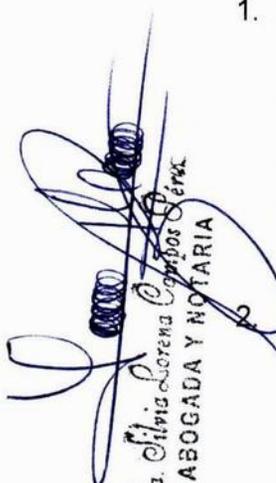
Guatemala, 30 de septiembre de 2,013.

Doctor
BONERGE AMILCAR MEJIA ORELLANA
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídica y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.



Hago de su conocimiento que de conformidad con la resolución de la Unidad de Asesoría de Tesis a su cargo de fecha veintinueve de octubre de dos mil doce, procedí a asesorar el trabajo de tesis de la Bachiller VALERIA IVONNE ALVARADO MOLINA, con número de carné 200616186, quien elaboró el trabajo intitulado “**RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS EN RELACIÓN A LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA**”.

1. La tesis contiene un amplio análisis de la responsabilidad de los estados en materia de Derecho Marítimo, su importancia para la sustentación de la vida, como recurso para un desarrollo sostenible, y las normas que se aplican a los Estados, para prevenir los diferentes tipos de Contaminación.
2. La elaboración de la tesis se realizó científicamente al estudio de la problemática actual con respecto a que los océanos se han convertido en receptores de toda clase de desechos, esto se deriva de la falta o incumplimiento de normas jurídicas que velen a favor del recurso natural.


Licda. Silvia Lorena Campos Pérez
ABOGADA Y NOTARIA



3. La bibliografía que se utilizó para el desarrollo de la misma se relaciona con los cuatro capítulos, los cuales contienen lo más relevante del tema investigado. Además durante el tiempo que la asesore acepto y aplique las sugerencias brindadas.
4. Utilizó los métodos inductivo, deductivo, sintético y analítico, para el análisis del problema global, lo cual permitió hacer una síntesis de los principales aspectos negativos influyentes en el no cumplimiento y falta de normas con respecto a la Contaminación marítima. Las técnicas bibliográfica y documental, fueron aplicadas y fundamentales para la elaboración de este trabajo.
5. Las conclusiones y recomendaciones son acordes y se relacionan con el contenido de la tesis. Durante la revisión le sugerí varias correcciones las cuales realizó.
6. En la hipótesis se estableció que los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino y es necesario crear una legislación adecuada para evitar la explotación y contaminación de forma irracional.

El trabajo relacionado ha cumplido con los requisitos legales del artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, motivo por el cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, recomendando se continúe con el trámite de conformidad con la ley.

Deferentemente.

Licda. SILVIA LORENA CAMPOS PÉREZ
Colegiada No. 8115

Licda. Silvia Lorena Campos Pérez
ABOGADA Y NOTARIA



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 24 de septiembre de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante VALERIA IVONNE ALVARADO MOLINA, titulado RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS EN RELACIÓN A LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srrs.



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala





DEDICATORIA

A DIOS:

Quien supo guiarme por el buen camino, darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban, por darme la vida, sabiduría, salud y entendimiento para poder alcanzar este triunfo.

A MI MADRE:

Licda. Luz Aída Molina por creer en mí y sacarme adelante, dándome ejemplos dignos de superación y entrega, porque en gran parte gracias a ti, hoy puedo ver alcanzada una de mis metas, ya que siempre estuviste impulsándome en los momentos más difíciles de mi carrera, dándome tu apoyo, consejos, comprensión, amor.

A MI PADRE Q.E.P.D.:

Juan Antonio Alvarado que a pesar de no estar aquí para compartir este momento, estoy segura de que se sentiría muy orgulloso por este logro alcanzado.

A MIS FAMILIARES:

En especial a mi abuelita Zoila Luz Aguilar por ser una persona especial en mi vida, a Jorge Adolfo Luján Alvarez por el apoyo brindado en todo momento y a todos los que me han alentado conseguir mis metas.



A MIS AMIGOS:

Son muchas las personas que han formado parte de mi vida profesional y personal a las que me encantaría agradecerles su amistad, consejos, apoyo, ánimo y compañía en muchos momentos de mi vida.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por permitirme alcanzar mi mayor sueño y anhelo desde la infancia: Ser una profesional del derecho.

A MI TRICENTENARIA:

Universidad de San Carlos de Guatemala y especialmente a la facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por permitirme ser parte de su comunidad y de su prestigiosa trayectoria.

A todos ustedes que hoy asisten a este acto.

ÍNDICE



Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Contaminación ambiental.....	1
1.1. Definiciones.....	3
1.2. Tipos de contaminación.....	5
1.2.1. Contaminación atmosférica.....	5
1.2.2. Contaminación hídrica.....	6
1.2.3. Contaminación del aire.....	7
1.2.4. Contaminación edáfica.....	8
1.2.5. Contaminación audio visual.....	9
1.2.6. Contaminación del medio marino.....	10
1.3. Efectos de la contaminación.....	11
1.4. Situación actual del medio ambiente.....	12
1.5. Antecedentes de contaminación de Guatemala.....	17
1.6. El impacto de desastres.....	20

CAPÍTULO II

2. Derecho marítimo.....	23
2.1. Definición	
2.2. Características	
2.2.1. Antigüedad.....	27
2.2.2. Insensible a cambios políticos, pero sensible a cambios técnicos....	28
2.2.3. Es un derecho eminentemente consuetudinario.....	28
2.2.4. Es un derecho vivo.....	29
2.2.5. La inmutabilidad relativa en el tiempo.....	30



2.2.6. Internacionalidad.....	30
2.2.7. Tendencia a la unificación.....	31
2.2.8. Mayor rapidez en la operatividad material jurídica.....	32
2.2.9. Pionero en la creación de instituciones en la historia del derecho....	33
2.2.10. Integridad.....	33
2.2.11. Reglamentarismo.....	33
2.2.12. Autonomía.....	34
2.3. Aspectos generales del derecho marítimo.....	36
2.4. Procedimientos de autorización para actividades marítimas ambiental- mente peligrosas.....	36
2.5. Situación actual del medio ambiente marítimo en Guatemala.....	37
2.6. El derecho marítimo a nivel internacional y antecedentes de contaminación.....	41
2.7. La actitud de los Estados referente al derecho marítimo.....	44

CAPÍTULO III

3. Instituciones ambientales y de derecho referentes al respeto del derecho Marítimo.....	45
3.1. Instituciones ambientales nacionales.....	45
3.2. Instituciones ambientales internacionales.....	50

CAPÍTULO IV

4. Legislación guatemalteca y derecho internacional en relación al respeto del derecho marítimo.....	67
4.1. Legislación nacional.....	68
4.2. Convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala.....	70
4.3. Análisis de la legislación nacional referente a daños marítimos.....	76
4.4. Análisis de la legislación internacional referente a daños marítimos.....	80
4.5. Análisis de la responsabilidad de los estados.....	80



4.6. Análisis referente al fortalecimiento de la legislación de Guatemala

Concerniente al derecho marítimo.....	82
CONCLUSIONES.....	85
RECOMENDACIONES.....	87
BIBLIOGRAFIA.....	89



INTRODUCCIÓN

El problema particular de la licitud, imputabilidad y reparación de daños ocasionados por la contaminación marina, forma indudablemente parte integrante del problema general de la responsabilidad en derecho internacional y razona el ¿por qué? de mi investigación. Se comprobó la hipótesis ya que se estableció que la legislación internacional en materia de ambiental marítima no es efectiva para el resguardo de los derechos de las poblaciones provocando serios daños irreparables sin que exista una sanción eficaz al estado responsable. Se logran los objetivos pues se determinó el grado de efectividad de la legislación nacional como de derecho internacional en resguardo de los derechos ambientales en materia de derecho marítimo y su aplicación dentro de las sanciones aplicables, se conocieron los antecedentes de la última década en relación a contaminación marítima y la responsabilidad de los Estados para reparar los daños, se percibieron los problemas actuales del derecho internacional en materia de derecho marítimo.

El método científico fue aplicado en todo el proceso de la misma, partiendo desde la ejecución del plan de investigación hasta llegar a las conclusiones y recomendaciones de la misma; el método de síntesis se usó para estudiar lo referente al funcionamiento de las instituciones referentes al tema y su protección a nivel nacional e internacional en defensa de los derechos marítimos de las poblaciones y la sanción respectiva respecto a la responsabilidad de los Estados; el método deductivo fue utilizado al realizar el estudio de la legislación existente en relación al tema para indicar o concluir



sobre la necesidad de observar la realidad y de la transformación de la legislación en materia de derecho marítimo para responsabilidad a los Estados en problemas de contaminación marítima. Dentro del contexto de la investigación se utilizó la técnica bibliográfica en el estudio de la documentación de la información disponible, para fortalecer el marco teórico de nuestra investigación y obtener los elementos suficientes de conocimiento para realizar el análisis respectivo.

El trabajo contiene cuatro capítulos, el primero que se aborda lo relacionado con la contaminación ambiental y se desarrollan las definiciones, tipos de contaminación, efectos de la contaminación, la situación actual del medio ambiente, los antecedentes de contaminación en Guatemala y el impacto de desastres; el capítulo dos trata sobre el derecho marítimo, su definición, características, aspectos generales del derecho marítimo, procedimientos de autorización para actividades marítimas ambientalmente peligrosas, la situación actual del medio ambiente marítimo en Guatemala, el derecho marítimo a nivel internacional y antecedentes de contaminación, la actitud de los Estados referente al derecho marítimo; en el capítulo tres se desarrolla lo relacionado a las instituciones ambientales y de derecho referentes al respeto del derecho marítimo: instituciones ambientales nacionales e internacionales y otras instituciones; por último en el capítulo cuatro, se desarrolla lo relacionado a la legislación guatemalteca y derecho Internacional en relación al respeto del derecho marítimo.

Se espera que el trabajo de investigación de tesis se constituya en una herramienta de consulta para investigadores, analistas y estudiantes con interés en el tema.

CAPÍTULO I



1. Contaminación ambiental

“En los primeros decenios de existencia de las Naciones Unidas las cuestiones relacionadas con el medio ambiente apenas figuraban entre las preocupaciones de la comunidad internacional. La labor de la Organización en ese ámbito se centraba en el estudio y la utilización de los recursos naturales y en tratar de asegurar que los países en desarrollo, en particular, controlaran sus propios recursos. En la década de los sesenta se concertaron acuerdos sobre la contaminación marina, especialmente sobre los derrames de petróleo, pero ante los crecientes indicios de que el medio ambiente se estaba deteriorando a escala mundial, la comunidad internacional se mostró cada vez más alarmada por las consecuencias que podía tener el desarrollo para la ecología del planeta y el bienestar de la humanidad. Las Naciones Unidas ha sido uno de los principales defensores del medio ambiente y uno de los mayores impulsores del desarrollo sostenible.

A partir de los sesenta se empezaron a concertar acuerdos y diversos instrumentos jurídicos para evitar la contaminación marina y en los setenta se redoblaron esfuerzos para ampliar la lucha contra la contaminación en otros ámbitos. Asimismo, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de Estocolmo, 1972 se incorporó a los temas de trabajo de la comunidad internacional la relación entre el desarrollo económico y la degradación ambiental. Tras la conferencia fue creado el



Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) que hasta el día de hoy sigue siendo el principal organismo mundial en la materia. Desde 1973 se han creado nuevos mecanismos y se han buscado medidas concretas y nuevos conocimientos para solucionar los problemas ambientales mundiales”¹.

Durante los últimos años la Organización de Naciones Unidas se ha preocupado por los temas relacionados con el medio ambiente, por lo que crearon PNUMA, programa que está comprometido a la ayuda de países especialmente aquellos en vías de desarrollo, con el fin de establecer estrategias para enfrentar el cambio climático e instituir procesos nacionales de desarrollo; evitar que las sustancias nocivas y desechos tóxicos tengan impacto en el medio ambiente y las personas; a través de promover la protección de los ecosistemas para el bienestar de los seres vivos que habitan en ellos. Los gobiernos a la fecha, a pesar de querer mejorar el nivel de vida de sus pobladores, no han tomado las sugerencias que este tipo de organizaciones ambientales proporcionan, porque les dan prioridad a otro tipo de problemas, sin darse cuenta que si se le diera un enfoque ecológico a los temas sociales, estarían evitando problemas de salud física, psicológica y mental, lo que traería beneficios en el ámbito de salud y a su vez en el tema económico.

¹ Centro de información de las Naciones Unidas. **Medio ambiente y desarrollo sostenible**, <http://www.cinu.mx/temas/medio-ambiente/medio-ambiente-y-desarrollo-so/> (Guatemala: 18 de agosto de 2013)



1.1. Definiciones

Contaminación ambiental se define como: “la introducción o presencia de sustancias o formas de energía en ambientes o sustratos a los que no pertenecen o en cantidades superiores a las propias de dichos sustratos, por un tiempo suficiente, y bajo condiciones tales, que esas sustancias interfieran con la salud y la comodidad de las personas, dañan los recursos naturales o alteran el equilibrio ecológico de la zona.”²

“La contaminación es la introducción de un contaminante en un medio cualquiera, es decir, la introducción de cualquier sustancia o forma de energía con potencial para provocar daños, irreversibles o no, en el medio inicial. Se denomina contaminación ambiental a la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos.”³

La contaminación ambiental es: “la incorporación a los cuerpos receptores de sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, o mezclas de ellas, siempre que alteren

² Lilia A. Albert; es.scribd.com/doc/23292811/**contaminación**. (Guatemala: 20 de diciembre de 2013)

³ Tecno Ozono <http://www.tecnozono.com/contaminacion.htm>. (Guatemala, 18 de diciembre de 2013)



desfavorablemente las condiciones naturales del mismo, o que puedan afectar la salud, la higiene o el bienestar del público”⁴.

La definición de contaminación adoptada por la comunidad internacional en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es la siguiente: “contaminación del medio marino se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”.⁵

“La contaminación es la introducción de un contaminante dentro de un ambiente natural que causa inestabilidad, desorden, daño o malestar en un ecosistema, en el medio físico o en un ser vivo. El contaminante, puede ser una sustancia química, energía, como sonido, calor, o luz. Los contaminantes, el elemento contaminante, puede ser una sustancia extraña, energía, o sustancia natural, cuando es natural se llama contaminante cuando excede los niveles naturales normales. Es siempre una alteración negativa del estado natural del medio, y por lo general, se genera como consecuencia

⁴ **Que es la contaminación ambiental.** <http://contaminacion-ambiente.blogspot.com/2006/10/que-es-la-contaminacion-ambiental.html>. (Guatemala: 18 de agosto de 2013)

⁵ Escobar, Jairo. **La contaminación de los ríos y sus efectos en las áreas costeras y el mar**, Publicación de las Naciones Unidas, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile, diciembre 2002, Pág. 9

de la actividad humana, pero existen excepciones como por ejemplo el aporte al efecto invernadero de los volcanes.”⁶

1.2. Tipos de contaminación

La contaminación puede afectar a distintos medios o ser de diferentes características, por lo que se definen las más relevantes de la forma siguiente:

1.2.1. Contaminación atmosférica:

“El sistema atmosférico comprende las diferentes capas gaseosas que ocupan la periferia de la Tierra, en la que predominan en un 99% el nitrógeno, el oxígeno y el argón; aunque existen otros volumétricamente minoritarios pero muy importantes, como el dióxido de carbono que proporciona la materia prima indispensable para el desarrollo de la vida en la superficie terrestre; así también el ozono, del cual la mayor parte se encuentra en una capa difusa dentro de la parte exterior del sistema, absorbe un gran porcentaje de las radiaciones ultravioleta provenientes del Sol”⁷.

“Se entiende por contaminación atmosférica la presencia en el aire de sustancias y formas de energía que alteran la calidad del mismo, de modo que implique riesgos, daño o molestia grave para las personas y bienes de cualquier naturaleza.

⁶<http://www.buenastareas.com/ensayos/Concepto-De-La-Contaminacion%C3%B3n-Ambiental/1637621.html> (10 de diciembre de 2013)

⁷Salgado Cordero, Marvin Jonathan. **Conceptos ambientales**. Pág. 5



Todas las actividades humanas, el metabolismo de la materia humana y los fenómenos naturales que se producen en la superficie o en el interior de la tierra van acompañados de emisiones de gases, vapores, polvos y aerosoles. Estos, al difundirse a la atmósfera, se integran en los distintos ciclos biogeoquímicos que se desarrollan en la Tierra⁸.

En las diferentes definiciones que se han expuesto, se llega a la conclusión que la contaminación a los recursos naturales como suelo, agua y aire da como resultado la modificación del medio ambiente por lo que trae resultados nocivos para los seres vivos que se desarrollan en el mismo hábitat, asimismo la contaminación atmosférica por ejemplo afecta la calidad del aire en la atmosfera por la emisión de gases, vapores, partículas líquidas o sólidas extrañas y que una de sus principales fuentes son los vehículos automotores y la gran cantidad de instalaciones industriales.

1.2.2. Contaminación hídrica:

“El sistema hídrico está conformado por los ríos, los lagos, los manantiales y el agua subterránea aguas interiores y litorales incluyendo los mares que constituyen la zona económica marítima de dominio exclusivo...También se toman en cuenta otros aspectos que se relacionan... como son las cuencas hidrográficas, los bosques y la

⁸Marcano, Jesé E. **Contaminación atmosférica**. <http://www.jmarcano.com/recursos/contamin/catmosf2.html>(Guatemala: 18 de agosto de 2013).



cobertura vegetal que tienen que ver con el equilibrio de dicho sistema, incluyendo la capacidad reguladora del clima en función de la cantidad y calidad del agua”.⁹

Es de suma importancia concientizar a los gobiernos que deben ser responsables de velar por el mantenimiento de la calidad del agua que consume el ser humano y para ello deben disponer de regulaciones específicas para garantizar la misma.

1.2.3. Contaminación del aire:

“Es la que se produce como consecuencia de la emisión de sustancias tóxicas. La contaminación del aire puede causar trastornos tales como ardor en los ojos y en la nariz, irritación y picazón de la garganta y problemas respiratorios. Bajo determinadas circunstancias, algunas sustancias químicas que se hallan en el aire contaminado pueden producir cáncer, malformaciones congénitas, daños cerebrales y trastornos del sistema nervioso, así como lesiones pulmonares y de las vías respiratorias. A determinado nivel de concentración y después de cierto tiempo de exposición, ciertos contaminantes del aire son sumamente peligrosos y pueden causar serios trastornos e incluso la muerte.

La polución del aire también provoca daños en el medio ambiente, habiendo afectado la flora arbórea, la fauna y los lagos. La contaminación también ha reducido el espesor

⁹Salgado Cordero. ob.cit. Pág.5

de la capa de ozono. Además, produce el deterioro de edificios, monumentos, estatuas y otras estructuras.

La contaminación del aire también es causante de neblina, la cual reduce la visibilidad en los parques nacionales y otros lugares y, en ocasiones, constituye un obstáculo para la aviación¹⁰.

Este tipo de contaminación trae como consecuencias enfermedades del sistema respiratorio a los seres humanos, por lo cual es necesario que el Estado considere normativas, que minimicen la emisión de gases a través de los vehículos y la maquinaria industrial.

1.2.4. Contaminación edáfica:

“El sistema edáfico está conformado por el sustrato orgánico en el que se sustenta la vida animal y vegetal...”¹¹

Es necesario que se implementen medidas para evitar que cualquier tipo de sustancias puedan alterar la calidad física, química o mineralógica del suelo o del subsuelo, que le sean nocivas a la salud de la vida humana, tanto como a la flora, la fauna, así como para evitar el deterioro cualitativo y cuantitativo de los suelos.

¹⁰Universidad de California en Davis. **La contaminación del aire.** <http://www.envtox.ucdavis.edu/cehs/toxins/spanish/airpollution.htm>. (Guatemala: 18 de agosto de 2013).

¹¹Ibid



1.2.5. Contaminación audio visual

Los elementos audiales y visuales: "Son el conjunto de factores ópticos o sonoros que conforman valores sociales por lo que amerita tipificarse como bienes tutelados; su protección depende de acciones objetivas, en virtud de que ruido se conceptualiza como cualquier sonido que molesta al oído, la agresión visual es todo aquello que no corresponde con el entorno".¹²

El Estado emite disposiciones legales que reglamentan todo lo relacionado con la emisión de energía en forma de ruido, sonido, microondas, vibraciones, ultrasonido o acciones que perjudiquen la salud física y mental, que afecten el bienestar humano, o que cause trastornos al equilibrio ecológico. Se considera actividades susceptibles de degradar el ambiente y la salud, los sonidos o ruidos que sobrepasen los límites permisibles cualesquiera que sean las actividades o causas que los originen.

Se puede decir que contaminación visual: "Es el cambio o desequilibrio en el paisaje, ya sea natural o artificial, que afecta las condiciones de vida y las funciones vitales de los seres vivos."¹³

En el derecho comparado se ha definido a la contaminación visual como "el fenómeno mediante el cual se ocasionan impactos negativos importantes en la percepción visual

¹²ibid

¹³ Espósito, Vanesa G. **Veó, veó. contaminación visual**. Pág. 2.



por la distorsión o cualquier forma de alteración del entorno natural, histórico y urbano de la ciudad, que deteriore la calidad de vida de las personas".¹⁴

La contaminación visual es la generada por la publicidad y que se incrementa en tiempo de crisis económica, en la cual la competencia es agresiva y esto fomenta los anuncios publicitarios ilegales que no cumplen con la normativa vigente.

1.2.6. Contaminación del medio marino

La convención para la protección y el desarrollo sostenible de zonas marinas y costeras del pacífico noreste de Centroamérica 2002, establece en el Artículo 3, numeral 1, inciso d), se entiende por contaminación del medio marino "la introducción por el hombre, directa e indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino (incluidos los estuarios y marismas) que causen o puedan llegar a causar efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y la vida marina, peligros para la salud humana, obstáculos a las actividades marítimas, incluida la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización, y menoscabo de las zonas de esparcimiento y acuicultura."¹⁵

¹⁴ <http://www.virtual.unal.edu.co/cursos/ciencias/2000088/lecciones/Reflexiones/Contaminacion2.html>

¹⁵ Convención de la Antigua, **Convenio de cooperación para la protección y el desarrollo sostenible de las zonas marinas y costeras del pacífico nordeste**, (Guatemala, 10 de diciembre 2013)



1.3. Efectos de la contaminación

La contaminación ambiental es un problema grave para todos los países del mundo, debido al desarrollo urbano e industrial tan importante que ha habido en los últimos años una gran cantidad de contaminantes se ha introducido en la atmósfera, el suelo y el aire, creando un problema ambiental; en espera que la naturaleza lo biodegrade, sin embargo, la naturaleza tiene un límite para biodegradar contaminantes, de manera que habiendo sobrepasado esos límites comienza a haber problemas de salud para los seres humanos, la flora, la fauna y el medio ambiente en general.

“El problema es complejo pues si bien los primeros contaminantes eran pocos, hoy la gran cantidad existente ocasionada por la industria petrolera y la química en general, ocasiona que sean numerosos los compuestos químicos y de distinta procedencia la que provoca una problemática compleja.

Por otro lado en el pasado, hace unas tres o cuatro décadas atrás, se consideraba la contaminación como de fuentes locales y se estudiaba y reglamentaba acciones y leyes, para contrarrestar la polución de fuentes locales, sin embargo con posterioridad se estudió que esos contaminantes eran capaces de viajar grandes distancias y contaminar en lugares muy alejados de las fuentes de emisión, derivado de lo cual se inicia la lluvia ácida, las precipitaciones acidificadas debido a compuestos de nitrógeno



y azufre que son capaces de ser transportados en el aire por grandes distancias, eso transformo la contaminación en un problema internacional de carácter global.”¹⁶

El aire es compartido por todos los seres vivos, cuando éste se encuentra contaminado, como por ejemplo: a causa de los gases emitidos por una fábrica en Corea; por un incendio en Australia; una tormenta de polvo en Arabia o de emisiones de carros en Estados Unidos; la expansión de los químicos y partículas que producen dichos eventos tienen efectos dañinos para la salud humana y provoca tos, irritabilidad de los ojos, problemas de respiración e, incluso, la muerte. Sabemos que las nubes de aire contaminado o smog reducen la visibilidad, y que la lluvia ácida de emisiones químicas dañan propiedades, contaminan fuentes de agua, y pueden dañar los bosques, vida salvaje y la agricultura.

1.4. Situación actual del medio ambiente

Las sociedades industrializadas modernas hace tiempo que han asumido como inviable el desarrollo económico sin causar daños colaterales al medio ambiente, sin embargo, se han concientizado para participar en el tratamiento adecuado y riguroso de la problemática ambiental, cuyo fin es el bienestar de la sociedad.

Presionados por las demandas de una población cada vez más evolucionada y sensibilizada por el respeto al medio ambiente, sus dirigentes han enarbolado la

¹⁶Pramparo, María del Carmen. **Contaminación ambiental.** Audivisualunrc. http://www.youtube.com/watch?v=_pMBwlx3iuQ. (Guatemala: 20 de octubre de 2013)

bandera ambiental y propiciado el desarrollo e implantación de una serie de medidas que pretenden garantizar, en último extremo, un objetivo que en las condiciones actuales está en la picota: el mantenimiento de un desarrollo económico que pueda mantenerse a lo largo del tiempo.

“El objetivo es claro pero los escollos a los que hay que enfrentarse son importantes. Acostumbrados durante décadas de crecimiento incontrolado a relegar las cuestiones ambientales a un segundo plano, en el mejor de los casos, nos hemos visto abocados a una situación límite que exige una inmediata toma de decisiones si queremos ser capaces de revertir una situación que se escapa de las manos. Una parte significativa de nuestras aguas se encuentra contaminada, en algunos casos de forma irreversible; la mayor parte de la población humana tiene limitado el acceso al agua, siendo ésta una de las causas más importantes de muerte a nivel planetario; el cambio climático propiciado por la actividad industrial, además de conllevar un aumento de las catástrofes naturales, está afectando a una parte significativa de nuestros recursos, comprometiendo la sostenibilidad; la sobreexplotación de unos recursos energéticos limitados favorece todo tipo de convulsiones geopolíticas”¹⁷.

“En Asia, África y América Latina la situación general del medio ambiente es lamentablemente mucho más complicada de lo que se imagina la opinión pública a causa de la acción combinada, cumulativa y multiplicadora de varios factores como la explosión demográfica, el proceso de urbanización con tasas exponenciales, la

¹⁷ Oromendía, Enrique. **Medio ambiente: Situación actual**. Pág. 20.



destrucción de los bosques tropicales, la extinción de la biodiversidad, la desertificación de dilatadas superficies y la contaminación de la atmósfera y de las aguas, para mencionar sólo problemas preocupantes en el Tercer Mundo, cuya magnitud física y potencialidad negativa son mayores que en las naciones metropolitanas”¹⁸.

Si la humanidad sigue creciendo al ritmo actual, en algún momento del siglo XXI habrá que producir alimentos para miles de millones de personas a partir de nutrientes sintéticos, para lo que se necesitarán gigantescos invernaderos que tendrán que ser mantenidos exentos de plagas y enfermedades. Así mismo, será preciso crear un medio rigurosamente esterilizado y ordenado para reciclar los residuos sin número que deje la civilización industrial. No se mencionara los problemas que se derivarán de dar cobijo, educación, salud y trabajo a una población inmensa. Es improbable que los más grandes adelantos tecnológicos lleguen a brindar una solución adecuada a este panorama, y si lo logran, el resultado sería de todas maneras un mundo de hacinamiento, privaciones y estrecheces, donde el rol del ser humano se reduciría al de hombre-hormiga. Allí donde reina una penuria crónica, se expande un sentimiento generalizado de miedo e inseguridad.

Además, como ya se ha visto en el caso de la energía y los automotores, puede ser que las soluciones tecnológicas lleguen cuando sea demasiado tarde. Hasta hoy no se han encontrado sustitutos al petróleo, pero todas las naciones industrializadas y muchas del tercer mundo siguen produciendo automóviles a un ritmo elevadísimo,

¹⁸ Mansilla, H.C.F. **La situación actual del medio ambiente, el neoliberalismo y la ética de la responsabilidad.** Pág. 143.



aunque los problemas de contaminación ambiental y las crecientes congestiones de tráfico permanecen más lejos que nunca de ser solventadas.

Es posible que nuevas tecnologías ocasionen nuevas formas de contaminación, aunque en un nivel más limitado. Pero lo más preocupante es que la envergadura física de los desarreglos medio ambientales pudiera anular o, por lo menos, neutralizar los procedimientos e inventos científico-técnicos más refinados que se lleven a cabo precisamente para paliar la crisis ecológica.

La cultura urbano-industrial, a la que todos los pueblos aspiran y que muchos países del Tercer Mundo ya la están alcanzando, causará, con toda seguridad, un notable incremento en la generación de residuos caloríficos, que son inherentes a todo proceso de producción y transformación de energía, cuya utilización, como se sabe, crece aún más rápidamente que la tasa demográfica. El recalentamiento de la atmósfera traerá modificaciones climáticas nada benéficas, que se comienzan a sentir, entre ellas una desertificación galopante.

Lo más grave de todo esto reside, sin embargo, en el hecho de que los esfuerzos en pro de la conservación de los ecosistemas denotan una importancia secundaria, como si en el contexto global se tratase de un asunto de folklore; interesante y hasta divertido, pero que no quita el sueño a los responsables de la economía, a los manipuladores de la prensa, la televisión y a los gobernantes. Falta, entonces, una percepción social y políticamente relevante de los problemas del medio ambiente, que



se asemeje a la importancia que tienen los problemas de la seguridad militar, la economía y los medios de comunicación social.

Para evitar los problemas del medio ambiente, la comunidad internacional viene desarrollando desde hace varios años, distintos tipos de acciones que se han concretado en la promulgación de un cuerpo normativo bastante detallado en la Unión Europea, entre las que destacan por su trascendencia e interés las disposiciones siguientes:

- a) Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del trece de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (Directiva de Comercio de Emisiones).
- b) Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del veintitrés de Octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (Directiva Marco del Agua).
- c) Directiva del Consejo 91/676/CE del doce de diciembre de 1991, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos utilizados en la agricultura (Directiva de Nitratos).



- d) Directiva 96/61/CE del Consejo del veinticuatro de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control de integrados de la contaminación (Directiva IPPC).

1.5. Antecedentes de contaminación en Guatemala

La contaminación en general, parte de las actividades diarias domésticas e industriales, las mismas generan un problema ambiental, con impacto en el aire, el agua y el suelo, que al ponerse en contacto con el ser humano produce desequilibrio físico y mental.

“En términos físicos, el origen de la contaminación se explica por la ley de la entropía, en la que la energía tiende a degradarse, de energía útil a energía no aprovechable. La relación que se establece entre la energía útil que sale de un convertidor respecto de la que ingresó es siempre inferior a uno. La utilización de cualquier combustible significa, forzosamente, un grado de desperdicio que puede convertirse en contaminación, si el ecosistema no lo absorbe a la velocidad en que se genera”¹⁹

“En los términos del enfoque eco social, la contaminación del ambiente tiene su origen en problemas sistémicos, que se manifiestan, por una parte, mediante los flujos de bienes y servicios ambientales hacia la producción económica o hacia el consumo directo, y por otra, debido a que los residuos generados por el consumo y la producción fluyen hacia el ambiente y causan las interrelaciones entre el subsistema ambiental y

¹⁹ Instituto de Agricultura, Recursos Naturales y ambiente IARNA. Universidad Rafael Landívar. **Perfil ambiental de Guatemala 2008-2009: las señas ambientales críticas y su relación con el desarrollo.** Pág. 162.



social que derivan en los impactos de la calidad del ambiente natural sobre la salud humana y el funcionamiento de los ecosistemas.”²⁰

“A lo largo de la historia, la relación de la sociedad humana con su ambiente ha sido producto de la interrelación de tres elementos: el trabajo, los medios de producción y la naturaleza. Aunque estas relaciones han generado el desarrollo y el progreso tecnológico actual, también han originado diversas formas de contaminación. La ruptura de este metabolismo de la sociedad con su naturaleza, los flujos de materiales y energía, han provocado la actual contaminación en dimensiones más críticas que en épocas anteriores. Si bien el problema de la contaminación ambiental no debe basarse únicamente en la utilización de recursos ni la generación de residuos, pues es algo natural e inevitable. La preocupación surge como resultado de la utilización de esos recursos a un ritmo mayor a la capacidad de la naturaleza de reproducirlos o de absorberlos.”²¹

Guatemala por su posición geográfica históricamente ha sido un espacio privilegiado en el sentido de tener o de formar parte de un espeso bosque y grandes mantos acuíferos donde la flora y la fauna son elementos importantes para el desarrollo económico del país.

²⁰ Instituto de Agricultura, Recursos Naturales y ambiente IARNA. Universidad Rafael Landivar. **Ob. Cit.** Pág. 162.

²¹ **Ibid.**



Ésta se encuentra seriamente afectada por la degradación ambiental, contribuyendo la indiferencia del Estado al no crear políticas gubernamentales efectivas y campañas que ayuden a concientizar a la población y evitar efectos negativos irreversibles para el ecosistema, dicha problemática se produce a nivel mundial.

En materia marítima de acuerdo a información proporcionada por la Oficina de Recursos Hídricos del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, prácticamente todos los ríos de la vertiente del pacífico se encuentran altamente contaminados por los desechos producidos por la agricultura intensiva, la utilización de pesticidas, fertilizantes, y otros productos químicos al momento de realizar la actividad agrícola, otros de los contaminantes es la actividad agroindustrial como la pulpa de café, mieles de caña; y desechos urbanos, aguas servidas y otros desechos domésticos. Estas aguas son las que alimentan los estuarios, se define en la actualidad, como área de la costa donde el agua dulce proveniente de la tierra se mezcla con el agua del mar, que da como resultando un lugar muy fértil y productivo. Los estuarios son dinámicos debido al gran flujo e intercambio entre el ambiente terrestre y marino.

Los nutrimentos y otras sustancias de desechos contenidas en el agua servida, frecuentemente estimulan el crecimiento de algunas plantas y pueden causar grandes cambios en la composición y abundancia de las especies marinas y del estuario, incluyendo la pérdida de algunas especies particularmente sensibles.

Por otro lado, las actividades agrícolas en tierras altas y la deforestación de estas zonas, alteran las características de las corrientes de aguas y sedimentos, provocando una mayor deposición de residuos en las áreas estuarinas. El canal de Chiquimulilla, un cuerpo de agua de origen artificial creado a partir de la unión de varios esteros y lagunas costeras en la costa del pacífico, presenta problemas de azolvamiento en varios tramos de su curso debido a la alta deposición de material sedimentario proveniente de las tierras altas y transportadas por los ríos.

1.6. El impacto de desastres

Definición de desastre, “desgracia grande, suceso infeliz y lamentable”.²² Asimismo, los deslaves, inundaciones, sequías en áreas remotas del mundo no son considerados desastres, sino para el efecto que se consideren como tales, tienen que desarrollarse u ocurrir en áreas donde vivan personas y por ende, el desastre es un fenómeno social. Hay varios tipos de desastres enunciaremos los siguientes:

a) **Desastre natural:** “Son aquellas situaciones en las que se pierden bienes o servicios ambientales que favorecen a todas las formas de vida del planeta tierra. Es decir, la pérdida de especies, la pérdida de ríos, la contaminación de mares, la pérdida de bosques, el cambio climático derivado de la contaminación y otros muchos más son desastres naturales.”²³

²² Diccionario de la Real Academia Española. <http://lema.rae.es/drae/?val=desastre> (20 de agosto de 2013)

²³ Gerardo PaizScwartz. **Degradación ambiental y desastres en Guatemala**. Pág.24.



Hoy en día los desastres naturales constituyen una de las preocupaciones más importantes en el mundo, mayormente por el hecho de que el ser humano no tiene control sobre los mismos y a pesar de que puede hacer algunas acciones de previsión aún no puede evitarlos.

- b) **Desastre construido:** “Son aquellas situaciones en las que la sociedad, aun conociendo los riesgos que significa el desarrollar determinada obra o proyecto, ésta se lleva a cabo. Tarde o temprano el riesgo se convierte en desastre por haber elaborado la obra o proyecto.”²⁴

Una de las formas de ejemplificar esta situación es la construcción de casas en laderas de montañas, siendo un riesgo latente al llegar una tormenta, debido a la deforestación en las montañas, causando derrumbes y generando pérdidas materiales y humanas. Ante tal situación no queda más que concebir que el desastre sea construido por no tomar en cuenta los riesgos de vivir en esa zona y la destrucción del entorno natural.

Todas las actividades humanas causan impacto sobre el medio natural, por lo tanto, antes de llevar a cabo obras o proyectos, deben considerarse los factores de riesgo que esto representa, sin embargo por causa del crecimiento demográfico y la pobreza extrema las personas se arriesgan a construir sus viviendas en lugares de riesgo.

²⁴Paiz Schwartz. **Ob. Cit.** Pág. 25.



c) **Desastres en Guatemala:** "Por su ubicación geográfica y con la presencia de tres de las doce fallas tectónicas que dividen el planeta tierra, 37 volcanes, ser una angosta franja de tierra rodeada de dos grandes masas de agua; el territorio guatemalteco contiene las características suficientes para la ocurrencia de fenómenos atmosféricos y geológicos."²⁵

El tema del cambio climático en la actualidad se aborda por organizaciones internacionales, porque éste incrementa las posibilidades de fenómenos atmosféricos.

En Guatemala, históricamente se ha podido observar fenómenos naturales que han tenido impacto nefasto sobre la población. En relación al tema marítimo, el país no ha estado en situaciones críticas relacionadas a la contaminación del mar, pero de una u otra manera, si existiere un problema a nivel mundial se tendrá que estar preparados para afrontarlos, específicamente relacionados a la pesca, ya que es una actividad económica y que sirve de alimento a gran parte de la población, razón por la que al consumir productos contaminados afectaría gravemente la salud y bienestar de los habitantes de la región.

²⁵ Gerardo Paiz Schwartz. **Degradación ambiental y desastres en Guatemala.** Pág.26

CAPÍTULO II



2. Derecho marítimo

El origen del derecho marítimo se remonta a la antigüedad, época en la que inician los pueblos a utilizar la navegación, sin que ningún país tenga jurisdicción sobre los mares, por lo cual fue necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado con la navegación, barcos, tripulación y cargamentos, para aplicar en casos de conflictos en alta mar.

Los primeros acuerdos se basaban en un conjunto de costumbres y tradiciones, que habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas corrientes, muchas de estas costumbres pasaron a formar parte del Derecho Romano. La primera versión escrita conocida que existe fue el Código de Hamurabi (instrumento jurídico que constituye la codificación más antigua).

Los griegos dictaron una ley regulando el transporte del cargamento de un buque, para evitar los peligros del mar, la misma fue adoptada por los romanos con el nombre de Lex Rhodia. En el Derecho Romano se creó normativa relacionada a la actividad marítima en diversos cuerpos jurídicos, como el Código Justiniano y el Teodosiano; además emperadores bizantinos publicaron el libro de las Basílicas, referente al comercio marítimo.



En el transcurso del tiempo se fueron recopilando leyes respecto al Derecho Marítimo como las siguientes: Leyes de Oleron, que constituye una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas de los pueblos del norte de Francia; El Código de las Partidas, que contiene normativa relacionada a fletamentos, averías, tripulación y responsabilidad; Compilación denominada Consulado del Mar que recogió los usos y costumbres vigentes en el mar mediterráneo occidental y fue aplicada por los navegantes italianos, fue publicado en Barcelona, España en el siglo XVI.

El Libro negro del almirantazgo, creado durante el siglo XIV y XLV, que constituye una recopilación inglesa de normas y leyes distribuidas para normar el tráfico marítimo en su territorio. Para la interpretación y aplicación de las disposiciones se crearon foros especiales como el Tribunal británico del almirantazgo, el cual existe en la actualidad.

Regulaciones que se destacan en el siglo XVII como las Ordenanzas de Colbert y Las Ordenanzas de la Marina, estas son ordenanzas francesas que recopilan normas para el comercio tanto terrestre como marítimo. Así también Ordenanzas de Bilbao de 1737 que estuvieron vigentes hasta la promulgación del Código de 1829, recogen en un solo cuerpo el derecho mercantil terrestre y el marítimo.

Poco a poco se fue perfeccionando la normativa aplicable al Derecho Marítimo, creando sus propias doctrinas, principios e instituciones, lo vuelven este un derecho privativo, que necesita de un órgano jurisdiccional para su aplicación que tenga



competencia para la resolución de conflictos surgidos del comercio marítimo para tener como resultado una ágil, correcta y rápida aplicación de la ley.

2.1. Definición:

“Al ensayar una idea general sobre el derecho marítimo su interés y originalidad consisten en: Que forma un sistema cerrado y completo a la vez, que no se somete a las grandes divisiones del derecho objetivo, derecho público y derecho privado, derecho interno y derecho internacional, porque es el derecho de la mar, el derecho que regula los intereses de todo orden relacionados con la mar. Así, en sentido lato, el Derecho Marítimo es el derecho público y privado, interno e internacional de la mar. Es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”²⁶.

“Tienen por objeto, el orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilidades de que es susceptible. Algún autor distingue entre un derecho general del mar que englobaría toda la normativa jurídica relacionada con el mar y la navegación y un derecho especial —identificado con la expresión Derecho Marítimo- caracterizado por recoger solamente aquella normativa que presente especialidades respecto al derecho común de la rama jurídica de que se trate, justificadores de un tratamiento positivo y doctrinal específico. Derecho Marítimo o derecho del mar, pues, en la amplia

²⁶Enciclopedia jurídica. **Derecho marítimo**. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-maritimo/derecho-maritimo.htm>. (Guatemala: 1 de Agosto de 2013).



concepción que sostenemos. Compartimos la definición en el sentido de que el Derecho Marítimo es el derecho de la mar y de la navegación por ella”²⁷.

“Conjunto de reglas jurídicas referentes a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buques. Tradicionalmente integra parte del Derecho Mercantil”²⁸.

“Derecho Marítimo: derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto; con mayor propiedad se habla de Derecho de la Navegación, por cuanto sus normas regulan en general el tráfico por todo curso de agua navegable”²⁹.

El derecho marítimo ha sido un instrumento para la solución de conflictos, por lo que la jurisdicción ha marcado un hito fundamental para la vida pacífica internacional, así como al desarrollo mercantil, la tutela por parte del estado se ha globalizado, regulándose a través de convenios o tratados internacionales.

La importancia de los tratados plurilaterales que se han adoptado para la solución de conflictos en el marco internacional, genera una la solución pacífica de los mismos, ya sea entre particulares de los distintos Estados y entre el Estado mismo. En los

²⁷ **Ibid.**

²⁸ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 100.

²⁹ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 308.



conflictos de los particulares dentro del ámbito internacional, siempre intercede la tutela del Estado.

2.2. Características

Cada una de las conceptualizaciones del derecho tiene características que la particularizan y en el derecho marítimo, podemos mencionar las principales que permiten identificar y distinguir otras ramas del derecho entre las que podemos mencionar las siguientes:

2.2.1. Antigüedad

“Es una de las disciplinas jurídicas más antiguas, si no es que la más antigua, de las ramas especializadas del derecho.”³⁰

El Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación por agua, es referirse a la historia de la sociedad y de la práctica mercantil. La navegación se ha utilizado inicialmente sobre los ríos, para obtener alimentos, mediante el aprovechamiento del producto de la pesca. Posteriormente la náutica y la astronomía de fuente empírica, se convirtió aceleradamente en marítima. Por tal efecto los pueblos que utilizaron la navegación, difundieron los usos y costumbres del mar, mucho antes que las formas comerciales se consolidaran como instituciones jurídicas.

³⁰ Coronado Conde, Luis Rolando. **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano.** Pág.7.

Por lo tanto el trueque de tierra, así como el de los mares, aportaron un impulso del factor económico, es decir, de la especulación sobre la diferencia entre el costo de los productos en los mercados de origen y los de los lugares de consumo.

2.2.2. Insensible a cambios políticos, pero sensible a cambios técnicos

“Por esta característica, a este derecho no le afectaría, por ejemplo, un cambio de la forma de gobierno pero sí le han afectado cambios como la aplicación del motor a la navegación en sustitución de la vela, la invención de las comunicaciones por radio, la aplicación de energía atómica a la navegación, etcétera.”³¹

Esta característica se le puede llamar también dinamismo evolutivo o sea que influyen las transformaciones técnicas y económicas, asimismo los cambios en los tipos de seguridad que prestan en el transporte por mar y el volumen y modo de explotación naviera, como los cambios de los usos y las leyes.

2.2.3. Es un derecho eminentemente consuetudinario

“Del carácter tradicional del derecho marítimo surge necesariamente esta característica. Es sumamente conocido que este derecho surge y tiene su más fuerte sostén en las costumbres y usos. Con anterioridad se afirmó que la mayoría de códigos y legislaciones recogen las antiguas reglas que formaron en un principio el

³¹Ibid.

Derecho Marítimo, y estas reglas se han formado en casi su totalidad por normas consuetudinarias.”³²

Esta característica nos lleva al origen de las normas del Derecho Marítimo, las cuales surgen de las costumbres de los pobladores que habitaban los litorales, mismas que realizaban en su vida cotidiana. En base a estas costumbres y usos de los navegantes, surge la necesidad de regular las relaciones entre los pueblos que utilizaban la vía marítima para comercializar sus productos, lo que se constituye en el derecho consuetudinario y es por eso que algunas de estas disposiciones legales prevalecen por su efectividad en la aplicación y además han favorecido en el ámbito mercantil, económico y político.

2.2.4. Es un derecho vivo

“Cuando las normas escritas se vuelven obsoletas, los comerciantes marítimos crean nuevas normas con base en la costumbre, la que tiene en el campo marítimo una gran relevancia. Incluso en la unificación de normas en el plano internacional, vemos grandes logros a través de compilaciones de costumbre hechas por organismos no oficiales, como en el caso de las averías gruesas y de las ventas marítimas.”³³

Se dice que es vivo porque cambia según las necesidades del momento histórico que este viviendo la sociedad, por lo cual se ha tratado que este tipo de derecho traspase

³² Landáez Otazo, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano**. Ediciones Libra. 2ª. Edición. Caracas, Venezuela. 1978 Pág.58.

³³ Coronado Conde. Luis Rolando. **Ob. Cit.** Pág. 7.



fronteras y sin importar donde suceda se pueda aplicar la misma solución jurídica, ya que con ello los conflictos se vuelven inocuos.

2.2.5. La inmutabilidad relativa en el tiempo

También conocida como uniformidad en el tiempo o inmutabilidad. Esta uniformidad consiste en estandarizar la normativa internacional, con el objeto que al surgir un conflicto se ventile y resuelva con normativa creada a través de convenios y tratados internacionales; así como los involucrados han aprobado contratos estandarizados en formularios que instituciones y asociaciones transnacionales, utilizan como soluciones para el tráfico marítimo.

2.2.6. Internacionalidad

“La internacionalización del derecho marítimo le ha conferido a éste un rasgo típico que impediría encuadrarlo en el derecho mercantil o privado en general, porque las normas que se han dictado, guiadas con el fin de conseguir la uniformidad tan ansiada, no se limitan al derecho privado sino se extiende al público. El derecho marítimo es el más internacional de todas las ramas y disciplinas jurídicas; las mismas causas productoras de las normas que regulan y tratan de resolver los denominados conflictos de leyes (derecho internacional privado) demuestran tal afirmación. El comercio internacional que trae aparejado de suyo el diferendo legislativo, es tal comercio internacional en un principio y lo sigue siendo en la actualidad en gran escala, debido al tráfico marítimo o

navegación por mar. Es debido a esta navegación como surge el comercio internacional.”³⁴

Esta característica se da porque los buques recorren distintas jurisdicciones y a su vez legislaciones, al cruzar fronteras adquieren la internacionalidad y es allí donde surge el conflicto de leyes, los Estados desde sus inicios han tratado de evitar conflictos a través de normativa como convenios y tratados internacionales.

2.2.7. Tendencia a la unificación

“Producto del marcado internacionalismo del derecho marítimo, surge en igual forma una tendencia unificativa de las normas que rigen a la disciplina en cuestión. Casi la totalidad de las instituciones del derecho marítimo han sido objeto de conferencias y asambleas internacionales, tendientes a la consecución de leyes y tratados uniformes que resuelven en una mejor forma los diferentes conflictos de leyes que puedan presentarse. El derecho marítimo es el que ha logrado mayores avances entre las distintas disciplinas jurídicas en lo que a unificación legislativa se refiere. Esa tendencia a la uniformidad es sumamente poderosa porque obedece a razones económicas que a veces resultan más fuertes que los sentimientos nacionalistas.”³⁵

Esta unificación se refiere a que los Estados han integrado la normativa, civil, laboral, mercantil y administrativa internacional, a efecto de solucionar cualquier accidente o

³⁴Landaez Otazo **Ob.Cit.** Pág. 61.

³⁵Ibid.



conflicto que ocurra en aguas internacionales, con el fin que ningún país salga damnificado en su ecosistema, por ejemplo en el caso de derrame de petróleo.

En efecto esta característica surge de la necesidad que tienen los países de definir criterios en base a la solución de problemas en este ámbito del derecho marítimo. Por lo tanto suscribir tratados y convenios que unifiquen sus criterios va más allá de un beneficio económico, logran una estabilidad en el ámbito político entre los Estados y también logran proteger y conservar el ecosistema, como la flora, la fauna y todo aquello que sea parte del mismo.

2.2.8. Mayor rapidez en la operatividad material jurídica

“Razones económicas, provocadas por la índole de la explotación, imponen por su parte la mayor rapidez posible en la realización de las operaciones relacionadas con el tráfico por mar. Desde las disposiciones administrativas y técnicas adoptadas en los distintos puertos hasta la simplificación de la documentación y del formulismo jurídico todo tiende a lograr esa finalidad de rapidez, buscando que los capitales invertidos en la explotación marítima puedan redituar más, en menor tiempo posible.”³⁶

El Derecho Marítimo es ágil porque predomina un sistema que propicia el comercio marítimo, está regulado por normas internacionales que surgen de acuerdos y tratados en que los países acuerdan respetar su aplicación, porque estas prestan la celeridad

³⁶Idib.



necesaria para la solución de conflictos, además se implementan sistemas que optimicen los procedimientos administrativos y para evitar cualquier obstrucción en el mismo. Además de ser un derecho que tiene una normativa sencilla y eficiente en su aplicabilidad.

2.2.9. Pionero en la creación de instituciones en la historia del derecho

Numerosas instituciones, de gran importancia en la vida moderna como la sociedad mercantil, el seguro, el riesgo de trabajo, han nacido en el derecho marítimo y se han extendido al campo del derecho mercantil en general y aún al campo del derecho civil.

2.2.10. Integridad

Característico en el derecho marítimo es que contiene normas de derecho público y de derecho privado, y reúne normas de derecho interno e internacional.

2.2.11. Reglamentarismo

Su factor eficiente radica en la complejidad del vehículo acuático, en las razones de seguridad que impone la detallada regulación de todas las etapas que arrancan con la elaboración de los planos de construcción; el gran número de certificados y documentos que habiliten para la navegación; sus plazos y validez; las reglas náuticas a que debe ajustarse la navegación, constituyen otros tantos ejemplos de esta



característica. Sin embargo, hay que realizar una permanente actualización de conformidad con las nuevas modalidades que va asumiendo la técnica de la navegación y la mayor sensibilidad internacional frente a ciertos fenómenos, como el de la contaminación de las aguas, que pueden poner en riesgo fuentes de sustento en cuya preservación está interesada toda la comunidad internacional.

2.2.12. Autonomía

El derecho marítimo es una rama del derecho, una categoría independiente de las demás, aunque se relaciona con ellas. El derecho marítimo existe dentro del sistema general del derecho con tal grado de importancia que justifica una elaboración sistemática propia; constituye un sistema jurídico con principios esencialmente típicos dentro de la totalidad del ordenamiento. El más fuerte argumento a favor de la autonomía del derecho marítimo es el hecho del tecnicismo o especialidad de la materia y lo perfeccionado de la disciplina, sea bajo los aspectos del derecho público como del privado. La autonomía puede ser de cuatro tipos:

- a) **Autonomía científica:** Es cuando las normas e instituciones referentes a un determinado sector pueden sistematizarse armónicamente, según ciertos principios específicos; se justifique la creación de figuras especiales, y en caso de duda se apliquen las reglas y principios del derecho común.

- b) **Autonomía legislativa:** La doctrina moderna es partidaria de la autonomía legislativa, en el sentido de constituir un código aparte del de comercio, con la totalidad de las normas referentes al derecho marítimo, y se legislen metodológicamente en una forma tal, que no se destruya la vinculación y unidad que tradicionalmente han tenido. En Guatemala esta autonomía no se ha logrado, ya que el tema marítimo se regula en el libro III del Código de Comercio de Guatemala, siendo el único libro vigente de dicho código.
- c) **Autonomía jurisdiccional:** Consiste en la existencia de órganos jurisdiccionales con competencia de derecho marítimo. Este tipo de autonomía tampoco se ha alcanzado en Guatemala, pues los jueces competentes por razón de la materia son los civiles, quienes conocen de cuestiones mercantiles y en el caso laboral los juzgados de trabajo y previsión social. “En el ámbito internacional se cuenta con el Tribunal de Hamburgo, el que tiene competencia para conocer asuntos relacionados con controversias surgidas en relación con lo dispuesto en la Convención del Mar. Este tribunal es el más claro ejemplo de este tipo de autonomía.”³⁷
- d) **Autonomía didáctica o docente:** Por cuanto ella forma parte o debe formar parte de una particular enseñanza.

³⁷ Larios Ochoa, Carlos. **Derecho internacional público.** Pág. 126



2.3. Aspectos generales del derecho marítimo

La actividad marítima en Guatemala, se desarrolla por la utilidad del transporte y del comercio marítimo dentro de las actividades mercantiles, así como las regulaciones del marco jurídico, mismos temas que corresponden al Derecho marítimo, ésta es una rama del derecho que pese a ser muy antigua, no pierde vigencia, dada la importancia que tiene el mar como medio de comunicación internacional, de fuente laboral y de aporte económico, por lo cual actualmente la normativa interna vigente relacionada al comercio marítimo está contenida en el Decreto Gubernativo 2946 antiguo Código de Comercio de Guatemala.

2.4. Procedimientos de autorización para actividades marítimas ambientalmente peligrosas.

En la actualidad Guatemala cuenta con la Ley de protección y mejoramiento del medio ambiente, Decreto 68-86 del cinco de diciembre de 1986, norma que surge de la necesidad de crear un instrumento jurídico para evitar que continúe el deterioro del medio ambiente, mismo que incide en la calidad de vida de los habitantes y ecosistemas del país, las cuales presionan a las autoridades a tomar acciones inmediatas que garanticen la conservación del medio ambiente y así frenar la contaminación en todos los ámbitos inmersos en el ecosistema, incluyendo el marítimo, así mismo, cuenta con acuerdos y tratados internacionales ratificados por Guatemala,



que regulan específicamente el tema de la contaminación de los océanos, mismos que no son jurisdicción de un país específico.

2.5. Situación actual del medio ambiente marítimo en Guatemala

El surgimiento del territorio, junto al istmo centroamericano, y la consecuente separación del mar en dos porciones le otorgan al país una diversidad biológica abundante y particular, debido a la especiación que ocurrió a raíz de tal separación. Otros actores como las glaciaciones, que causaron migraciones latitudinales, las explosiones volcánicas, la ubicación geográfica entre la región y las cadenas montañosas con orientación oeste-este, contribuyeron a determinar los ecosistemas que hoy persisten en el país. La zona conocida como marino costera incluye ecosistemas en tierra y mar, en algunos casos, son una fusión entre los mencionados y otros ecosistemas lacustres y terrestres.

La zona marino costera incluye ecosistemas como las aguas marinas, pastizales marinos, arrecife coralino, bosque seco, manglares y playas.

“Aunque en Guatemala aún no se cuenta con un inventario oficial de las especies que se encuentran en estos ecosistemas, estimaciones recientes realizadas por diversos organismos de investigación y desarrollo, reportan 1,066 especies de vertebrados, 445 especies de invertebrados y 50 especies de flora acuática. Históricamente, estos ecosistemas han sido proveedores de bienes y servicios ambientales y han moldeado



la economía de toda la República, así como los medios de vida de siete departamentos que, en conjunto, albergan un total de 2, 983,817 habitantes. En total, 18 municipios comparten costa, albergando el 11% de la población de Guatemala “³⁸

En relación a la protección de la flora y la fauna marina, el país ha creado el Decreto 68-86 promulgado el cinco de diciembre de 1986, además el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente –PNUMA- con la colaboración del Instituto de Derecho Ambiental y Desarrollo Sustentable –IDEADS- elaboraron el Manual de Legislación Ambiental de Guatemala en el mes de marzo de 1999, en Guatemala existe una entidad gubernamental competente para aplicar procedimientos a fin de proteger, conservar y regular el uso y aprovechamiento de recursos de flora y fauna marina, como es el Consejo Nacional del Medio Ambiente.

En el caso del Consejo Nacional de Áreas Protegidas, protege la fauna marina y también tiene competencia el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, dado que administra todo lo relativo al aprovechamiento de recursos hidrobiológicos, regularmente publica en el Diario Oficial la lista roja de especies de flora y fauna para Guatemala, instrumento técnico que permite orientar el nivel de aprovechamiento de que puede ser objeto una determinada especie. En esta lista se incluyen además, las especies en peligro de extinción, las endémicas y aquellas que no estando dentro de las anteriores requieren de la obtención de una licencia para su aprovechamiento. Asimismo, son aplicables los preceptos contenidos en el Convenio sobre Comercio

³⁸Universidad Rafael Landívar. **Situación ambiental en Guatemala: Aspectos críticos.** http://www.infoiarna.org.gt/dmdocuments/1_pu_pro_per_08-Capitulo3.pdf. (Guatemala: 21 de Agosto de 2013).



Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre, debido a que Guatemala es signataria del mismo a través de la promulgación en Decreto 63-79 del Congreso de la República de Guatemala sancionado el dos de octubre de 1979.

Es importante resaltar por otra parte, que especies como el trichechusmanatus, mejor conocido como manatí, han sido objeto de regulaciones específicas para su protección, a través de acuerdos gubernativos y que vemos la necesidad de establecer regulaciones o disposiciones legales para su conservación y se ha prohibido el comercio y captura de todas las especies de tortugas marinas.

Respecto a la protección de arrecifes de coral, Guatemala adoptó conjuntamente con los presidentes de México, Honduras y el primer ministro de Belice la iniciativa de los Sistemas Arrecifales del Caribe Mesoamericano o también llamado Acuerdo de Tulum, que en el Artículo 2º reza: Como prioritario el promover la conservación del sistema arrecifal a través del uso sostenible para mantenerlos como ambientes de alta diversidad y productividad biológica debido a que sirven de alimento y refugio de una gran cantidad de recursos marinos vivos y como agentes que previenen la erosión en las costas, así como, que constituyen un elemento promotor de la industria turística de la región.

Las regulaciones relativas al resguardo y protección de la flora y la fauna marina en Guatemala particularmente están preceptuadas en una gran cantidad de cuerpos legales entre los que podemos mencionar:



- a) El Decreto 1235, Ley que Reglamenta la Piscicultura y la Pesca;
- b) El Decreto 63-79, que establece el contenido de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, CITES;
- c) El Acuerdo Gubernativo del diecisiete de Febrero de 1981, que prohíbe la captura de todas las especies de tortugas marinas.
- d) Acuerdo Gubernativo del diecisiete de Diciembre de 1981, que contiene regulaciones sobre la prohibición de captura del Trichechus manatus: Manatí.
- e) Acuerdo Gubernativo 176-83, relativo a normar el establecimiento de Granjas Acuícolas.
- f) Acuerdo Gubernativo 6-86, Regulaciones para el otorgamiento de licencias especiales de Pesca en pequeña, mediana y gran escala.
- g) Decreto 4-86, Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como hábitat de Aves Acuáticas.
- h) Acuerdo Ministerial 105-91, que contiene medidas para la captura de larvas y post-larvas de camarón.



- i) Acuerdo Gubernativo 784-94, Reglamento para el aprovechamiento de Túnidos. Protocolo Relativo a las zonas, la fauna y flora silvestres especialmente protegidas del Convenio para la protección y desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe y el Decreto 5-95, Convenio de Diversidad Biológica.

2.6. El derecho marítimo a nivel internacional y antecedentes de contaminación

“Al ensayar una idea general sobre el derecho marítimo destaca que su interés y originalidad consisten en que forma un sistema cerrado y completo a la vez, que no se somete a las grandes divisiones del derecho objetivo, derecho público y derecho privado, derecho interno y derecho internacional porque es el derecho de la mar, el derecho que regula los intereses de todo orden relacionados con la mar. Así, en sentido lato, el derecho marítimo es el derecho público y privado, interno e internacional de la mar. Es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar.”

El objeto del derecho marítimo no está limitado a la navegación propiamente dicha de un buque por el océano, sino que se extiende al ambiente, es decir a las peculiares características del ámbito espacial en el que se navega, exigiendo una especial disciplina jurídica unitaria respecto a las personas y a las cosas unidas en el ejercicio de la actividad marítima.



“En la doctrina española, Fariña y Olondo definen el derecho marítimo como conjunto de reglas e instituciones de derecho privado y público que rigen la navegación, Gamechogicoechea expone un amplio concepto al definir el Derecho Marítimo como conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación por mar. Para Vicente Santos el Derecho Marítimo o derecho de la navegación por agua es aquella rama del derecho que rige u ordena los presupuestos y condiciones específicos, el desarrollo y las consecuencias de la utilización del buque en la navegación por cualquier clase de aguas.”³⁹

De lo anterior se puede interpretar que el derecho internacional marítimo es el conjunto de leyes, reglamentos y usos observados en la navegación, en el comercio por el mar y en las relaciones, pacíficas o bélicas, entre los Estados marítimos, y entre éstos y los que carecen de acceso directo a la mar. Estudia la mar territorial, plataforma submarina, zona económica exclusiva, alta mar, fondos marinos, la utilización del mar y el derecho de la guerra marítima.

En el tema que se está desarrollando, dentro del contexto marítimo, se dan las relaciones laborales, que atañen al derecho laboral o social marítimo, el cual estudia las relaciones laborales que se derivan del contrato de embarque, de las normas de la organización internacional del trabajo sobre la gente del mar, de la seguridad e higiene en el trabajo, de la seguridad social de los trabajadores del mar y, en general, de la

³⁹Enciclopedia Jurídica. **Ob. Cit.**<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-maritimo/derecho-maritimo.htm>. (Guatemala: 20 de Agosto de 2013).



acción protectora de las administraciones públicas sobre el trabajo en la mar o medio marino.

El derecho internacional privado marítimo, está dirigido a solucionar los conflictos entre las leyes de los distintos países que utilizan la navegación. La mayoría de las relaciones marítimas se desarrollan en alta mar, ya que es un bien común para toda la humanidad y no existe una legislación nacional única que sea aplicable en ese espacio. De esta forma se puede pensar que ninguna es aplicable, sin embargo pueden ser aplicadas dependiendo de la conexión internacional que confluyan al caso concreto. Esto se ve acentuado en las relaciones que se desarrollan en alta mar y la nave que surca espacios marítimos de distintos países, por ello distintas normativas y jurisdicciones. Esta movilidad del buque es la que genera la aplicación de distintas normas y de ello surgen los conflictos de las leyes.

Además del lugar de los hechos, podríamos agregar como factores de conexión internacional del buque, la que está identificada en el país donde está matriculada o la nacionalidad del armador, dueño o de los tripulantes del buque; los puertos donde se haya cargado o descargado; la existencia de privilegios marítimos; la existencia de hipotecas navales que hayan surgido en distintas legislaciones; las leyes y jurisdicciones señaladas en las convenciones jurídicas aplicables al uso de las naves que corresponda.



2.7. La actitud de los estados referente al derecho marítimo

El derecho marítimo es un cuerpo normativo que rige los problemas que puedan surgir a raíz de las relaciones entre entidades de derecho privado dedicadas al tráfico marítimo. El mismo puede ser diferenciado del derecho del mar, constituido por un cuerpo de normas de derecho internacional que regula las relaciones jurídicas entre Estados, y no entre particulares.

El derecho marítimo es relevante desde tiempos antiguos, por su relación con el comercio, que a su vez lo relaciona con el derecho mercantil, lo cual incide en la gran importancia histórica que se mantiene hasta la actualidad, siendo una rama muy importante del derecho mercantil. Esto se debe a que el transporte por mar es muy utilizado para trasladar las mercancías, objeto de compra ventas internacionales.

CAPÍTULO III



3. Instituciones ambientales y de derecho referentes al respeto del derecho marítimo

En el país existen muchas instituciones gubernamentales y no gubernamentales encargadas de velar por la actividad marítima y costera y donde cada una de estas presenta su forma para establecer mecanismos de abordaje sobre este tema en particular:

3.1. Instituciones ambientales nacionales

El Congreso de la República como órgano legislativo unicameral de Guatemala encargado de promulgar las leyes que rigen en todo el territorio nacional y la Constitución Política de la República, como ley suprema, establece que Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y libertades. Su sistema de gobierno es republicano, democrático y representativo. Esta regula en los Artículos del 157 al 181 las funciones y las normas para la protección de los recursos a nivel general.

Dentro de las principales instituciones que tienen relación con los recursos marinos y costeros en el país a nivel gubernamental están las siguientes:



3.1.1. Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación quien desarrolla sus actividades en materia marítima a través de la unidad de manejo de la pesca y acuicultura –UNIPESCA-, La oficina del control de áreas de reserva territoriales –OCRET- y el Instituto Nacional de Bosques –INAB- este por su relación con el recurso del mangle.

3.1.1.1. Unidad de manejo de la pesca y acuicultura –UNIPESCA- fue creada el veinte de mayo de 1998 a través de Acuerdo Gubernativo 278-98, Reglamento orgánico interno del ministerio de agricultura, ganadería y alimentación, el Artículo 28 regula el objetivo de la misma es administrar los recursos hidrobiológicos nacionales, a través de planes, estrategias, programas y acciones que permitan el aprovechamiento sostenible de los mismos, así como vigilar la correcta aplicación de las disposiciones, normativas y bases legales pesqueras.

En febrero del año 2002 como producto del esfuerzo y a través de un proceso en el cual participaron representantes del sector pesquero y acuícola, organizaciones no gubernamentales relacionadas con el sector, instituciones públicas como el Consejo nacional de áreas protegidas, Ministerio de ambiente y recursos naturales; el Ministerio de agricultura, ganadería y alimentación en su calidad de ente rector del sector y la Unidad de manejo de la pesca y acuicultura, formularon la política para el desarrollo de los recursos



hidrobiológicos, como un instrumento que plantea entre sus objetivos específicos: Fortalecer técnica y financieramente a la Unidad de Manejo de la Pesca y Acuicultura –UNIPESCA- para la administración apropiada de los recursos hidrobiológicos.

En dicha política se define como objetivo general establecer los lineamientos que permitan alcanzar el desarrollo sostenible y responsable de la pesca y acuicultura nacional. Asimismo, el apartado correspondiente a las áreas de acción estratégica de la citada política, se incluye como actividad prioritaria el promover la formulación participativa y consensuada de una nueva Ley de Pesca y Acuicultura, de modo que se pueda contar con un cuerpo normativo claro, viable y coherente con la realidad nacional y las normas internacionales vigentes.

El dos de enero del año 2003 entró en vigencia el Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala, Ley General de Pesca y Acuicultura que regula en el Artículo 12 que el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación actuara en calidad de ente rector de la política, la normativa, la planificación de la ordenación y promoción de la pesca y acuicultura; y en el Artículo 8, numeral 46 determina la Unidad de Manejo de la Pesca y Acuicultura –UNIPESCA- como la autoridad competente de la administración de los recursos hidrobiológicos y encargado de la aplicación de la ley, sus reglamentos y demás disposiciones acorde a sus objetivos y funciones.



3.1.1.2. Oficina de Control de Áreas de Reserva del Estado –OCRET-: En el Artículo 122 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece las reservas territoriales de dominio del Estado, sobre las áreas terrestres o a lo largo de los océanos, en la orilla de los lagos y en las riberas de los ríos navegables.

En el Decreto Ley 126-97, Ley Reguladora de las Áreas de Reservas Territoriales del Estado de Guatemala, en el Artículo 2 el Organismo Ejecutivo otorga la facultad a la Oficina de Control de Áreas de Reserva del Estado –OCRET- a llevar el control a través de los registros correspondientes de las áreas de reserva territoriales del Estado de Guatemala; y el Acuerdo Gubernativo 432-2002 del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación, aprueba el reglamento de ésta ley,

3.1.2. Ministerio de Ambiente, Recursos Naturales –MARN-: “Es la entidad del sector público especializada en materia ambiental y de bienes y servicios naturales, al cual le corresponde proteger los sistemas naturales que desarrollen y dan sustento a la vida en todas sus manifestaciones y expresiones, fomentando una cultura de respeto y armonía con la naturaleza y protegiendo, preservando y utilizando racionalmente los recursos naturales, con el fin de lograr un desarrollo transgeneracional, articulando el que hacer institucional, económico, social y

ambiental, con el propósito de forjar una Guatemala competitiva, solidaria, equitativa, inclusiva y participativa.”⁴⁰

3.1.3. Consejo Nacional de Áreas Protegidas –CONAP-: Este se crea en el Artículo 59 Decreto 4-89 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Áreas Protegidas, el cual estipula lo siguiente: “Es una entidad gubernamental con personalidad jurídica que depende directamente de la Presidencia de la República de Guatemala, a través del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales el cual es el órgano máximo de dirección y coordinación del Sistema Guatemalteco de Áreas Protegidas... con jurisdicción en todo el territorio nacional, sus costas marítimas y su espacio aéreo. Tiene autonomía funcional y su presupuesto está integrado por una asignación anual del Estado y el producto de las donaciones específicas particulares, países amigos, organismos y entidades internacionales.”⁴¹

3.1.4. Fondo Nacional para la Conservación –FONACON-: Es una institución sin fines de lucro creada en 1997 con el objetivo de asegurar el financiamiento sostenible de las áreas protegidas de Guatemala.

Uno de los grandes retos de la institución es la consecución de fondos adicionales a la contribución del gobierno para el financiamiento de sus proyectos y el fortalecimiento de la organización y sus ejecutores. Se dedica a

⁴⁰ Ministerio de Ambiente y Recursos Renovables. <http://www.marn.gob.gt/>. (Guatemala: 20 de Agosto de 2013)

⁴¹ Consejo Nacional de Áreas Protegidas. www.conap.gob.gt/. (Guatemala 20 de Agosto de 2013)

apoyar la conservación de la naturaleza en nuestro país preservando la diversidad biológica y propiciando el uso adecuado de los recursos naturales: De esta manera busca contribuir a que la sociedad guatemalteca alcance a satisfacer las necesidades básicas sin deteriorar los recursos naturales que posee, ni la integridad de su medio ambiente de los cuales depende toda forma de vida.

3.1.5. Consejo Nacional de Diversidad Biológica –CONADIBIO-: "...es un Comité ad honorem, con carácter asesor y orientador técnico en materia de conservación de la diversidad biológica, teniendo entre sus atribuciones el proponer y promover instrumentos de política e instrumentos legales encaminados a la conservación, uso y manejo integral de la diversidad biológica del país y en toda aquella temática establecida en los ejes de acción de la Estrategia Nacional de Biodiversidad. Fue creado con la resolución 039/2002 de la Secretaría Ejecutiva del CONAP."⁴²

3.2. Instituciones ambientales internaciones

Con respecto al derecho marítimo, sus prácticas e instituciones, hay una serie de organismos internacionales que se relacionan en mayor o menor grado, ya sea creando convenios, tratados y convenciones, o agrupando países o entidades con intereses en una misma dirección.

⁴²Consejo Nacional de Áreas Protegidas. **Consejo de diversidad biológica**. <http://www.conap.gob.gt/index.php/quienes/conap-central/dirección-técnica/oficina-técnica-de-biodiversidad-otecbio/conadibio.html>. (Guaemala: 20 de Agosto de 2013)



La preocupación a nivel mundial ante la degradación de los recursos naturales a nivel internacional ha generado que se establezcan mecanismos por cada uno de los países y la necesidad de abordar el tema con seriedad; y para el efecto existen diversas instituciones a nivel internacional para que se aborda en los temas en materia de recursos naturales para su preservación y conservación. Instituciones internacionales entre las cuales Guatemala ha firmado convenios o tratados relacionados a la actividad marítima, las cuales se enumeran a continuación:

- Organización de las Naciones Unidas –ONU-.
- Organización Marítima Internacional –OMI-.
- Organización Mundial del Comercio –OMC-.

Algunas instituciones ambientales que se ocupan del tema y que por su importancia detallaremos a continuación:

3.2.1. Organización De Las Naciones Unidas –ONU-:

Las Naciones Unidas fueron establecidas el veinticuatro de octubre de 1945 por 51 países resueltos a mantener la paz mediante la cooperación internacional y la seguridad colectiva. Hoy en día casi todas las naciones del mundo son Miembros de las Naciones Unidas: en total, 191 países. La Oficina Regional Para América Latina y el Caribe –PNUMA-. Proporciona la dirección y estimula a la sociedad al cuidado del



ambiente para informar y permitir a las naciones y personas mejorar su calidad de vida sin comprometer a las generaciones futuras.

De conformidad con la carta de las naciones unidas, ésta organización tiene cuatro propósitos:

- a. Mantener la paz y la seguridad internacionales;
- b. Fomentar entre las naciones relaciones de amistad;
- c. Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales y la promoción del respeto de los derechos humanos; y
- d. Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones.

Esta organización no es un gobierno mundial, y tampoco establece leyes. Sin embargo, la misma proporciona los medios necesarios para encontrar soluciones a los conflictos internacionales y formular políticas sobre asuntos que nos afectan a todos. La relación que guarda con el derecho marítimo es muy estrecha, principalmente por lo que se refiere a la explotación de aguas internacionales, a manera de no comprometer las relaciones internacionales. Además, fue en 1948 que la Organización de las Naciones Unidas ONU- creó la Organización Marítima Internacional –OMI-.



3.2.1.1. Organización Marítima Internacional –OMI-

La Organización Marítima Internacional –OMI- desarrolla y administra un gran número de tratados, especialmente centrados en prevenir la contaminación de los mares y los océanos. Entre ellos están los siguientes:

- Convenio MARPOL: Este convenio internacional se suscribió en 1973 para prevenir la contaminación por los buques, y fue modificado por el Protocolo de 1978 MARPOL y
- Convenio OILPOL: Este convenio internacional fue suscrito en 1954 para la prevención de la contaminación marítima producida por vertido de crudo.

Debido al carácter internacional del transporte marítimo, las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serán más eficaces si se realizan en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país.

La organización es el único organismo especializado de las naciones unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente está integrada por 165 Estados miembros y dos miembros asociados. La asamblea es el órgano supremo de la Organización Marítima Internacional –OMI- la cual se reúne una vez cada dos años. El Consejo está integrado por 32 gobiernos miembros, elegidos por la asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. La organización marítima internacional es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. El Comité de Seguridad Marítima -CSM- es el comité principal.

El Comité de Protección del Medio Marino –CPMM-, fue establecido por la asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación. Estos dos comités cuentan con varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan:

- Seguridad de la Navegación –NAV-.
- Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento –COMSAR-.
- Formación y Guardia –STW-.
- Transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores–DSC-.
- Proyecto y Equipo del Buque DE.
- Protección contra Incendios FP.
- Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros SLF.
- Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI).
- Transporte de Líquidos y Gases a Granel BLG.

El comité jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el Torrey Canyon en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente; se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la organización.



El Comité de Cooperación Técnica coordina el trabajo de la Organización Marítima Internacional en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo. El comité de facilitación se encarga de las actividades y funciones de la Organización Marítima Internacional relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puertos u otras terminales.

Todos los comités de la organización marítima internacional están abiertos a la participación de todos los Gobiernos miembros en régimen de igualdad. La Organización Marítima Internacional ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.

Según lo establecido en la página de Internet de esta organización, Guatemala se unió a la organización marítima internacional el dieciséis de marzo de 1983. Por ser el organismo específico en cuanto a la regulación internacional de la explotación y seguridad del mar, la organización marítima internacional está más estrechamente relacionada con el derecho marítimo que cualquier otra institución a nivel mundial. El mar mismo es su objeto y su razón de ser.



3.2.2. Organización Mundial del Comercio –OMC-

La Organización Mundial del Comercio –OMC- es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la Organización Mundial del Comercio, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos. El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

Se relaciona con el derecho marítimo principalmente en cuanto a las relaciones comerciales marítimas que tienden a ser relaciones comerciales internacionales.

3.2.3. Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional- CNUDMI-

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional–CNUDMI- o –UNCITRAL- por sus siglas en inglés fue establecida en 1966 y es un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas con el mandato general de promover la armonización y unificación progresiva del derecho mercantil internacional. Desde su creación, ha preparado una amplia gama de convenciones, leyes modelos y otros instrumentos relativos al derecho sustantivo aplicable a las operaciones



comerciales o a otros aspectos del derecho mercantil que repercuten en el comercio internacional.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional se reúne una vez al año, normalmente en verano, alternativamente en Nueva York y en Viena. Al igual que la mayoría de los órganos subsidiarios de la Asamblea General, integrada por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional está integrada por un número más reducido de Estados, a fin de facilitar sus deliberaciones.

En su origen, estaba integrada por 29 Estados; ese número se elevó a 36 en 1973, y a 60 en 2004. Esa composición es representativa de las diversas regiones geográficas y de los principales sistemas económicos y jurídicos del mundo. Los miembros de la Comisión son elegidos por períodos de seis años, y el mandato de la mitad de ellos expira cada tres años. En la Comisión están representados cinco grupos regionales: Estados de África; Estados de América Latina y el Caribe; Estados de Asia; Estados de Europa Occidental; Estados de Europa Oriental y otros Estados.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional es un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas y forma parte de la Organización Mundial del Comercio –OMC-. La Secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional es la subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. En



cambio, la Organización Mundial del Comercio –OMC- es una organización intergubernamental, independiente de las Naciones Unidas.

La relación de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional con el Derecho Marítimo radica en que dicho organismo se ocupa del derecho aplicable a las operaciones mercantiles internacionales entre particulares, y gran parte de dichas operaciones utilizan al mar como medio para llevarse a cabo.

3.2.4. Organización Internacional del Trabajo –OIT-

La Organización Internacional del Trabajo es un organismo especializado de las Naciones Unidas que procura fomentar la justicia social y los derechos humanos y laborales internacionalmente reconocidos. Fue creada en 1919, y es el único resultado importante que aún perdura del Tratado de Versalles, el cual dio origen a la sociedad de naciones; en 1946 se convirtió en el primer organismo especializado de las Naciones Unidas.

La Organización Internacional del Trabajo formula normas internacionales del trabajo, que revisten la forma de convenios y de recomendaciones, por las que se fijan unas condiciones mínimas en materia de derechos laborales fundamentales: libertad sindical, derecho de negociación colectiva, abolición del trabajo forzoso, igualdad de oportunidades y de trato, así como otras normas por las que se regulan condiciones que abarcan todo el espectro de cuestiones relacionadas con el trabajo.



Su función en el derecho marítimo es principalmente regular el trabajo de los hombres de mar.

3.2.5. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo –COCATRAM-

“Fue creada en el año 1980 y vigente a partir del 15 de julio de ese año, es un organismo que forma parte del Sistema de la Integración Centroamericana –SICA-, de carácter permanente, cuya función es la de atender los asuntos relativos a promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio intra y extrarregional exterior de la región. Son miembros de la comisión: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. La Organización Mundial del Comercio está dirigida por los gobiernos de sus miembros. Todas las decisiones importantes son adoptadas por la totalidad de los miembros, ya sea por sus Ministros, que se reúnen por lo menos una vez cada dos años o por sus embajadores o delegados que se reúnen regularmente en Ginebra”⁴³

Aunque la Organización Mundial del Comercio está regida por sus Estados miembros, no podría funcionar sin su secretaría, que coordina las actividades. En la Secretaría trabajan más de 600 funcionarios, y sus expertos entre los que podemos mencionar por su profesión: abogados, economistas, estadísticos y especialistas en comunicaciones que contribuyen y ayudan en el trabajo que se realiza diariamente a los miembros de la Organización Mundial del Comercio para asegurarse, entre otras cosas, de que las

⁴³Organización Mundial del Comercio. http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/what_we_do_s.htm. (Guatemala: 1 de Agosto de 2013)



negociaciones progresen satisfactoriamente y de que las normas del comercio internacional se apliquen y se hagan cumplir correctamente y que cada una de estas disposiciones que se realicen no contraríen regulaciones establecidas para el beneficio de las naciones del mundo.

Los Acuerdos de la Organización Mundial del Comercio abarcan las mercancías, los servicios y la propiedad intelectual. En ellos se establecen los principios de la liberalización, así como las excepciones permitidas. Incluyen los compromisos contraídos por los distintos países de reducir los aranceles aduaneros y otros obstáculos al comercio y de abrir y mantener abiertos los mercados de servicios. Establecen procedimientos para la solución de diferencias. Esos Acuerdos no son estáticos; son de vez en cuando objeto de nuevas negociaciones, y pueden añadirse al conjunto nuevos acuerdos. Muchos de ellos se están negociando actualmente en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo, iniciado por los Ministros de Comercio de los Miembros de la Organización Mundial del Comercio.

Este funciona como organismo técnico asesor de los Gobiernos miembros en la formulación y adopción de políticas, recomendaciones y decisiones en los diferentes campos del sector transporte, con miras al logro de un desarrollo armónico y efectivo, mediante el fomento de un equilibrio entre las empresas y organismos regionales y extra regionales, relacionados con el transporte internacional de mercancías. Además trabaja, coordina y realiza las actividades regionales con los ministerios de transporte,



empresas portuarias, autoridades marítimas, usuarios del transporte de carga internacional y los oferentes de servicios de transporte de la región.

El rol de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo es de asesorar, promover, facilitar, actuar como medio de enlace, gestar recursos y capacitar. Comisión centroamericana de Transporte Marítimo es el organismo consultivo centroamericano, con reconocimiento regional e internacional en lo relacionado con la facilitación y desarrollo del transporte para el comercio exterior de los países miembros mediante asistencia técnica, asesoría y capacitación. Sus objetivos se detallan a continuación:

- a) Promover la seguridad en navegabilidad del transporte marítimo, y las instalaciones portuarias puertos y sistema de transporte.
- b) Apoyar la implementación de acciones de medio ambiente. Promover la inclusión de la variable ambiental en las actividades del sector marítimo portuario en Centroamérica.
- c) Apoyar y promover la facilitación del transporte marítimo.
- d) Fortalecer la implementación de legislación y convenios promover la armonización de la legislación marítima en Centroamérica.
- e) Fortalecer la institución en los aspectos organizacionales y financieros.



f) Mantener sistemas de comunicación efectivos.

g) Este organismo se relaciona con el derecho marítimo, por regular el transporte por la vía del mar para el istmo, y promover la optimización del mismo.

3.2.6. Asociación De Estados Del Caribe –AEC-: La Asociación de Estados del Caribe es una organización para la consulta, la cooperación y la acción concertada. Su enfoque actual está en el comercio, el transporte, el turismo sustentable y los desastres naturales.

3.2.7. International Seabed Authority –Isa- (autoridad Del Fondo Marino) La autoridad internacional de los fondos marinos es una organización internacional autónoma establecida de conformidad con la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Ésta es la organización cuyos miembros, de conformidad con el régimen establecido para los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, que se encuentra en fuera de los límites de la jurisdicción nacional, organizarán y controlarán las actividades en esa área específica con miras a la administración de los recursos de la misma. Define los fondos marinos y oceánicos, y sus recursos como patrimonio común de la humanidad.

3.2.8. World Resources Institute –WRI- (Estados Unidos de América) El instituto de los recursos del mundo es una organización no lucrativa independiente con un personal de más de 100 científicos, economistas, expertos de la política, analistas del negocio, analistas estadísticos, mapmakers, y comunicadores que trabajan para proteger la tierra y para mejorar la vida de la gente.

Funciones de la Oficina Regional Para América Latina y el Caribe –PNUMA- son las siguientes:

- Promover el desarrollo progresivo y la implementación del derecho ambiental como respuesta a los desafíos ambientales; en particular, apoyando a los Estados y a la Comunidad Internacional a fortalecer su capacidad para desarrollar e implementar marcos legales.
- Apoyar la implementación de los Acuerdos Multilaterales Ambientales –AMAS- por las partes y facilitar las interrelaciones y sinergias, respetando la autonomía legal de los Acuerdos Multilaterales Ambientales y las decisiones tomadas por sus respectivos grupos gobernantes. El PNUMA y el Derecho Ambiental.

El objetivo de la División de Legislación y Convenciones Ambientales –DELC- en la Oficina Regional para América Latina y el Caribe, es apoyar a los miembros de la región en el desarrollo de políticas integradas y coherentes ante los problemas ambientales, y fortalecer el derecho ambiental, así como mejorar la observancia y el cumplimiento de instrumentos jurídicos relativos al medio ambiente.



Desde el establecimiento del PNUMA en 1972, bajo la Resolución 2997 (XXVII) de la Asamblea General de Naciones Unidas, el derecho ambiental ha sido una de las áreas de enfoque prioritarias para el PNUMA. Esto se enfatizó bajo la Resolución 3436 (XXX) de la asamblea general de naciones unidas que retoma la convicción que el desarrollo de un derecho ambiental adecuado es una medida esencial de apoyo para la implementación de las políticas, estrategias y recomendaciones del PNUMA. Para poder cumplir con esto, el PNUMA ha dedicado una rama entera de la división a la promoción del desarrollo y la aplicación del derecho ambiental.

Comenzando en 1982, las actividades de derecho ambiental del PNUMA se han llevado a cabo dentro del marco de los programas de desarrollo y examen periódico del derecho ambiental (programas de montevideo) aprobados por el consejo de administración para períodos de diez años. Actualmente, el PNUMA está implementando el programa de montevideo III, adoptado por el consejo de administración del PNUMA en la Decisión 21/23 el nueve de febrero de 2001. Bajo estos programas las actividades del PNUMA en el campo del derecho se han basado en el siguiente enfoque estratégico:

- El análisis, revisión y desarrollo de legislación y políticas relacionadas con el medio ambiente, y la articulación de posiciones de políticas en respuesta a eventos y asuntos ambientales emergentes.



- El desarrollo de nuevos instrumentos legales, económicos y otros instrumentos de política, y de los marcos institucionales para promover la efectividad del derecho y las políticas ambientales, además del fortalecimiento de aquéllos ya existentes.
- El mejoramiento de la coordinación del derecho y políticas ambientales y el intercambio de información dentro y fuera del Sistema de Naciones Unidas.
- La promoción de la participación del sector privado, las ONG's, y los grupos mayoritarios en el desarrollo del Derecho Ambiental y el diálogo de políticas ambientales.

Fue en 1995 cuando el PNUMA inicio la operación del programa de derecho ambiental –PDA- en la Oficina Regional para América Latina y el Caribe –ORPALC-, el cual tiene como aspiración apoyar el desarrollo del derecho y las políticas ambientales, así como mejorar la observancia y cumplimiento en los países de América Latina y el Caribe. A partir de 1994, el ámbito del Programa de Derecho Ambiental –PDA- en la región de América Latina y el Caribe ha abarcado principalmente los siguientes campos de acción:

- Asistencia técnica.
- Creación de capacidades y capacitación en derecho ambiental.
- Diseminación de información concerniente al derecho y las políticas ambientales.





CAPÍTULO IV

4. Legislación de nacional, convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala y normativa de derecho internacional en relación al derecho marítimo

Históricamente en el país se registran eventos en los cuales el Estado ha establecido acciones para establecer jurisdicción en relación al espacio marítimo, los que establecen una guía; al crear una serie de acontecimientos para establecer esa jurisprudencia.

El derecho marítimo es un conjunto de normas e instituciones que regulan todas aquellas actividades y relaciones jurídicas que directa o indirectamente influyan en Guatemala como a nivel internacional en materia marina, para guatemaltecos o no; al surtir efectos en Guatemala y su impacto sea internacional; por llevarse cualquier situación a cabo en territorio guatemalteco, incluido en éste, el espacio marítimo y las naves guatemaltecas; y que tales relaciones se desarrollen en efecto en el mar.

De lo anterior se puede concluir que estas normas son las disposiciones emitidas mediante el procedimiento legislativo relacionadas al derecho marítimo o del mar.



4.1. Legislación nacional

4.1.1. La Constitución Política de la República de Guatemala, que contiene las normas de mayor jerarquía en el ordenamiento jurídico de nuestro país, establece normas básicas relativas a la prevención de la contaminación del medio ambiente y otras de tipo administrativas.

4.1.2. El Decreto Gubernativo 2946, Código de Comercio de Guatemala, emitido en 1942, se dividía en cuatro libros de los cuales fueron derogados tres de ellos y se encuentra vigente únicamente el libro III que regula el comercio marítimo, aunque en Guatemala se tiene más en cuenta los usos, costumbres, convenciones y tratados internacionales que se han celebrado para regular el comercio marítimo a nivel internacional, ya que estos se han ido actualizando con el transcurrir del tiempo.

La legislación marítima actual se integra por normas de derecho privado y de derecho público, así como la capitanía de un puerto, el capitán de un buque mercante o transporte de pasajeros, así como sus facultades para actuar en alta mar en materia de matrimonios, fallecimientos, otorgamientos de disposiciones de última voluntad, etc., en medidas sanitarias que se aplican en el arribo o el hecho de navegar en aguas nacionales o internacionales para determinar la ley que rige una situación; por ello las relaciones jurídicas que pueden dar origen



con motivo de la navegación, que lo hace un derecho particular y digno de un estudio y análisis específico.

La legislación marítima de un país es el marco legal conforme el cual se desarrolla su actividad marítima. Si un país dispone de una legislación marítima obsoleta o que no tiene ese marco legal, el sector marítimo tendrá regularmente complicaciones no solo internas sino con otras naciones. Pero si este país crea una legislación apegada a derecho en la que incorpore los elementos proporcionados por los convenios internacionales, construirá una base jurídica sólida que proporciona apertura a un transporte marítimo eficiente, que logre una mayor participación de capital nacional como internacional.

Para entender todo lo concerniente al establecimiento de legislación y constitución de la jurisprudencia en materia marítima es fundamental establecer algunos aspectos para la creación de la misma y para el efecto es necesario establecer aspectos históricos que nos ilustre el establecimiento de esta doctrina legal en derecho marítimo.

4.1.3. El Decreto legislativo 27 del veinticinco de diciembre de 1882, constituye el tratado entre los gobiernos de Guatemala y México suscrito el veintisiete de septiembre de ese año, el cual establece los límites entre las dos naciones que serán a perpetuidad los siguientes: la línea media del río Suchiate, desde un punto situado en el mar a tres leguas de su desembocadura río arriba, por su

canal más profundo hasta el punto en que el mismo río corte el plano vertical, lo que establece el párrafo anterior es que con este tratado se registra el primer acto de jurisprudencia marítima de Guatemala en el océano pacífico.

4.1.4. El Decreto Legislativo 25-35 de la Asamblea Legislativa del veintiuno de abril de 1941 en ésta se fija la anchura del mar territorial en 1939.

4.1.5. El Decreto 1412 del Congreso de la República de Guatemala de fecha siete de diciembre de 1960 se establece las doce millas náuticas del mar territorial, estableciéndose además el espacio para la pesca marítima.

4.2. Convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala

Dentro de los tratados internacionales ratificados por Guatemala están los siguientes:

4.2.1. Decreto 1493, Convenio sobre la Plataforma Continental, el cual circunscribe a la plataforma continental como la superficie de un fondo submarino próximo a la costa y situado entre ésta y profundidades inferiores a 200 metros. En ella abunda la vida animal y vegetal por lo que es de gran importancia económica.

Según el Convenio de Ginebra del año 1958 sobre plataforma continental, en el Artículo 1, reza que: "La plataforma continental circunda a los continentes hasta una profundidad de 200 metros, lo cual dada su escasa pendiente, representa



una anchura de cerca de 90 kilómetros en promedio. Su límite exterior se caracteriza precisamente por un cambio brusco de esta pendiente: el fondo se inclina en forma de talud continental en cuya base se halla el fondo del océano.”

4.2.2. Decreto 1494, Convenio sobre Alta Mar.

4.2.3. Decreto 25-75, Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos Marinos y otras Materias.

4.2.4. Decreto Ley 72-82, Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por Contaminación de Aguas del mar por Hidrocarburos.

4.2.5. Decreto 77-96, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques. MARPOL.

4.2.6. Ratificación de veinte de junio de 1989, Convenio para la protección y desarrollo del medio marino de la región del gran Caribe y protocolo concerniente a la cooperación con el combate de derrames de hidrocarburos en la región del gran Caribe.

4.2.7. Ratificación el diez de septiembre de 1993, Convenio de protección de la biodiversidad y protección de áreas silvestres prioritarias en América Central.

4.2.8. Decreto 56-96, Convención de Naciones Unidas sobre Derechos del Mar. Iniciativa del Sistema Arrecifal del Caribe Mesoamericano. Declaración de Tulum. Firmado el cinco de junio de 1997.

Ante la presencia de diferente normativa internacional que ampara lo relacionado a la actividad marítima es importante determinar que existen diferentes maneras o formas de contaminación en las que podemos mencionar las siguientes:

- a) Contaminación procedente de fuentes terrestres: En nuestro país no existen normativas claras al respecto, pero si es importante resaltar que en las leyes ordinarias en el Código Penal establece en el Artículo 347 inciso a) "Será sancionado con prisión de uno a dos años, y multa de trescientos a cinco mil quetzales, el que contaminare el aire, el suelo o las aguas, mediante emanaciones tóxicas, ruidos excesivos vertiendo sustancias peligrosas o desechando productos que puedan perjudicar a las personas, a los animales, bosques o plantaciones. Si la contaminación se produce en forma culposa, se impondrá multa de doscientos a mil quinientos quetzales."

En ese mismo cuerpo legal en el apartado de la contaminación industrial Artículo 347 inciso b) establece que : "Se impondrá prisión de dos a diez años y multa de tres mil a diez mil quetzales, al director, administrador, gerente, titular o beneficiario de una explotación industrial o actividad comercial que permitiere o autorizare, en el ejercicio de la actividad comercial o industrial, la contaminación del aire, el suelo



o las aguas, mediante emanaciones tóxicas, ruidos excesivos, vertiendo sustancias peligrosas o desechando productos que puedan perjudicar a las personas, a los animales, bosques o plantaciones.

Si la contaminación fuere realizada en una población, o en sus inmediaciones, o afectare plantaciones o aguas destinadas al servicio público, se aumentará el doble del mínimo y un tercio del máximo de la pena de prisión.

Si la contaminación se produjere por culpa, se impondrá prisión de uno a cinco años y multa de mil a cinco mil quetzales. En los dos artículos anteriores la pena se aumentará en un tercio si a consecuencia de la contaminación resultare una alteración permanente de las condiciones ambientales o climáticas.”

Estas disposiciones en efecto determinan o establecen y penalizan las actuaciones que realizaren personas que afecten la flora la fauna y que atente contra el ser humano pero no establece disposiciones particularizadas de lo que en efecto pueda pasar en el ámbito marítimo, la modernidad de la humanidad ha generado diversidad de contaminación a este sector o recurso natural.

“El Acuerdo Gubernativo 60-89, que contiene el Reglamento de Requisitos Mínimos y sus Límites Máximos Permisibles de Contaminación para la Descarga de Aguas Servidas. Las aguas residuales constituyen la principal fuente de contaminación de los cuerpos de agua. Se estima que, en el área metropolitana,



anualmente se producen más de 140 millones de metros cúbicos de aguas residuales. Equivale a 200 piscinas de aguas negras y grises por día, generadas por quienes habitamos esos núcleos urbanos. Las ciudades más pobladas del país se encuentran en las partes altas de las cuencas. Las municipalidades pueden comprender el grave problema de la contaminación, pero faltan recursos financieros para abordar eficientemente esta situación.”⁴⁴

“La Empresa Municipal de Agua (EMPAGUA), estima que el presupuesto por el tratamiento de un metro cúbico de aguas negras es de US\$0.75, lo que implicaría incrementar la actual tarifa de servicio cinco veces, para que fuera auto-sostenible (Perfil Ambiental de Guatemala, 2004). La industria y agro-industria, al igual que las municipalidades, tienen responsabilidad en la generación de aguas residuales y un compromiso para mitigar los impactos ambientales.”⁴⁵

El primer reglamento para el tratamiento de aguas residuales contenido en el Acuerdo Gubernativo No. 60-89 fue emitido en el año 1989, bajo la orientación de fijar requisitos mínimos y sus límites máximos permisibles de contaminación para la descarga de aguas servidas. Su aplicación fue muy limitada, con el evidente deterioro de la calidad del agua.

⁴⁴Asociación Nacional del Café. **Las implicaciones del reglamento de aguas residuales para el sector cafetalero.** <http://portal.anacafe.org/Portal/Documents/Magazines/2006-11/68/Revista%20EI%20Cafetal%20-%20octubre.pdf>. (Guatemala: 21 de agosto de 2013)

⁴⁵Asociación Nacional del Café. **Ob. Cit.** <http://portal.anacafe.org/Portal/Documents/Magazines/2006-11/68/Revista%20EI%20Cafetal%20-%20octubre.pdf>

En el Acuerdo Gubernativo No. 66-2005, emitido en el 2005, mismo que contiene el reglamento de descargas de aguas residuales a cuerpos receptores. Este contenía plazos y límites muy restrictivos, bien intencionados, pero imposibles de cumplir.

- b)** Contaminación por actividades realizadas en el fondo del mar: el país no ha estado inmerso en esta temática y más para la preservación y conservación de los recursos marítimos a pesar de que Guatemala está en medio del océano pacífico y atlántico, lo que debería ser fundamental que se asuma con más responsabilidad este tema y en efecto el país solo cuenta con normativa internacional.

Cada uno de estos convenios internacionales están plenamente enfocados a las actuaciones y problemáticas que surgen por la proliferación de elementos contaminantes en el fondo del mar o por otra forma de contaminar este recurso natural, ya que, existen países desarrollados que están constantemente en relación directa con las profundidades del mar explotándolos para su beneficio con la extracción de minerales o recursos no renovables, como el petróleo u otros minerales que pueden afectar de una u otra manera a la humanidad y que por accidentes pueden generar desastres naturales que afectan a todos los seres vivos terrestres y marinos.

- c)** Contaminantes procedentes de vertimientos efectuados por buques: El Convenio MARPOL, constituye el instrumento más importante en cuanto al control de



vertimiento efectuado por buques. Guatemala es signataria del mismo, sin embargo, aún no se ha emitido normas de tipo reglamentario que promuevan el cumplimiento de los alcances de este convenio.

Los instrumentos enumerados anteriormente son los que generan el fundamento legal, para regular las actuaciones dentro del ámbito marítimo y los mismos deben surgir de las necesidades de los pueblos. El Estado de Guatemala, no asume con responsabilidad el abordaje de legislar en esta materia, pues bien es cierto, existen acuerdos y tratados internacionales que generan la normativa legal relacionada, pero al momento de abordar esta temática es fundamental que toda disposición emane desde la perspectiva y las necesidades particulares de los habitantes.

4.3. Análisis de la legislación nacional referente a daños marítimos

Las reglas presentadas por MARPOL 73/78 para prevenir la contaminación por hidrocarburos entro en vigencia el dos de octubre de 1983 el cual sustituye el convenio internacional de prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos de 1954, estas reglas hacen referencia a los requerimientos para el control de la contaminación operacional, requerimientos para reducir la contaminación por hidrocarburos de los buques petroleros provocada por daños en sus costados o piso; y la prevención de contaminación provocada por algún incidente de derrame de hidrocarburos.

Después que se realiza la inspección se entregará un certificado internacional para la prevención de la contaminación por hidrocarburos de conformidad con las disposiciones de estas reglas: se prohíbe la descarga del mar de hidrocarburos o mezclas oleosas, excepto bajo ciertas condiciones. El gobierno de cada solicitante garantizará la existencia de instalaciones de recepción adecuada para recibir residuos y mezclas oleosas acumuladas por buques petroleros y otras embarcaciones, en terminales de carga de hidrocarburos, en astilleros y en otros puertos, así mismo, establecen, la lista de hidrocarburos, modelos del calificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y formato de registro de hidrocarburos. Las reglas establecidas son las siguientes:

4.3.1. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas

Se aplica a todas las embarcaciones que transportan sustancias nocivas líquidas a granel a menos que se indique lo contrario, esta entro en vigor el seis de abril de 1987. Asimismo contiene los lineamientos para la categorización de sustancia nocivas; existe además una lista de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel y una lista de otras substancias líquidas que se registran en el libro carga para buques que transportan sustancias nocivas líquidas a granel, y el formato del certificado internacional para la prevención de la contaminación.



Los estándares de procedimientos y las disposiciones para la descarga de sustancias nocivas líquidas fueron concebidas como respuesta a la resolución de la XIII conferencia internacional sobre la contaminación marina de 1973, los estándares presentados proporcionan un fundamento internacional uniforme para la aprobación de procedimientos y disposiciones que deberá cumplir todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel, de conformidad con las disposiciones de descarga que establece.

4.3.2. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

Entraron en vigor el uno de julio de 1992 y fueron revisadas posteriormente por el Comité para la Protección del Medio Ambiente Marino, esta revisión fue formalmente adoptada en octubre de 1992, se implemento a través del Código Marítimo Internacional de Carga Peligrosa.

El gobierno de cada uno de los países miembros girará instrucciones para que sean emitidos, los requerimientos detallados sobre empaque, rotulación, etiquetado, documentación, almacenaje, límites de cantidades, excepciones y notificación para prevenir y reducir la contaminación del medio ambiente marino por sustancias perjudiciales, además de determinar si las sustancias que se transportan en los bultos son perjudiciales.

4.3.3. Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

Cada una de las partes (gobiernos) está obligado a proporcionar instalaciones adecuadas en puertos y terminales para la recepción de aguas sucias, sin causar demoras innecesarias a las embarcaciones. Después de la inspección, se entregara un certificado internacional para la prevención de la contaminación por aguas sucias.

4.3.4. Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques

Estas reglas entraron en vigor el 31 de diciembre de 1988, son estrictas en cuanto a las limitación de la basura, el gobierno de cada país cuyas costas borden una área especial, debe asegurarse lo antes posible de que todos sus puertos cuenten con instalaciones apropiadas para la recepción de basura con capacidad adecuada para que los buques que la utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias. Las disposiciones de área especial no entran en vigor hasta que no se encuentre las instalaciones adecuadas de recepción para basura de la región.

Los lineamientos para la aplicación de estas reglas fueron emitidas principalmente para ayudar a los gobiernos a formular y promulgar leyes internas que refuercen y apoyen su implementación, para ayudar a los operadores de embarcaciones a cumplir con los requerimientos estipulados y apoyar a los operadores de puertos y terminales evaluar la necesidad de contar con las instalaciones de recepción necesarias para depositar la basura que almacenen los diferentes tipos de embarcaciones.

4.4. Análisis de la legislación internacional referente a daños marítimos.

Existe una creciente preocupación de la comunidad internacional por la protección del medio ambiente en general y en particular del medio ambiente marino que estableció en 1972 convocar a la conferencia de las naciones unidas sobre el medio ambiente humano en cuyos temas se discutió la necesidad de proteger a los océanos de la contaminación ocasionada por las embarcaciones.

En la historia de la humanidad ha existido accidentes al respecto y la gran cantidad de desechos arrojados al mar y la contaminación crónica de playas y aguas costeras a provocado una problemática ante la comunidad internacional, por lo cual adopta en la Conferencia Internacional sobre Seguridad en Buques Petroleros y la prevención de la contaminación, convocada bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional además del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por buques MARMOL 73/78 que tiene por objeto el reducir o eliminar la practica consuetudinaria de descarga de desechos de los buques al medio ambiente marino.

4.5. Análisis de la responsabilidad de los estados

Los Estados tiene la obligación de proteger y preservar el medio marino y también el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a la política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino, lo anterior establecido en la Convención de las Naciones Unidas



sobre el Derecho del Mar –CONVEMAR- en la parte XII protección y preservación del medio marino, sección uno en los Artículos 192, obligación general y 193 derecho soberano de los estados de explotar sus recursos naturales y en la sección dos, cooperación mundial y regional en los Artículos 197 cooperación en el plano mundial y regional; art. 198 notificación de daños inminentes o reales y art. 199 planes de emergencia contra la contaminación.

El medio ambiente marino es un componente esencial del sistema mundial de sustentación de vida y un valioso recurso que ofrece posibilidades para un desarrollo sostenible. El derecho internacional reflejado en las disposiciones de la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar convención en la que Guatemala es parte, establece los derechos y obligaciones de los Estados y proporciona la base internacional en que se fundan la protección y el desarrollo sostenible del medio marino y sus recursos.

La contaminación del mar constituye un problema de política internacional de la más alta magnitud, pero de muy poca notoriedad, básicamente lo que interesa es la salud, los recursos alimenticios y los posibles empleos de los océanos en todas partes del mundo. Se trata de un problema global entrelazado con muchas de las grandes cuestiones económicas, políticas y legales que enfrenta la comunidad internacional y sirve como índice de la capacidad humana para adaptar las instituciones políticas a la transformación tecnológica. Dado que aun no ha recibido una amplia atención en el

alto nivel internacional, la contaminación marina es uno de los problemas más complejos en la actualidad.

“Los vacíos en incertidumbre del conocimiento científico en este campo, la variedad de composiciones químicas y comportamientos que presentan las sustancias contaminantes, los múltiples caminos por los cuales llegan al medio marino y la acción de crudos intereses económicos y políticos, complican y obstaculizan combinados, la formación de la voluntad internacional resueltas a considerar este problema como un problema típico del derecho marino”⁴⁶

4.6. Análisis referente al fortalecimiento de la legislación de Guatemala concerniente al derecho marítimo.

Guatemala es un país que tradicionalmente ha sido conocido por su riqueza y diversidad cultural y natural en materia de manejo y desarrollo de sus recursos naturales se ha enfocado principalmente en el ámbito terrestre quedando relegado en materia lo relacionado a los recursos marinos y costeros que son de suma importancia para el desarrollo de los guatemaltecos

Es sumamente preocupante que en la actualidad el país no tiene dentro de su ordenamiento jurídico disposiciones legales en materia de conservación y protección en el tema marítimo.

⁴⁶Shinn Robert A. **Contaminación de los mares**. Buenos Aires, Argentina. Ediciones Marymar 1976.



Los convenios internacionales ratificados por Guatemala son parte de un ordenamiento jurídico a nivel mundial pero es fundamental que se establezcan disposiciones legales propias para que se puedan contrarrestar este tipo de actuaciones y que generen un precedente y así contribuir al mejoramiento del medio ambiente marítimo a favor de la población.

La legislación interna debe responder a la realidad actual nacional e internacional y a las prácticas, usos y costumbres, estar debidamente codificados y sistematizados, debe ser clara y evitar cualquier incongruencia, contradicción o llevar a la confusión. Aunque quizás sea más fácil al legislar dejar vigentes partes de leyes o códigos anteriores, definitivamente es más conveniente regular integralmente todos los aspectos en una misma norma.

El derecho marítimo debe adaptarse a una realidad en determinado momento por lo que tiene que estar apegada a ella nuestro entorno y a la forma en que la población percibe la vida y la utilidad que brinda el mundo marítimo y si se tiene la necesidad de crear o hacer modificaciones generadoras de que nuestra legislación este contextualizada, fomentando la tecnificación y la modernización que generan cambios positivos.

En materia legislativa el efecto de los preceptos constitucionales encarrilan a promover el desarrollo social, económico y tecnológico que prevenga la contaminación del ambiente y mantenga el equilibrio ecológico-tierra, el Artículo 97 de la Constitución



Política de la República de Guatemala establece el principio de responsabilidad compartida en cuanto a la contaminación del medio ambiente, pues establece el equilibrio ecológico y determina que:

“El estado, las municipalidades y los habitantes del territorio nacional están obligados a propiciar el desarrollo social, económico y tecnológico que prevenga la contaminación del ambiente y mantenga el equilibrio ecológico. Se dictarán todas las normas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna, de la flora, de la tierra y del agua, se realicen racionalmente, evitando su depredación”.

La legislación marítima de Guatemala no ha definido de manera clara y adecuada las competencias de los diferentes organismos del estado responsables de la administración de los distintos aspectos del transporte marítimo, existiendo algunas duplicidades y traslapes de competencias y vacíos legales en el ejercicio de sus funciones, especialmente en las áreas relativas a la seguridad marítima y protección del medio ambiente, por lo que es sumamente urgente efectuar un análisis jurídico que nos lleve a reformar o a elaborar instrumentos legales actualizados que establezcan con claridad las competencias de cada organismo del Estado en el transporte marítimo.



CONCLUSIONES

1. La falta de legislación específica en materia relacionada a la contaminación del recurso natural marítimo, provoca la explotación irracional y el deterioro ecológico causado por las diferentes formas de contaminación
2. Los océanos se están convirtiendo en receptores de toda clase de desechos producidos por la acción de la humanidad, ya que los Estados no han sido capaces de proteger la biosfera natural de la industrialización.
3. Guatemala como Estado, le falta implementar programas para el aprovechamiento de los diferentes recursos naturales incluyendo el recurso marítimo, los cuales llevarían implícito la protección del entorno recursos natural.
4. El ordenamiento jurídico en materia ambiental es muy disperso, por lo cual es difícil hacer valer los preceptos protectores al medio ambiente y que todos los sectores se involucren para abordar el tema.
5. En Guatemala carece de una institución que vele por la aplicación de la normativa internacional, con el fin de asegurar el cumplimiento y respeto de las obligaciones contraídas al firmar los diferentes convenios ratificados por el Estado de Guatemala.





RECOMENDACIÓN

1. El Congreso de la República de Guatemala, se concientice e implemente normativa para proteger el recurso natural marítimo, para que evitar se siga menoscabando el ecosistema.
2. Los Estados en conjunto deben promover campañas de concientización a los Estados involucrados en los diferentes convenios suscritos, relacionados con la contaminación marítima, cuyo fin deberá generar políticas que protejan los mares y sancionar a los infractores que contaminen la biosfera y con ello minimizar dicho problema.
3. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación debe implementar proyectos a nivel nacional para el aprovechamiento del recurso natural que incluye el recurso marítimo.
4. El Congreso de la República de Guatemala estandarice la legislación existente en materia de la preservación de los recursos naturales para beneficio de toda la población.
5. Que el Estado de Guatemala, cree una institución gubernamental encargada de velar por la aplicación y fiscalización de los tratados ratificados y firmados por el Estado de Guatemala en materia de medio ambiente y que pueda aplicar el ordenamiento jurídico a casos de violaciones al derecho ambiental en general.





BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Nacional del Café. «**Las implicaciones del reglamento de aguas residuales para el sector cafetalero**» <http://portal.anacafe.org/Portal/Documents/Magazines/2006-11/68/Revista%20EI%20Cafetal%20-%20octubre.pdf>.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Versión electrónica. 1993.
- Contaminación ambiental**. http://www.youtube.com/watch?v=_pMBwIx3iuQ (Guatemala, 9 de Julio de 2013)
- CORONADO CONDE, Luis Rolando. Tesis **Breve introducción al derecho marítimo guatemalteco y centroamericano**. (s.l.i.). Ed. (s.e.). Guatemala. 1977. Página 7.
- Diccionario de la Real Academia Española. <http://lema.rae.es/drae/?val=desastre> (20 de agosto de 2013)
- Enciclopedia jurídica. «**Derecho marítimo**». <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-maritimo/derecho-maritimo.htm>. (Guatemala: 1 de Agosto de 2013).
- ESCOBAR, Jairo, **La contaminación de los ríos y sus efectos en las áreas costeras y el mar**, Publicación de las Naciones Unidas, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile, diciembre 2002,
- ESPÓSITO, Vanesa G. **Veo, veo. Contaminación visual**.
<http://contaminacion-ambiente.blogspot.com/2006/10/que-es-la-contaminacion-ambiental.html> (Guatemala: 18 de agosto de 2013)
- <http://www.conap.gob.gt/index.php/quienes/conap-central/direccion-tecnica/oficina-tecnica-de-biodiversidad-otecbio/conadibio.html> (Guatemala: 20 de Agosto de 2013)
- <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-maritimo/derecho-maritimo.html> (Guatemala, 20 de Agosto de 2013)
- <http://www.tecnozono.com/contaminacion.htm>. (Guatemala, 18 de diciembre de 2013)
- https://www.google.com.gt/#biw=1366&bih=667&scient=psy-ab&q=situacion+actual+del+medio+ambiente+en+el+mundo&oq=situacion+actual+del+medio+ambiente&gs_l=serp.1.2.0i4.3406.13102.0.16179.49.29.8.3.6.2



1296.19642. 5-8j15j2. 25.0...0.0.0..1c. 1.17. psy-ab. zrSaKqZffPU&pbx = 1&bav=on.2,or.r_cp.r_qf. &fp=3d79e15d6a9fc57c (Guatemala, 9 de julio de 2013)

Historia del Derecho Marítimo. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2010/CDMaritimo/pdf/DM4.pdf>.(Guatemala, 9 de Julio de 2013)

Instituto de Agricultura, Recursos Naturales y ambiente IARNA. Universidad Rafael Landivar. **Perfil ambiental de Guatemala 2008-2009: las señas ambientales críticas y su relación con el desarrollo.**

La contaminación del aire. <http://www.envtox.ucdavis.edu/cehs/toxins/spanish/airpollution.htm>. (Guatemala: 18 de agosto de 2013).

LANDÁEZ OTAZO, Leoncio. **Derecho marítimo venezolano.** Ediciones Libra. 2ª. Edición. Caracas, Venezuela. 1978.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional público.** F&G Editores. 6ª. Edición. Guatemala. 2001.

LILIA A. ALBERT; es.scribd.com/doc/23292811/contaminación. (Guatemala: 20 de diciembre de 2013)

MANSILLA, H.C.F. **La situación actual del medio ambiente, el neoliberalismo y la ética de la responsabilidad.**

MARCANO, Jesé E. **Contaminación atmosférica.** <http://www.jmarcano.com/recursos/contamin/catmosf2.html> (Guatemala: 18 de agosto de 2013).

Medio ambiente y desarrollo sostenible. <http://www.cinu.mx/temas/medio-ambiente/medio-ambiente-y-desarrollo-so/>. (Guatemala: 18 de agosto de 2013).

Medio ambiente: Situación actual. http://www.aiim.es/publicaciones/bol6/20_Analisis_sector.pdf. (Guatemala, 9 de Julio de 2013)

Ministerio de Ambiente y Recursos Renovables. <http://www.marn.gob.gt/> (Guatemala: 20 de Agosto de 2013).

Organización Mundial del Comercio. http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/what_we_do_s.htm (Guatemala: 1 de Agosto de 2013)

OROMENDÍA, Enrique. **Medio ambiente: Situación actual.** (s.l.i): (s.e), (s.f).

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** (s.l.i): (s.e), (s.f).



PAIZ SCWARTZ, Gerardo. **Degradación ambiental y desastres en Guatemala.** Pág.24.
(s.l.i): (s.e), (s.f).

PRAMPARO, María del Carmen. **Contaminación ambiental.** Audivisualunrc.
http://www.youtube.com/watch?v=_pMBwIx3iuQ. (Guatemala: 20 de octubre de 2013)

Química aplicada. <http://cursos.aiu.edu/Quimica%20Aplicada/PDF/Tema%203.pdf>.
(Guatemala: 18 de Agosto de 2013).

SALGADO CORDERO, Marvin Jonatan. **Conceptos ambientales.**

SHINN, Robert A. Ediciones Marymar.1ª. Edición Buenos Aires, Argentina. 1976.
Contaminación de los mares.

Situación ambiental en Guatemala: Aspectos críticos. http://www.infoiarna.org.gt/dmdocuments/1_pu_pro_per_08-Capitulo3.pdf. (Guatemala: 21 de Agosto de 2013).

Universidad Rafael Landivar. **Situación ambiental en Gutemala: Aspectos críticos.**
http://www.infoiarna.org.gt/dmdocuments/1_pu_pro_per_08-Capitulo3.pdf.

Legislación:

Constitución Política de la Republica de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Código Penal. Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala. 1973.

Convención de la Antigua, Convenio de cooperación para la protección y el desarrollo sostenible de las zonas marinas y costeras del pacífico nordeste Guatemala 18 de febrero de 2002.

Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres –CITES–. Decreto 63-79 del Congreso de la República de Guatemala. 1979.

Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como hábitat de Aves Acuáticas. Decreto 4-86 del Congreso de la República de Guatemala. 1986.

Convenio de Diversidad Biológica. Decreto 5-95 del Congreso de la República de Guatemala. 1995.

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques. Decreto 77-96 del Congreso de la República de Guatemala. 1996.



Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por Contaminación de Aguas del mar por Hidrocarburos. Decreto Ley 72-82 del Congreso de la República de Guatemala. 1982.

Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos Marinos y otras Materias. Decreto 25-75 del Congreso de la República de Guatemala. 1975.

Ley de Áreas Protegidas. Decreto No. 4-89 del Congreso de la República de Guatemala. 1989.

Ley de Hidrocarburos. Decreto 109-83 del Congreso de la República de Guatemala. 1983.

Ley General de Pesca y Acuicultura. Decreto 80-2002 del Congreso de la República de Guatemala. 2002.

Ley Reguladora de las Áreas de Reservas Territoriales del Estado de Guatemala. Decreto Ley 126-97 del Congreso de la República de Guatemala. 1997.

Regulaciones sobre la prohibición de captura del trichechusmanatus: Manatí. Acuerdo Gubernativo del 17 de Diciembre de 1981 del Presidente de la República de Guatemala. 1981.

Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Acuerdo Gubernativo 278-98 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación del Presidente de la República de Guatemala en Funciones. 1998.

Reglamento de la Ley Reguladora de las Áreas de Reservas Territoriales del Estado de Guatemala. Acuerdo Gubernativo 432-2002 del Presidente de la República de Guatemala. 2002.

Reglamento de Requisitos Mínimos y sus Límites Máximos Permisibles de Contaminación para la Descarga de Aguas Servidas. Acuerdo Gubernativo 60-89 del Presidente de la República de Guatemala. 1989.

Reglamento General de la Ley de Hidrocarburos. Acuerdo Gubernativo 753-92 del Presidente de la República de Guatemala. 1992.

Norma el establecimiento de granjas acuícolas. Acuerdo Gubernativo 176-83 del Presidente de la República de Guatemala. 1983.

Prohíbe la captura de todas las especies de tortugas marinas. Acuerdo Gubernativo del 17 de febrero de 1981 del Presidente de la República de Guatemala. 1981.



Reglamento para el Aprovechamiento de los Túnidos que se Desplazan por el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva de la República de Guatemala.
Acuerdo Gubernativo 784-94 del Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación. 1994.

Aprovechamiento Racional de Larvas y Post-larvas de Camarón para la Acuicultura, Protección de la Fauna de Acompañamiento y su Hábitat.
Acuerdo Ministerial 228-94 que modifica el Acuerdo 105-91 del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación. 1994.

Concede autorización para que las licencias de mediana escala puedan pescar camarón, se establece la prohibición a la pesca de pequeña escala para la captura de camarón, se establece el pago de acceso a la pesca y las nuevas características y requisitos para solicitud de licencias de pesca marítima dependiendo si es de pequeña, mediana o gran escala, modifica algunos Artículos del Acuerdo Gubernativo del 28 de febrero de 1979. Acuerdo Gubernativo 6-86 del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación. 1986.