

**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**

**“Legislación que regula el uso de las aguas,  
navegación y otros aspectos en el Lago de Atitlán”**

**TESIS**

**PRESENTADA A LA JUNTA DIRECTIVA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS  
Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**Por**

**Mayra Ninet López Arbizú de Díaz.**

Al conferírsele el Grado Académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES**

**Guatemala, abril de 1,998**

**Junta Directiva de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala**

**Junta Directiva:**

Decano:	Lic. José Francisco de Mata Vela.
Vocal I:	Lic. Saulo de León Estrada.
Vocal II:	Lic. José Roberto Mena Izeppi.
Vocal III:	Lic. William René Méndez.
Vocal IV:	Ing. José Samuel Pereda Saca.
Vocal V:	Br. José Francisco Peláez Cordón.
Secretario:	Lic. Héctor Aníbal De León Velasco.

**Nota:** “Únicamente el Autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).



Guatemala, 14 de Junio de 1996

Señor: Decano.  
Facultad de ciencias jurídicas y sociales.  
Universidad de San Carlos de Guatemala.  
Licenciador JOSE FRANCISCO DE MATA VELA.  
Ciudad Universitaria.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
SECRETARIA

08 JUL 1996

RECIBIDO  
Escriba el nombre del receptor  
oficial

Señor Decano:

Tengo el honor de dirigirme a usted, con el objeto de informarle que asesoré el trabajo de Tesis de la Bachiller MAYRA NINET LOPEZ ARBIZU DE DIAZ, el cual se denomina "PROPUESTA DE LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE LACUSTRE, EN EL LAGO DE ATITLAN".

Manifiesto al señor Decano, que el presente trabajo de Tesis, es de suyo, complejo, porque las normas de tipo administrativo que rigen el transporte lacustre en Guatemala, son pocas, diseminadas y algunas, por aplicación analógica.

No obstante la autora hace una recopilación de normas de diferente tipo y con especificidad las de carácter jurídico, así como ilustra su trabajo, con cuadros estadísticos, muy valiosos, para cuando se legisle, en forma integral, al respecto.

Agradeciendo la deferencia a la lectura y aprobación, en su siguiente fase del presente trabajo, me suscribo de usted con muestras de agradecimiento y respeto.

Lic. Roberto Genaro Orozco Monzon  
Abogado y Notario.

ROBERTO GENARO OROZCO MONZON  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES  
Calle de Universidad, número 72  
Guatemala, Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES:

Guatemala, ocho de julio de mil novecientos noventa y seis.

Atentamente, pase al LIC. CESAR AUGUSTO CONDE RADA, para -  
que proceda a Revisar el Trabajo de Tesis de la Bachiller  
MAYRA NINET LÓPEZ ARBIZU DE DIAZ y en su oportunidad emi-  
ta el dictámen correspondiente.



alhj.



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12  
Nacional, Guatemala

Guatemala,  
17 de septiembre, 1997



467-9

FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
**SECRETARIA**

17 FEB. 1998

RECIBIDO

Horas: 17 Minutos: 30  
Oficial: \_\_\_\_\_

Licenciado  
José Francisco de Mata Vela  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Sociales de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Ciudad

Señor Decano:

Por este medio y de forma atenta, le informo que procedí a revisar el trabajo de tesis de la alumna **Mayra Ninet López Arbizú de Díaz**, titulado "Legislación que regula el uso de las aguas, navegación y otros aspectos en el Lago de Atitlán"; y al respecto informo:

- a) La monografía está vinculada a un tema de Derecho Marítimo, de poco estudio en nuestro medio, específicamente al uso de las aguas del Lago de Atitlán;
- b) En la tesis, no sólo se presenta un listado de la legislación que regula el uso de las aguas, navegación y otros aspectos en el Lago de Atitlán, sino que también incluye datos acerca de causas de naturaleza penal que se instruyeron en los juzgados de paz ubicados en los municipios que rodean dicho lago y por el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996, de cuyo análisis resulta que en el referido lago existe anarquía derivada de la falta de coordinación interinstitucional para regular el uso de esas aguas, amén de que el marco jurídico existente es inadecuado y completamente ineficaz para resolver en debida forma los diferentes hechos que se dan en ese recurso del país;
- c) El trabajo cumple con los requisitos académicos que para su tipo se exigen en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales; y
- d) Por lo anterior opino que puede autorizarse la impresión de la tesis pero con el título que se indica al principio y no como originalmente se aprobó, en vista que al diseño de la investigación se le hicieron cambios y como consecuencia de ello también su contenido de donde es procedente el cambio indicado.

Sin otro particular, me suscribo como seguro servidor del  
Señor Decano.

Lt. César Augusto Conde Rada

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 18  
Guatemala, Centroamérica



*Handwritten signature*

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y  
SOCIALES; Guatemala, nueve de enero de mil novecientos  
noventa y ocho.-----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza  
la Impresión del trabajo de Tesis de la Bachiller MAYRA  
NINET LOPEZ ARBIZU DE DIAZ intitulado "LEGISLACION  
QUE REGULA EL USO DE LAS AGUAS, NAVEGACION Y OTROS  
ASPECTOS EN EL LAGO DE ATITLAN". Según Artículo 22  
de los Estatutos Técnico Profesional y Público de  
Tesis.

alhj.



*Large handwritten signature and scribbles covering the lower half of the page*



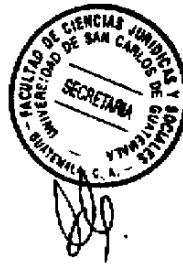
DEDICO ESTA TESIS:

A MI PATRIA GUATEMALA,

A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA,

A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,

A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS.



**DEDICO ESTE ACTO**

**A DIOS.**

**A MI ESPOSO:**

**Dr. Marco Antonio Díaz Colomo**

**A MIS PADRES :**

**Israel López  
Marta Elvira Arbizú de López**

**A MIS SUEGROS:**

**Israel Díaz Gramajo (Q.E.P.D.)  
María Antonieta Colomo Vda. de Díaz**

**A MIS HERMANOS:**

**Vivian Monserrat de los Angeles  
Jacqueline Verónica  
Lic. Jaime Estuardo  
Yuri Mauricio  
Luis Geovanni**

**A MIS CUÑADOS Y CUÑADAS.**

**A MIS FAMILIARES.**



# ÍNDICE



INTRODUCCIÓN ..... 1

CAPÍTULO I ..... 3

## DERECHO MARÍTIMO

1.1 CONTENIDO Y OBJETO DEL DERECHO MARÍTIMO

1.2 DEFINICIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

1.3 RAMAS DEL DERECHO MARÍTIMO

1.3.1 Derecho Marítimo Privado

1.3.1.1 Derecho Marítimo Internacional Privado

1.3.1.2 Derecho Marítimo Comercial

1.3.2 Derecho Público Marítimo

1.3.2.1 Derecho Marítimo Administrativo

1.3.2.2 Derecho Marítimo Penal

1.3.2.3 Derecho Marítimo Internacional Público

1.4 DESARROLLO HISTÓRICO

1.5 DIVISIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

1.6 CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO MARÍTIMO

1.6.1 Particularismo y Originalidad

1.6.2 Tradicionalismo y Evolución

1.6.3 Tendencias Actuales

1.6.4 Universalidad

1.7 AUTONOMÍA DEL DERECHO MARÍTIMO

1.8 DERECHO DE APROVECHAMIENTO COMÚN DE AGUAS PÚBLICAS

1.9 RÉGIMEN Y POLICÍA DE LAS AGUAS

CAPÍTULO II ..... 13

LEGISLACIÓN QUE REGULA EL USO DE LAS AGUAS, NAVEGACIÓN Y OTROS

ASPECTOS EN EL LAGO DE ATITLÁN

2.1 REGULACIÓN CONSTITUCIONAL

2.2 REGULACIÓN ORDINARIA

2.2.1 Código Civil

2.2.2 Código de Comercio de Guatemala

2.2.3 Ley de Tránsito

2.2.4 Código Penal

2.2.5 Decreto No. 31-95 del Congreso de la República

2.2.6 Otros

2.2.6.1 Código Municipal

2.2.6.2 Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente

2.2.6.3 Código de Salud

2.2.6.4 Convenio de Financiación entre la Comunidad Económica Europea y la República de Guatemala

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
Biblioteca Central



**2.3 REGULACIÓN REGLAMENTARIA**

- 2.3.1 Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República
- 2.3.2 Acuerdo Gubernativo No. 253-88
- 2.3.3 Acuerdo Gubernativo No. 167-90
- 2.3.4 Acuerdo Ministerial No. 349
- 2.3.5 Acuerdo de fecha 2 de septiembre de 1965
- 2.3.6 Acuerdo del 15 de noviembre de 1978
- 2.3.7 Acuerdo No. 00050 de fecha 8 de mayo de 1979

**2.4 REGULACIÓN MUNICIPAL**

- 2.4.1 Plan de Arbitrios del 7 de julio de 1957
- 2.4.2 Acuerdo Gubernativo del 3 de diciembre de 1971

**CAPÍTULO III ..... 23**

**INVESTIGACIÓN ACERCA DE LAS CAUSAS DE NATURALEZA PENAL, QUE SE HAN INSTRUIDO EN LOS JUZGADOS DE PAZ, UBICADOS EN LOS MUNICIPIOS DE SAN LUCAS TOLIMÁN, SANTIAGO ATITLÁN, SAN PEDRO LA LAGUNA, SOLOLÁ Y PANAJACHEL**

- 3.1 CUADRO No. 1: Relación porcentual entre el número total de procesos penales instruidos por accidentes de navegación lacustre y el número total de procesos penales instruidos por accidentes de otros tipos, ocurridos en el lago de Atitlán y sus alrededores, según los libros de registro de procesos, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.2 CUADRO No. 2: Número y porcentaje de procesos penales instruidos por accidentes de navegación lacustre en el lago de Atitlán, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.3 CUADRO No. 3: Número y porcentaje de los requisitos que debieron llenar las embarcaciones, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.4 CUADRO No. 4: Número y porcentaje del control del Apostadero Naval hacia las embarcaciones, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.5 CUADRO No. 5: Número y porcentaje de los datos obtenidos del patrón, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.6 CUADRO No. 6: Número y porcentaje de la forma en que la autoridad judicial conoció las diligencias, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.7 CUADRO No. 7: Estudio de campo dirigido a las diferentes autoridades, tanto civiles como militares, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.8 CUADRO No. 8: Estudio de campo dirigido a las diferentes autoridades, tanto civiles como militares, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996
- 3.9 CUADRO No. 9: Estudio de campo dirigido a las diferentes autoridades, tanto civiles como militares, durante el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996



<b>CAPÍTULO IV</b> .....	
<b>ANÁLISIS DE RESULTADOS</b> .....	
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>37</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>38</b>
1. TEXTOS Y DICCIONARIOS.	
2. LEGISLACION.	
3. ACUERDOS, DECRETOS, OFICIOS Y REGLAMENTOS.	

## INTRODUCCIÓN

El propósito en la elaboración del presente trabajo es el de reunir la diseminada documentación relativa a leyes, reglamentos y circulares existentes sobre la legislación que regula el uso de las aguas, navegación y otros aspectos en el Lago de Atitlán; y presentar una serie de datos extraídos de diferentes procesos penales instruidos por accidentes de navegación en dicho lago.

El Lago de Atitlán ocupa uno de los primeros lugares en descontaminación, según estudios efectuados en el territorio nacional, específicamente comparándolo en cuanto a contaminación se refiere, con el Lago de Amatitlán, por lo tanto, secundándolo los demás lagos existentes; apreciándose todavía en el Lago de Atitlán la claridad de sus aguas, profundidad, montañas, volcanes y pesca, y lo más importante para la economía nacional el floreciente turismo, no solo interno, sino también internacional, observando también la diversidad de culturas que habita, tanto nacionales como extranjeros en los diferentes pueblos que lo circunvalan, específicamente en Panajachel. Su localización dista a 136.79 kilómetros de la ciudad capital, con accesos modernos y de todos los diferentes medios de transporte. En cuanto a sus dimensiones encontramos un 17.70 kilómetros de ancho por 27.36 de largo y en algunas partes, con profundidades de 455.93 metros; se encuentra a una altitud de 5,000 pies sobre el nivel del mar. En 1,524, durante la conquista española, los doce municipios que lo circunvalan, jugaron un papel muy importante, todo esto, en cuanto a historia se refiere.

Por la cantidad de empresas navieras que encontramos en nuestro estudio, el acceso a las diferentes poblaciones existen muchas facilidades, aunque no llenan los requisitos legales.

En cuanto a la impresión turística del lago, actualmente la opinión que se obtiene de ellos es bastante satisfactoria, pero si no se agiliza una legislación adecuada, en pocos años encontraremos un Amatitlán en Atitlán.

En cuanto a la inversión extranjera alrededor del lago es bastante significativa, por lo tanto, la importancia del lago se considera que ya no es a nivel nacional, sino que pasa a nivel internacional, facilitando esto para cualquier tipo de ayuda para la preservación del mismo; por todo lo anteriormente expuesto se considera que es de vital importancia para el país, aparte de las medidas teóricas que se cuentan, hacerlas efectivas legislando para que todos los campos que se relacionan con la preservación del lago estén debidamente regulados.

El trabajo se presenta en dos grandes partes que son:

1. Estudio de las leyes y reglamentos existentes y



2. Análisis de los procesos penales que se instruyeron en los Juzgados de Paz correspondientes a todos los Municipios que circunvalan el Lago de Atitlán, presentando los datos de estos debidamente clasificados conforme orden que en el capítulo respectivo se explica.

En esta tesis se incluye un análisis de resultados, aplicándose los aspectos anteriores; concluyéndose en que en el contorno del Lago de Atitlán no existe una suficiente regulación legal, ni autoridades que supervisen el transporte lacustre; motivo por el cual, se hace urgente presentar un estudio, que sirva de base para plantear las reformas legislativas que contribuyan a utilizar el Lago de Atitlán de mejor forma.

Para la realización del estudio, podemos mencionar dentro de las principales barreras: el lenguaje, falta de vías de comunicación y algunas otras.

Con el desarrollo de la presente tesis se pretende contribuir al estudio de las principales disposiciones legales existentes que regulan la navegación en el Lago de Atitlán y en el uso de sus puertos y costas, ecológico, ambiental, etc.; la especificación y delimitación de las autoridades, y analizar los elementos influyentes en el Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República.



# CAPÍTULO I

## DERECHO MARÍTIMO

En vista de que en este trabajo se abordará un tema relacionado con un aspecto jurídico que concierne al Lago de Atitlán, resulta adecuado hacer previamente referencia al Derecho Marítimo; en ese sentido se abordarán y precisarán algunos conceptos básicos, teniendo presente para empezar, que el Derecho Marítimo no se aplica exclusivamente al tráfico por mar, sino también al que se realiza por cualquier otro curso de agua navegable.

### 1.1 CONTENIDO Y OBJETO DEL DERECHO MARÍTIMO:

"Afirma Brunetti que la expresión "Derecho marítimo" tiene un alcance muy vasto, comprendiendo toda la fenomenología jurídica que se desarrolla en torno de la navegación, de la industria y del tráfico marítimo.

Hemos señalado que en el terreno de la legislación, sobre todo en los países que han seguido el sistema francés del Código de Comercio, el Derecho marítimo se encuentra restringido, privado en gran medida de su original autonomía, abogando entre las normas del Derecho comercial, según la gráfica expresión de Ripert. Así mismo hemos hecho notar que su contenido es mucho más vasto, escapando del campo del Derecho puramente privado y penetrando profundamente en la esfera del Derecho público. Por la razón apuntada, su contenido es vasto, comprendiendo, no sólo las normas relativas a la actividad comercial que se desarrolla por medio de la navegación, sino también aquellas que se refieren a la tutela del Estado, a los conflictos de leyes, a los espacios en que se ejerce la navegación y a su ejercicio en tiempos de paz y en tiempos de guerra, al Derecho Laboral y a la industria marítima.

El Derecho de la Navegación tiene así un contenido vastísimo, en constante elaboración, que escapa a la materia legislada en los Códigos en forma estrecha e incompleta. Sus instituciones se renuevan a través de las necesidades y de los usos, perfeccionados muchas veces a través de acuerdos internacionales."<sup>(1)</sup>

La cita anterior es sumamente ilustrativa para calificar el caso del Lago de Atitlán de la República de Guatemala, toda vez que la legislación existente para regular las relaciones que se dan en dicho lago, son insuficientes para resolver todos los fenómenos que tienen implicaciones legales y que suceden constantemente en ese lugar, y es que la evolución de la ciencia es tan enorme,

<sup>(1)</sup> Enciclopedia Jurídica OMEBA, p. 782

que ha transformado los medios de navegación y la ley se ha quedado estancada.

## 1.2 DEFINICIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO:

Al revisar el Diccionario Jurídico Omeba, encontramos un apartado dedicado al Derecho Marítimo, en el que a su vez aparece una sección de definiciones, en las que se citan las aportadas por Ripert, Scialoja, Brunetti y Carlomagno, pero se transcribe la que ahí aparece en la que se define como Derecho Marítimo el "conjunto de normas jurídicas que se refieren al hecho técnico, económico y político de la navegación."<sup>(2)</sup> que es la aportada o preparada por el Doctor Hugo Charny, quien es el responsable del desarrollo del tema Derecho Marítimo en la enciclopedia referida y es el que consideramos más aplicable para esta tesis por su naturaleza y síntesis.

## 1.3 RAMAS DEL DERECHO MARÍTIMO:

Como lo destaca Brunetti "La navegación comprende normas que van dirigidas a la colectividad y otras dirigidas a los particulares, especialmente por lo que atañe a las prerrogativas de la propiedad naval y a la actividad de las personas que participan en la navegación. Dentro de la división bipartita del Derecho objetivo, según regule relaciones subjetivas de Derecho público o de Derecho Privado, cabe considerar en lo referente a la navegación, dos grandes ramas."<sup>(3)</sup>

En ese aspecto es importante destacar la ausencia de normas de este tipo para regular el uso y tráfico en el Lago de Atitlán y que dificultan en algunos casos la solución de conflictos, y es que debe tenerse en cuenta que en el Municipio de Panajachel, principal punto para ingresar a navegar en el referido lago, se crean constantemente contratos de transporte lacustre y uso de medios de navegación sin ninguna autorización previa y sin control de autoridad alguna.

Las ramas del Derecho Marítimo se dividen en:

### 1.3.1 Derecho Marítimo Privado, este a su vez se subdivide en:

- 1.3.1.1 Derecho Marítimo Internacional Privado; y
- 1.3.1.2 Derecho Marítimo Comercial.

### 1.3.2 Derecho Público Marítimo, este a su vez se subdivide en:

- 1.3.2.1 Derecho Marítimo Administrativo;
- 1.3.2.2 Derecho Marítimo Penal; y

<sup>(2)</sup> Loc. Cit.<sup>a</sup>

<sup>(3)</sup> Ibid., p. 783



### 1.3.2.3 Derecho Marítimo Internacional Público.

Las definiciones del Derecho Marítimo, según las divisiones y subdivisiones enunciadas anteriormente, se presentan a continuación.

- 1.3.1 El Derecho Marítimo Privado se define como el conjunto de relaciones jurídicas a consecuencia de la explotación de navíos o navegación en general, relaciones éstas entre personas privadas.

Los autores del Código de Comercio Francés, consideraron que el Derecho Marítimo es comercial, por tanto, para Ripert existe un Derecho Civil Marítimo, ya que contempla las misiones científicas o los viajes de placer, dejando a un lado la actividad comercial, así también contempla el embargo o venta de buques, la propiedad de los navíos, de los modos de transmisión de dicha propiedad, las cuestiones que se examinan no forman parte del Derecho Marítimo. Refutando la opinión de Ripert, se encuentra Bonnacase, quien rebate el particularismo del Derecho Marítimo en su obra.

Existen muchas relaciones jurídicas nacidas por el hecho de la navegación, que escapan al Derecho Comercial, por encontrar regulación más adecuada en los principios generales del Derecho o por carecer de intención especulativa, sin embargo, la mayoría de relaciones jurídicas corresponden al Derecho Comercial. Así tenemos, que dentro del Derecho Marítimo Privado se comprende:

- 1.3.1.1 El Derecho Marítimo Internacional Privado, que va a regular los conflictos de leyes que nacen de la actividad privada de los individuos de los diferentes países.
- 1.3.1.2 El Derecho Marítimo Comercial, se interesa por las normas jurídicas que rigen el tráfico mercantil de la navegación.
- 1.3.2. El Derecho Marítimo Público, comprende a su vez las ramas siguientes: el Derecho marítimo administrativo, penal e internacional público.
- 1.3.2.1 El Derecho Marítimo Administrativo comprende todo lo referente al reglamento sobre inscripción y movimientos de buques, higiene, contratos de la gente de mar, disposiciones de policía de navegación, leyes, etc., así mismo, es un conjunto de normas de carácter público que presiden las relaciones con los particulares, la función de los órganos competentes y la administración marítima.





- 1.3.2.2 El Derecho Marítimo Penal comprende el derecho disciplinario sobre los pasajeros y el personal de los navios, así mismo se preocupa por el cumplimiento del ejercicio de la navegación y al cumplimiento de las obligaciones impuestas al régimen.
- 1.3.2.3 El Derecho Marítimo Internacional Público, regula las normas que se deben aplicar a los Estados en sus relaciones, tanto, en lo que concierne a la navegación en el mar, en los lagos, ríos y canales internacionalizados, como también en los tiempos de guerra como en los tiempos de paz.

#### 1.4 DESARROLLO HISTÓRICO:

Entraremos a considerar los diferentes periodos, desde las antiguas culturas de Oriente hasta nuestros días, para un adecuado orden que ha tenido el Derecho Marítimo en su proceso histórico. En el Derecho Marítimo se desconoce las normas legales que le dieron origen; la navegación ha tenido un extenso desarrollo desde tiempos remotos, propiciando el comercio entre las diferentes regiones existentes. Así pues, nos iniciamos con:

**LA NAVEGACIÓN ANTES DE ROMA:** Los Egipcios crearon grandes emporios comerciales, aprovechándose del Mar Rojo y el Mediterráneo, desarrollando así una gran actividad comercial con los demás pueblos de esa época. Los fenicios al trasladarse de un lugar a otro por el Mediterráneo almacenaban productos que traficaban en las colonias fundadas y que al mismo tiempo eran puertos. Los asirios y caldeos practicaron la navegación por el mar y por los ríos. La primera ley que contenía normas relacionadas con la construcción de naves, responsabilidad del transportista, medida de los fletes, convenciones sobre enrolamiento, etc. es el Código de Hammurabi, que data del año 2100 antes de J.C. y descubierto en 1901.

**PERÍODO ROMANO:** Brunetti considera que este periodo comprende desde la destrucción de Cartago hasta la compilación justiniana (146 a.C.; 527 d.C.). Los romanos penetraron en el Atlántico septentrional, traficando a través del Mediterráneo, por medio de sus flotas comerciales; impulsando así la navegación por vela y remo. El influjo de la legislación rodia sobre el Derecho Marítimo de Roma, se dió cuando los romanos dominaron a los griegos tomando de las leyes y costumbres que les dejaron las que más les convenían. El libro 53 de las Basilicas y la ley pseudo-rhodia aparecen cuando se da la separación del Imperio Romano de Oriente del de Occidente, libros que tratan sobre leyes y usos marítimos, dándosele mayor importancia a la ley pseudo-rhodia ya que tuvo mucha influencia en la legislación marítima posterior del Mediterráneo y en Italia Meridional, perdurando su aplicación hasta el siglo XVI.



**LA EDAD MEDIA:** A un inicio continuó en uso la recopilación pseudo-rodhia de la cuenca del Mediterráneo y rigiendo el Derecho Romano y bizantino, pero a raíz de las Cruzadas y que el comercio marítimo fue creciendo, se fue aplicando lo que es el Derecho Consuetudinario, o sea, a través del uso y la costumbre; así fue como se formó el Derecho Marítimo Autónomo, ya que todas las ciudades marítimas tuvieron sus propios estatutos.

**LEGISLACIÓN MODERNA Y CONTEMPORÁNEA:** En el siglo XVI, aparece un libro llamado Guión de la Mer, originaria de Francia (Rouen), siendo la segunda edición en el año 1607, sirviendo de modelo de la obra más importante del Derecho marítimo "Moderno Ordenanza" de 1681, dividida en cinco libros, así: Libro I: De los Oficiales del Almirantazgo y de su jurisdicción; Libro II: De las gentes y de los buques del mar; Libro III: De los contratos marítimos; Libro IV: De la policía de puertos, costas, radas y riberas del mar; Libro V: De la pesca que se hace en el mar.

La obra más importante de España fue la Ordenanza de Bilbao, dictada en 1737 y que fue ley general en España y América, siendo inspiración para los nuevos Estados americanos. Así mismo en Italia aparecen en 1748 El Edicto de Marina y Navegación Marítima, para Toscana; en 1786 el Código para la Marina Mercante Veneta; en 1781 el Código Ferdinando, para el reino de Nápoles; en 1712 los Capítulos de leyes, instrucciones y órdenes que deben observar los capitanes y patronos de los conservatorios del mar y en 1808 el Código de Comercio Francés entra en vigencia completándose en 1871 y 1874 por leyes que se refieren a la hipoteca naval y a los armadores.

## 1.5 DIVISIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO:

En base a las fuentes que las han inspirado y a sus particulares modalidades, el Derecho Marítimo se divide en tres grupos importantes, siendo ellos:

- a) **GRUPO LATINO:** El Código de Comercio Francés es el libro que le sirve de inspiración en forma directa o indirecta.
- b) **GRUPO ANGLO-SAJÓN:** No existen codificaciones para el Derecho Privado en Gran Bretaña ni en sus dominios y la obra Merchant Shipping Act de 1894 que contiene disposiciones de Derecho Público, en parte se encuentra regulado el Derecho Marítimo Privado.
- c) **GRUPO GERMÁNICO:** El Código Alemán utilizó del puerto de Hamburgo elementos derivados de los usos locales, asumiendo una fisonomía propia, pese a que se inspiró en el Derecho Francés.



## 1.6 CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO MARÍTIMO:

1.6.1 PARTICULARISMO Y ORIGINALIDAD: El carácter particular y original surge a través del Derecho Marítimo y sus instituciones.

Para Bonnacase el particularismo "no designa otra cosa que el conjunto de los caracteres mas o menos estables y mas o menos contingentes que, dentro del Derecho Privado, diferencian al Derecho comercial marítimo del Derecho civil y del Derecho comercial terrestre."<sup>(4)</sup> Pero para Ripert, quien es particularista, manifiesta que "el derecho marítimo es una ciencia principal y no subordinada y que no se asemeja a ninguna de las otras disciplinas jurídicas; y que en su esencia es algo distinto del Derecho público y del Derecho privado, habiendo nacido en una época en que tal distinción aún no se había formulado."<sup>(5)</sup> Ripert indica que la Ordenanza de 1681 influyó grandemente para acentuar el carácter particularista del Derecho Marítimo, reuniendo en ello todas las disposiciones del Derecho Público, Privado, Penal y Marítimo y que pese a que posteriormente se reprodujo, dejó en vigor todo lo relativo a Derecho Marítimo.

Por la forma en que ha sido codificado el Derecho Marítimo, lo que ha perdido es su autonomía, no así su particularismo y originalidad, ya que estos le dan una fisonomía propia a un derecho, fundados en la naturaleza especial de sus instituciones. Ripert continúa manifestando que todo contrato nuevo relacionado con el Derecho Marítimo y también las antiguas instituciones se van modificando conforme la navegación va creando nuevos usos, pero que en nada influye contra el particularismo del Derecho Marítimo; encontrando su fundamento principal el particularismo en el hecho de la navegación en sí misma: por los medios técnicos, por los riesgos del mar, por las actividades que promueve y por el escenario en que se desarrolla.

Pese a que la navegación ha ido superándose conforme pasan los años, la nave en sí, no pierde su carácter particular, ya que siempre será una porción flotante de la soberanía del estado, gobernada por un capitán que la ley transforma en funcionario público conglomerado de intereses públicos y privados, siendo esta, una de las características especiales, que le dará una fisonomía propia del Derecho Marítimo. La navegación desarrolla una actividad económica, siendo este, una causa del particularismo también.

1.6.2 TRADICIONALISMO Y EVOLUCIÓN: Lo técnico y lo económico han influido enormemente en el desarrollo histórico, hasta nuestros días, para que la navegación haya tenido transformaciones profundas, cabe agregar que el Derecho Marítimo ha ido viviendo y creciendo por la práctica, por

<sup>(4)</sup> Ibid., p. 787

<sup>(5)</sup> Loc. Cit.



las nuevas necesidades y muy renovado; es lo que Scialoja llama "derecho viviente".

**1.6.3 TENDENCIAS ACTUALES:** Antiguamente, para prevenir un desastre marítimo, se compartían los riesgos entre cargadores, armadores y financiadores de la expedición o también se desplazaba el riesgo a través del seguro o por medio del préstamo a la gruesa. Hoy en día, la forma de cubrir los riesgos del mar es el seguro, cubriendo lo que es la nave, el viaje íntegro, en todo su valor y las mercaderías; sin embargo, las aseguradoras grandes a través de percepción de primas cubren toda clase de riesgos, obteniendo con ello seguridad. En el lago de Atitlán circulan una gran cantidad de naves, de las cuales ninguna está asegurada, situación que conlleva a que cuando ocurren accidentes no se pueda exigir nada, aunado a que los propietarios generalmente no tienen un patrimonio suficiente para responder por daños y perjuicios.

En cuanto a los riesgos, la navegación hoy en día cuenta con comunicaciones inalámbricas rápidas, capacitación del personal, inspección a las que son sometidas, la estructura de las naves, el mayor conocimiento geográfico, la perfección del instrumental técnico, entre otras cosas; tomando en consideración que toda expedición marítima tiene sus riesgos, pero mucho menor que en el pasado, señalando como riesgo inminente y que ha desaparecido hoy en día la piratería, por ejemplo. Sin embargo, en el lago de Atitlán no tenemos una autoridad marítima, ni específica y la Guardia de Hacienda, la Policía Nacional, el Organismo Judicial y los municipios mismos no tienen recursos para supervisar todo lo referente a los riesgos de la navegación, suscitándose por ello accidentes lacustres que han provocado muertes sin que ninguna autoridad hoy en día se preocupe por evitarlos.

Ripart afirma que "en el Derecho marítimo contemporáneo se pueden destacar dos tendencias principales: asegurar la rapidez y la seguridad en los transportes marítimos. Que mientras las grandes empresas de armamento, reunidas en verdaderas ententes y en congresos permanentes, discuten sus propios intereses; en tanto que cargadores y aseguradores hacen igual cosa en la defensa de los suyos, todas estas fuerzas tienen igual interés y se esfuerzan en común cuando se trata de asegurar tales propósitos del comercio marítimo moderno."<sup>(9)</sup>

**1.6.4 UNIVERSALIDAD:** El Derecho Marítimo tiene tendencia a la universalidad por su origen y por su proceso histórico. Las rutas comerciales se siguieron, porque el tráfico internacional era grande, dando lugar a que las reglas relativas de la navegación se propagaran; La tendencia que se tiene, es llegar a restablecer normas uniformes universales, ya que se perdió en gran parte, aunque el Derecho Marítimo no ha sido fundamentalmente variado.

<sup>(9)</sup> Ibid., p. 790



### 1.7 AUTONOMÍA DEL DERECHO MARÍTIMO:

En cuanto a la autonomía del Derecho Marítimo, Scialoja distingue tres aspectos:

- a) la autonomía científica y didáctica;
- b) la autonomía jurídica; y
- c) la autonomía legislativa.

“La autonomía científica y didáctica, en tanto el estudio de esta rama del Derecho pueda o deba constituir un campo distinto de especulación y enseñanza; la autonomía jurídica, en cuanto todas las normas referentes a los negocios marítimos constituyen un sistema propio y susceptible de encuadrarse como parte integrante, aunque distinta, en el sistema general del Derecho; y la autonomía legislativa, en cuanto a las leyes relativas a la navegación deban articularse en un cuerpo separado y orgánico de normas. El citado autor concluye manifestándose partidario de la autonomía en todo sentido.”<sup>(7)</sup>

Es importante para el presente estudio entrar a conocer lo referente a la autonomía jurídica del Derecho Marítimo y la autonomía legislativa. Pese a que las codificaciones del Derecho Marítimo ya están dentro del Derecho Comercial, no ha perdido ni su original particularismo ni su autonomía.

Jurídicamente el Derecho Marítimo es considerado un Derecho autónomo, sin embargo el Derecho Marítimo le da bastante importancia a la autonomía legislativa, ya que la doctrina más generalizada busca la sanción de cuerpos de leyes dedicados a la navegación con inclusión de todas sus ramas: Derecho Penal y Procesal, Derecho Administrativo y Financiero, en un todo sistemático y orgánico.

### 1.8 DERECHO DE APROVECHAMIENTO COMÚN DE AGUAS PÚBLICAS:

Respecto a este tema existen tres modalidades de aprovechamiento de este tipo de aguas, así: en primer término el aprovechamiento de esta clase de aguas tiene lugar para el servicio agrícola, fabril y doméstico, y mientras las aguas corran por sus cauces naturales y públicos, todos podrán usarla para bañarse, abrevar o bañar caballerías y ganados, lavar ropas, vasijas y para beber, siempre sujetándose a los reglamentos y bandos de Policía Municipal. En segundo término el aprovechamiento de este tipo de aguas tiene lugar para la pesca, siempre que no se embarace la navegación y flotación y que se sujete a las leyes y reglamentos especiales de Policía.

<sup>(7)</sup> *Ibid.*, p. 791



Por último, tenemos esta tercera modalidad, que tiene lugar para la navegación y flotación de las mismas.

El Lago de Atilán es un lago que constituye no solo fuente de trabajo para los habitantes de los Municipios que están a su alrededor, sino que también un medio al que se recurre para la satisfacción de algunas necesidades, así tenemos que en la orilla de ese lago vemos con frecuencia lavanderas, nadadores y pescadores, además de que otras personas viven del turismo, transporte lacustre, por lo que es imposible enumerar todo lo relacionado con los diferentes aspectos que un lago conlleva, por lo ende sería difícil describir la multiplicidad de actividades que se desarrollan en él.

## 1.9 RÉGIMEN Y POLICÍA DE LAS AGUAS:

Para el efecto se consultó el Diccionario de Derecho Privado de Casso y Romero, D. Ignacio, el cual textualmente dice: " La Policía de las aguas públicas y sus cauces naturales, riberas y zonas de servidumbre corre a cargo de la Administración. Respecto a las de dominio privado, la Administración se limita a ejercer sobre ellas la vigilancia necesaria para que no puedan afectar a la salubridad pública ni a la seguridad de las personas y bienes. "(8)

Respecto a la competencia y recursos de este régimen, el mismo autor señalado manifiesta: "Corresponde a los Tribunales que ejercen la jurisdicción civil el conocimiento de las cuestiones relativas al dominio de las aguas públicas y al dominio de las aguas privadas y de su posesión; al dominio de las playas, cauces de los ríos y al dominio y posesión de las riberas; a las servidumbres de aguas y de paso por las márgenes, fundadas en títulos de DC. y al Derecho de pesca. Corresponde también a los Tribunales de justicia el conocimiento de las cuestiones suscitadas entre particulares sobre preferencia de derecho de aprovechamiento de las aguas pluviales y de las demás aguas fuera de sus cauces naturales, cuando la preferencia se funde en títulos de DC. Compete igualmente a los Tribunales de justicia el conocimiento de las cuestiones relativas a daños y perjuicios ocasionados a tercero en sus derechos de propiedad particular, cuya enajenación no sea forzosa, por la apertura de pozos ordinarios; por la apertura de pozos artesianos y por la ejecución de obras subterráneas, y por toda clase de aprovechamientos en favor de particulares. Es de competencia de la jurisdicción contenciosoadministrativa el conocimiento de los recursos contra la Administración cuando se declare la caducidad de una concesión, cuando por ella se lastimen derechos adquiridos, cuando se imponga a la propiedad particular una servidumbre forzosa o alguna limitación o gravamen, y en las cuestiones que se susciten sobre resarcimiento

<sup>(8)</sup> de Casso y Romero, D. Ignacio, Diccionario Privado. (Tomo I, 1era. edición, editorial Labor, S.A. Calabria, Barcelona-15), p. 295



de daños y perjuicios a consecuencia de las mismas limitaciones gravámenes.<sup>91</sup>

En este sentido, pareciera ser que en otros países en los que se privilegia la protección del medio ambiente, el aprovechamiento común de aguas correspondiente a lagos y ríos está debidamente regulado, pero en nuestro medio, en el que existen problemas de mayor envergadura, este aspecto o tema ha sido relegado a planos secundarios y por ello vemos que el Estado, a través de sus diferentes órganos, no controla adecuadamente las diferentes modalidades de aprovechamiento de ese recurso.

En el lago de Atitlán no tenemos una autoridad marítima específica y la Policía Nacional, el Organismo Judicial, la Guardia de Hacienda y los municipios, aún contando con fondos, no realizan un adecuado control y supervisión sobre ese lago.

---

<sup>91</sup> Loc. Cit.

## CAPÍTULO II

### LEGISLACIÓN QUE REGULA EL USO DE LAS AGUAS, NAVEGACIÓN Y OTROS ASPECTOS EN EL LAGO DE ATITLÁN

En Guatemala encontramos normas de Derecho Marítimo en diferentes textos legales, así tenemos que a nivel constitucional se hace referencia a ello y también en leyes propiamente dichas, como lo son el Código Civil, Código de Comercio, Código Municipal, Código Penal, Ley de Tránsito y la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente; a nivel reglamentario también existen algunas disposiciones y a nivel de ordenanzas municipales se encuentran documentos de naturaleza jurídica; y a todos ellos nos referimos en este segundo capítulo, haciendo la obligada observación que se hace una descripción y enumeración de los mismos, evitando, hasta donde sea posible, explicaciones sobre sus limitaciones y grado de aplicación.

#### 2.1 REGULACIÓN CONSTITUCIONAL:

La Constitución Política de la República de Guatemala, en su artículo 121, enumera los bienes del Estado, interesándonos para nuestro estudio los siguientes artículos que preceptúan: "Artículo 121. Bienes de Estado. Son bienes del Estado: a) Los de dominio público; b) Las aguas de la zona marítima que ciñe las costas de su territorio, los lagos, ríos navegables y sus riberas, los ríos, vertientes y arroyos que sirven de límite internacional de la República, las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento hidroeléctrico, las aguas subterráneas y otras que sean susceptibles de regulación por la ley y las aguas no aprovechadas por particulares en la extensión y término que fije la ley; c) .... d) La zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determine las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala."<sup>(10)</sup> Lo enumerado del artículo aludido justifica que es propiedad del Estado, opuesto al término de dominio privado. Protegiéndolo con el mandato de una declaración constitucional, dejando sin efecto toda duda al respecto. Retomando nuestra Carta Magna, el artículo 122 en su primer párrafo señala que: "El Estado se reserva el dominio de una faja terrestre de tres kilómetros a lo largo de los océanos, contados a partir de la línea superior de las mareas; de doscientos metros alrededor de las orillas de los lagos; de cien metros a cada lado de las riberas de los ríos navegables; de cincuenta metros alrededor de las fuentes y manantiales donde nazcan las aguas que surtan a las poblaciones."<sup>(11)</sup>

<sup>(10)</sup> Constitución Política de la República de Guatemala

<sup>(11)</sup> Loc. Cit.





## 2.2 REGULACIÓN ORDINARIA:

A continuación se mencionan algunas disposiciones legales de tipo ordinario que regulen el uso de las aguas y su navegación.

2.2.1 **CÓDIGO CIVIL:** El Decreto Ley 106 en su artículo 457 manifiesta que los Bienes se dividen en: "Bienes de uso público común y bienes de uso especial o bienes nacionales de uso no común, perteneciendo estos bienes del dominio del poder público al Estado o a las Municipalidades, señalándonos en su artículo 458, incisos 2o. y 3o., que los muelles, embarcaderos y demás obras de aprovechamiento general, son bienes de uso público común; así mismo que los lagos, entre ellos el lago de Atitlán y sus riberas son de uso común".

2.2.2 **CÓDIGO DE COMERCIO DE GUATEMALA:** El Decreto No. 2-70 del Congreso de la República en el Capítulo VI del Título II, Sección Primera, se encuentran las Disposiciones Generales del Transporte, siendo de importancia para nuestro estudio los artículos 794 y 795, los cuales señalan la aplicabilidad de las disposiciones del presente capítulo al transporte por agua y que por el Contrato de Transporte al portador se le obliga a que, por cierta cantidad de dinero, conduzca de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deben ser entregadas al consignatario.

Así mismo, el Código de Comercio, dedica en su Capítulo X, el Título II, todo lo referente al Contrato de Seguro, situación ésta, que es de mucha importancia para nuestro estudio, ya que encaja dentro de las tendencias actuales, como característica del Derecho Marítimo; así mismo, cabe recalcar que las naves existentes en el Lago de Atitlán, ninguna se encuentra asegurada y de lo cual nos daremos cuenta en los cuadros estadísticos.

2.2.3 **LEY DE TRÁNSITO:** El Decreto No. 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, en su artículo primero preceptúa: "DE LA LEY. Para efectos de lo dispuesto por la presente ley por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional: solo se exceptúa lo establecido en



convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.<sup>(12)</sup>

Como se puede observar, en este artículo se señala la aplicación de esa ley a la circulación acuática de personas y vehículos; en este mismo cuerpo legal en su artículo segundo señala lo que es vía pública, comprendiendo dentro de ella los lagos navegables. En el artículo 18, Título V de la Ley de Tránsito preceptúa: "De los Vehículos. Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

- a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente;
- b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos;
- c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia; y
- d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.

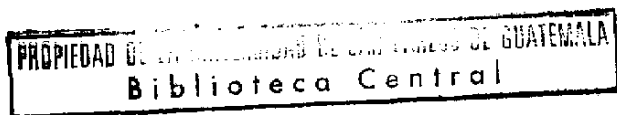
Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito.<sup>(13)</sup>

La Ley de Tránsito, Decreto 132-96, es clara en cuanto a la circulación acuática de personas y vehículos, entendiéndose como vehículo el transporte acuático, y vía pública: el Lago de Atitlán. En su artículo 4 establece que quien es competente para conocer, es el Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección de la Policía Nacional; sin embargo hace sus excepciones en los Municipios, en donde le traslada la competencia a las Municipalidades; por lo consiguiente es la Policía Nacional quien tiene que tener un control sobre el lago de Atitlán en el transporte acuático, pero actualmente ninguna autoridad controla la seguridad del tránsito.

- 2.2.4 **CÓDIGO PENAL:** En la investigación estadística que se realizó del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996, los delitos de mayor incidencia en ese período fueron los de Lesiones Culposas y Homicidio Culposo, encontrándose regulados en el Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, específicamente en sus artículos 127 y 150.

<sup>(12)</sup> Ley de Tránsito, Dec. Número 132-96 del Congreso de la República, Guatemala, 18 de diciembre de 1996.

<sup>(13)</sup> Loc. CII.





Guatemala; y el Código de Salud, Decreto No. 45-79 del Congreso de la República de Guatemala.

2.2.6.1 **CÓDIGO MUNICIPAL** (Decreto No. 58-88 del Congreso de la República de Guatemala). Este Código contiene varias disposiciones relacionadas con el uso y aprovechamiento de aguas, asignándole a las Autoridades Municipales algunas responsabilidades, pero con pena hemos de decir que las Corporaciones Municipales, Alcaldes y otras autoridades edilicias, no están debidamente compenetradas de la gravedad que presenta en el medio el hecho de que algunas personas hacen mal uso de los recursos fluviales en desmedro del país y sus habitantes.

La Constitución Política de la República de Guatemala, señala que los municipios son instituciones autónomas y que entre otras funciones les corresponde atender servicios públicos locales, el ordenamiento territorial y para ello podrán emitir ordenanzas y reglamentos.

Lo anterior se traduce en que los municipios tienen por delegación constitucional un gran poder, pero desafortunadamente no lo ejercen en función de las necesidades manifiestas, lo que conlleva un agudizamiento de la problemática municipal y para el caso del lago de Atitlán, las corporaciones municipales de los municipios que lo circunvalan no han aunado esfuerzos para proteger, en todos sus ámbitos, el uso de sus aguas y demás riquezas que el mismo tiene.

2.2.6.2 **LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE** (Decreto No. 68-88 del Congreso de la República de Guatemala). Es fundamental para el logro de un desarrollo social y económico de los municipios que circunvalan el lago de Atitlán, la protección y mejoramiento del medio ambiente y del recurso natural que se tiene. Dentro de los principios fundamentales de esta Ley, está el que las Municipalidades proporcionarán el desarrollo social, económico, científico y tecnológico que evite la contaminación del medio ambiente. En el Capítulo Único de las Disposiciones Preliminares del Título II, artículo 12, se encuentran establecidos los objetivos de la Ley, siendo importante el uso integral y manejo racional de las cuencas y sistemas hídricos, salvando y restaurando aquellos cuerpos de agua que estén amenazados o en peligro de extinción. Como se observa, en el Capítulo II, del Título III, el artículo 15, está destinado al sistema hídrico, siendo de





importancia el mantenimiento de la cantidad de agua para el uso humano y otras actividades cuyo empleo sea indispensable de parte del Gobierno, quién velará porque se cumpla, emitiendo las disposiciones que sean necesarias y los reglamentos correspondientes, para promover la inmediata reforestación de la cuenca lacustre, así como prevenir los niveles de contaminación del lago e investigar cualquier causa o fuente de contaminación hidrica. Es a través de CONAMA, quien asesora y coordina las acciones que tienden a formular y aplicar de la política nacional para la protección y mejoramiento del medio ambiente.

2.2.6.3 **CÓDIGO DE SALUD** (Decreto No. 45-79 del Congreso de la República de Guatemala). Encontramos, que de su lectura, el mismo no se adapta al marco de la estructura actual y tampoco responde a las necesidades legales de la tarea de asegurar la salud, pero como único Código sobre esa materia, nos ubicaremos a revisar lo relacionado con este trabajo, específicamente el Libro II, Título I, Capítulo I, artículo 18, enfocándonos a la protección de la salud y el bienestar de los habitantes. Capítulo II enfocándonos al medio ambiente, donde nos habla generalidades de las acciones destinadas a agua potable, disposición de excretas, aguas servidas, eliminación de basuras y otros aspectos.

2.2.6.4 **CONVENIO DE FINANCIACIÓN ENTRE LA COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA Y LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**, de fecha 18 de diciembre de 1995. Por medio de este convenio se ratificó el Decreto No. 31-95 emitido el 26 de abril de 1995, suscrito el 18 de octubre de 1989.

### 2.3 REGULACIÓN REGLAMENTARIA:

A continuación algunos de los reglamentos de importancia para nuestro estudio, que contemplan aspectos ligados en general con el aprovechamiento y uso de las aguas de los lagos, así como normas del Derecho Marítimo.

2.3.1 **REGLAMENTO PARA EL GOBIERNO Y POLICÍA DE LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA:** Fue emitido el 21 de abril de 1939 por el Presidente de la República y fue publicado el 22 de mayo de 1939, fecha en que entró en vigor. Dicho reglamento contiene tres títulos, el primero descompuesto en un Capítulo; el segundo tiene 19 Capítulos; el tercer título abarca cinco Capítulos; en el Capítulo XIV del segundo título encontramos siete artículos que contienen las Disposiciones Especiales para navegación fluvial y lacustre y que textualmente dice: "Artículo 1o.



Para que toda embarcación, bote o lancha de carácter particular pueda ejercer el libre tránsito en la extensión total de lagos y ríos, es indispensable que llenen, además los requisitos siguientes:

- a) Inscripción en el puerto lacustre o fluvial de su jurisdicción;
- b) Pago de veinticinco quetzales por derecho de inscripción, si se trata de embarcaciones grandes; y de cinco quetzales si se trata de embarcaciones pequeñas movidas por remo o motor;
- c) Que tanto los remeros como los timoneros obtengan su libreta de competencia, ya sean técnicos o no calificados;
- d) Que se obtenga constancia del buen estado y funcionamiento de la embarcación;
- e) Que se obligue a los propietarios el transporte de pasajeros y mercaderías en caso de emergencia o cuando el Gobierno lo requiera por asuntos urgentes del servicio.

En el registro se hará constar de manera detallada el nombre del propietario de la embarcación, calidad y dimensiones de esta, domicilio del propietario, jurisdicción a que pertenezca el puerto de inscripción, nombre de los tripulantes y domicilios de estos.

La falta de cumplimiento de los requisitos antes señalados, dará motivo para imponerse una multa de cincuenta quetzales a los propietarios de embarcaciones grandes, y de diez quetzales si se trata de embarcaciones pequeñas movidas por remo o motor.

**Artículo 2o.** Toda clase de embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros de paga, deberá, además, cumplir con las siguientes disposiciones:

- a) Pago de un impuesto de cinco centavos de quetzal por cada persona que se transporte y tres centavos por kilo de mercadería;
- b) Tener lista y completa su tripulación; y,
- c) Llevar en lugar visible los documentos indispensables para el libre tránsito.

**Artículo 3o.** Queda prohibido a las embarcaciones que transporten pasajeros de paga:

- a) Admitir mercadería que constituya contrabando;
- b) Oponerse a la revisión que están obligados a practicar los inspectores del puerto;
- c) Negarse a prestar auxilio inmediato en caso de emergencia o recibir las comisiones del Gobierno;
- d) Construir muelles y embarcaderos sin autorización expresa de las autoridades de los puertos;
- e) Admitir pasajeros y carga que no corresponda a la seguridad de la embarcación; y,
- f) Conducir mercadería explosiva o inflamable capaz de comprometer la seguridad de los pasajeros.



La infracción de estas disposiciones dará motivo a la imposición de una multa equivalente a cinco quetzales.

Artículo 4o. Los edificios, muelles, materiales de reparaciones, serán de pertenencia nacional, pero las personas particulares tienen derecho a construir las suyas, siempre que obtengan la debida autorización para el caso y paguen los impuestos que el Gobierno determine por este servicio, sujetándose siempre a las inscripciones y revisiones que efectúen.

Artículo 5o. Las lanchas de pescadores pueden hacer su recorrido diurno y nocturno; pero quedaran sujetas a los reglamentos vigentes sobre la pesca y a las responsabilidades por conducir contrabando, entendiéndose también como tal, para esta clase de embarcaciones, el transporte de pasajeros.

Artículo 6o. En caso de guerra o de calamidad pública, todos los buques, embarcaciones, botes, lanchas, etcétera, de matrícula nacional, quedaran a disposición del Gobierno quien dictará, por el órgano que corresponda, las órdenes pertinentes para su utilización y manejo.

Artículo 7o. Los casos de duda, interpretación, error fundamental o técnico, obscuridad o falta de una disposición adecuada, con motivo de la aplicación de las presentes prescripciones, serán resueltos por las Secretarías de Estado en los Despachos de Guerra y Fomento, según corresponda.<sup>(19)</sup>

2.3.2 ACUERDO GUBERNATIVO No. 253-88: Por medio de este Acuerdo, que empezó a regir el 26 de abril de 1988, se crea el Comité para la Conservación de la Cuenca del Lago de Atitlán, con el objeto de que funcione una autoridad para el rescate y resguardo de dicho lago y por el que se pueda rehabilitar el sistema ecológico, asegurar la conservación de los ciclos biológicos y normal desarrollo de las especies que allí se encuentran, como aprovechar racionalmente el uso, en beneficio directo de los pobladores del área de influencia de ese recurso fluvial.

2.3.3 ACUERDO GUBERNATIVO No. 167-90: Esa disposición contiene la aprobación de los estatutos de la "Asociación Amigos del Lago de Atitlán", que es una institución de derecho, privada, de duración indefinida, no lucrativa, apolítica, autónoma en su organización y actividades, y sus fines principales son velar por la conservación, mejoramiento y embellecimiento del lago de Atitlán, desde el punto de vista higiénico, ecológico, forestal, salubridad, ornamental y de cualquier

<sup>(19)</sup> Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República de Guatemala, 21 de abril de 1939. Casa de Gobierno.



otro que se estime conveniente, promoviendo estudios de ecología, contaminación y conservación de aguas, piscicultura o forestales.

- 2.3.4 ACUERDO MINISTERIAL No. 349: Por ese Acuerdo, el cual empezó a regir el 15 de octubre de 1995, se aprobaron los estatutos de la Asociación de Desarrollo Integral de la Cuenca del Lago de Atitlán - ADICLA-, reconociendo su personalidad jurídica, contenidos en el acta notarial, de fecha uno de junio de 1994, autorizada por el notario Héctor Aquiche Juárez.
  
- 2.3.5 ACUERDO DE FECHA 2 DE SEPTIEMBRE DE 1965: En ese Acuerdo se autorizaron nuevas tarifas para los servicios que presta la Empresa Nacional Ferrocarril Verapaz y Servicios Anexos, comprendiendo dentro de ella trenes, barcos y estaciones, estableciéndose en el artículo 29 la tarifa número uno: los servicios varios y el servicio de astillero; la tarifa número dos: la carga de exportación de transporte mineral, el transporte de café de exportación, el transporte de madera cerrada o en trozas, y el transporte de otros artículos para exportación; la tarifa número tres: la carga de transporte en general, la carga local transportada en ferrocarril, el transporte de combustible y lubricantes y el transporte de abonos e insecticidas para la agricultura; la tarifa número cuatro: el transporte de animales; la tarifa número cinco: el transporte de pasajeros por vía acuática y el pasaje por vía terrestre (ferrocarril) y la tarifa número seis: alquiler de barcos, remolcadores y lanchas así como para servicios expresos de transporte de pasajeros por las vías marítima, lacustre y fluvial. Todos los precios indicados dentro de las tarifas, toman diferentes puntos de partida y llegada, siendo entre ellos, Puerto Barrios, lago de Izabal, Livingston, Belice, Punta de Manabique, Callos del Golfete, El Estor, San Felipe de Lara, etc.
  
- 2.3.6 ACUERDO DEL 15 DE NOVIEMBRE DE 1978: Por medio de este Acuerdo se autoriza la pesca para un año calendario, concedidas por el Alcalde Municipal de cada Municipio que circunvala el lago de Atitlán, aprovechando los recursos pesqueros y proporcionando así mayores fuentes de productos alimenticios de origen animal que beneficiaría a los habitantes de la región, utilizando trasmallos con las indicaciones allí descritas.
  
- 2.3.7 ACUERDO No. 00050 DE FECHA 8 DE MAYO DE 1979: Por medio de este Acuerdo se crea el Departamento de Transporte Marítimo y Fluvial ubicado dentro de la estructura interna de la Dirección de Comercio Interior y Exterior del Ministerio de Economía, registrando las rutas en las que tuviere servicios regulares e itinerarios fijos y teniendo como atribuciones, entre otras: los estudios necesarios que se relacionan con las actividades de transporte marítimo, lacustre y fluvial y otros sistemas





conexos, y coordinar con los demás Organismos del Estado, consecución de objetivos comunes en materia de transporte marítimo lacustre y fluvial.

**2.4 REGULACIÓN MUNICIPAL:**

A continuación algunas disposiciones legales, emitidas por la Municipalidad de Panajachel.

**2.4.1 PLAN DE ARBITRIOS DEL 7 DE JULIO DE 1957:** Entre otros pagos mencionados se encuentran los pagos por:

- a) Lancha de motor de línea o transporte con capacidad hasta de 30 pasajeros.
- b) Lancha de motor de línea o transporte, con capacidad de más de 30 pasajeros.
- c) Lancha de motor de particulares o de recreo, que se use frente a la playa pública.
- d) Lancha de motor para servicio de turismo, con capacidad de hasta 30 pasajeros.
- e) Lancha de motor para servicio de turismo, con capacidad de 30 pasajeros.

Y por cada muelle particular; todos estos pagos efectuados por uso se cancelarán y harán efectivos por mes.

**2.4.2 ACUERDO GUBERNATIVO DEL 3 DE DICIEMBRE DE 1971:** Entre otros pagos mencionados, aparece la cantidad a pagar por día, en cuanto al uso que se haga de la rampa municipal construida en la playa del lago de Atitlán, para la entrada y salida de las lanchas.



### CAPÍTULO III

INVESTIGACIÓN ACERCA DE LAS CAUSAS DE NATURALEZA PENAL,  
QUE SE HAN INSTRUIDO EN LOS JUZGADOS DE PAZ, UBICADOS  
EN LOS MUNICIPIOS DE SAN LUCAS TOLIMÁN, SANTIAGO ATITLÁN,  
SAN PEDRO LA LAGUNA, SOLOLÁ Y PANAJACHEL.

## CUADRO No. 1

RELACIÓN PORCENTUAL ENTRE EL NÚMERO TOTAL  
 DE PROCESOS PENALES INSTRUIDOS  
 POR ACCIDENTES DE NAVEGACIÓN LACUSTRE  
 Y EL NÚMERO TOTAL DE PROCESOS PENALES  
 INSTRUIDOS POR ACCIDENTES DE OTROS TIPOS,  
 OCURRIDOS EN EL LAGO DE ATITLÁN Y SUS  
 ALREDEDORES, SEGÚN LOS LIBROS DE  
 REGISTRO DE PROCESOS,  
 DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
 DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

TIPO DE PROCESO	NUMERO	PORCENTAJE
Procesos Penales Instruidos por accidentes de Navegación Lacustre	6	3.23%
Procesos Penales Instruidos por accidentes de otros tipos	180	96.77%
Total de Procesos Penales	186	100.00%



## CUADRO No. 2

NÚMERO Y PORCENTAJE DE PROCESOS PENALES  
INSTRUIDOS POR ACCIDENTES DE NAVEGACIÓN  
LACUSTRE EN EL LAGO DE ATITLÁN,  
DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

TIPO DE PROCESO	NUMERO	PORCENTAJE
Homicidio Culposos	3	50.00%
Lesiones Culposas	2	33.33%
Responsabilidad de Conductores	0	0.00%
Daños	0	0.00%
Sobre Averiguar Paradero	1	16.67%
Total de Procesos Penales	6	100.00%



### CUADRO No. 3

**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS REQUISITOS QUE  
DEBIERON LLEVAR LAS EMBARCACIONES  
DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996**

No.	Descripción	Número	Porcentaje	Tipos
1	Capacidad de pasajeros de las embarcaciones	280	100.00%	
	Cantidad de pasajeros que se conducían	310	119.23%	
2	Carga	Con Dato 1	16.67%	
		Sin Dato 5	83.33%	
3	Número de chalecos salvavidas	Con Dato 5	83.33%	
		Sin Dato 1	16.67%	
4	Número pasajeros que llevaban chaleco	Con Dato 1	16.67%	
		Sin Dato 5	83.33%	
5	Número de cubiertas	Con Dato 5	83.33%	
		Sin Dato 1	16.67%	
6	Número de compartimientos	Con Dato 4	66.67%	
		Sin Dato 2	33.33%	
7	Número de asientos	106	40.76%	
	Capacidad de asientos	260	100.00%	
8	Tipo de motor	Con Dato 1	16.67%	Diesel
		Sin Dato 5	83.33%	
9	Caballos de fuerza	Con Dato 4	66.67%	1.40, 2.88, 3.70,
		Sin Dato 2	33.33%	4.18
10	Número de cilindros	Con Dato 1	16.67%	
		Sin Dato 5	83.33%	
11	Serie	Con Dato 2	33.33%	C-1-753-224
		Sin Dato 4	66.67%	Evinrude (3), Dautz.
12	Marca del motor	Con Dato 0	0.00%	
		Sin Dato 6	100.00%	
13	Fabricación	Con Dato 0	0.00%	
		Sin Dato 6	100.00%	
14	Max-Motor	Con Dato 0	0.00%	
		Sin Dato 6	100.00%	
15	Marca de la lancha	Con Dato 2	33.33%	Lone Star
		Sin Dato 4	66.67%	Warren Craft
16	Modelo	Con Dato 2	33.33%	1970 LCCA
		Sin Dato 4	66.67%	1980
17	Tipo de viaje	Con Dato 5	83.33%	Religioso, comercial,
		Sin Dato 1	16.67%	turismo, laboral, recreo.
18	Tipo de construcción	2	33.33%	Aluminio
		2	33.33%	Metal
		1	16.67%	Plástico
		1	16.67%	Madera
19	Ubicación de la máquina	Con Dato 1	16.67%	Motor fuera de borda
		Sin Dato 5	83.33%	
20	Número de bodegas	Con Dato 0	0.00%	
		Sin Dato 6	100.00%	
Totales: 20 casos estudiados		Con Dato 4	20.00%	4 sin tabular
		Sin Dato 16	80.00%	16 tabulados

FUENTE: Juzgados de Paz de la circunscripción del Lago de Atitlán.



CUADRO No. 4

NÚMERO Y PORCENTAJE DEL CONTROL DEL  
 APOSTADERO NAVAL HACIA LAS EMBARCACIONES  
 DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
 DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

No.	Descripción	Número	Porcentaje	Tipos	
1	Listado de pasajeros	Con Dato	0	0.00%	
		Sin Dato	6	100.00%	
2	Medios de comunicación de la embarcación	Con Dato	4	66.67%	
		Sin Dato	2	33.33%	Banda marina
3	Autoridad que controló el tráfico naval	Con Dato	1	16.67%	Oficial del Ejército
		Sin Dato	5	83.33%	
4	Autoridad que conoció del hecho	Con Dato	4	66.67%	Apostadero Naval, Of. del
		Sin Dato	2	33.33%	Ejército, Policía Nacional
5	Si existieron los requisitos de ley para efectuar el viaje.	Con Dato	6	100.00%	
		Sin Dato	0	0.00%	
6	Si el patrón portaba licencia	Con Dato	6	100.00%	
		Sin Dato	0	0.00%	
7	Clases de muelles	Con Dato	4	66.67%	Madera
		Sin Dato	2	33.33%	
8	Número de empresas navleras	Con Dato	6	100.00%	
		Sin Dato	0	0.00%	
9	Existió control en los muelles	Con Dato	0	0.00%	
		Sin Dato	6	100.00%	
10	Autoridad que otorgó licencia al patrón	Con Dato	0	0.00%	
		Sin Dato	6	100.00%	
11	Base Naval a la que pertenecen	Con Dato	6	100.00%	Base Naval del Pacífico,
		Sin Dato	0	0.00%	Escuintla.
12	Si contaron con los requisitos mínimos para salvaguardar la vida humana	Con Dato	0	0.00%	
		Sin Dato	6	100.00%	
13	Límites de velocidad	Con Dato	1	16.67%	
		Sin Dato	5	83.33%	20Kms/hora
14	Tiempo de conducir el patrón	Con Dato	5	83.33%	3 años (3), 1 año, 5 años
		Sin Dato	1	16.67%	
15	Cuentan con anda	Con Dato	0	0.00%	
		Sin Dato	6	100.00%	
16	Clases de embarcaciones	Con Dato	2	33.33%	4-1607
		Sin Dato	4	66.67%	2-3333
Totales: 16 casos estudiados		Con Dato	5	31.25%	
		Sin Dato	11	68.75%	

CUADRO No. 5

NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS DATOS  
 OBTENIDOS DEL PATRON  
 DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
 DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

No.	Descripción		Número	Porcentaje	Tipos
1	Tipo de salario que devenga el patrón	Con Dato	3	50.00%	Q.150.00, Q.300.00 y
		Sin Dato	3	50.00%	Q.200.00 mensuales
2	Valor del pesaje	Con Dato	2	33.33%	Q. 2.00
		Sin Dato	4	66.67%	Q. 2.00
3	Horarios	Con Dato	2	33.33%	De 11:30 a 13:00 horas
		Sin Dato	4	66.67%	De 9:00 a 10:30 horas
4	Número de paradas	Con Dato	5	83.33%	una (3) y
		Sin Dato	1	16.67%	circunvalación (2).
5	Nombre de las paradas	Con Dato	4	66.67%	San Pablo y San Pedro La
		Sin Dato	2	33.33%	Laguna, Santa Catarina Palopó y Panajachel.
6	Tenía seguro la embarcación	Con Dato	0	0.00%	
		Sin Dato	6	100.00%	
7	Pago de matrícula	Con Dato	1	16.67%	
		Sin Dato	5	83.33%	C.C.P.S.G.
8	Lugar donde se extendió la matrícula	Con Dato	2	100.00%	Munic. de Panajachel,
		Sin Dato	4	44.44%	Central Capitanía del Puerto de San José
9	Número de matrícula	Con Dato	2	33.33%	33.89
		Sin Dato	4	66.67%	009-91
10	Inscripción de la nave	Con Dato	2	33.33%	Municipalidad Panajachel,
		Sin Dato	4	66.67%	C.C.P.B.I.
11	Aduana	Con Dato	1	16.67%	Central de Guatemala
		Sin Dato	5	83.33%	
12	Número de póliza	Con Dato	1	16.67%	5248-80
		Sin Dato	5	83.33%	
Totales: 12 casos estudiados		Con Dato	2	16.67%	
		Sin Dato	10	83.33%	



CUADRO No. 6

NÚMERO Y PORCENTAJE DE LA FORMA EN QUE LA AUTORIDAD JUDICIAL CONOCIO LAS DILIGENCIAS DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

No.	Descripción	Número	Porcentaje	Tipos	
1	Fechas de los accidentes	Con Date	6	100.00%	3EN90, 11MR90, 1MY91, 18AB92, 3AG92 y 20NV93
		Sin Date	0	0.00%	
2	Que institución dió socorro	Con Date	2	33.33%	Apostadero Naval Ministerio Salud Pública
		Sin Date	4	66.67%	
3	Delito por el cual se tipificó	Con Date	6	100.00%	S/A paradero, homicidio culposo (2), lesiones culposas (3).
		Sin Date	0	0.00%	
4	Lugar del accidente	Con Date	6	100.00%	Playas El Jiballo, Aldea Tzununá S.C.L.L., Panajachel, Tzan Guacal S.L.T. dentro del Lago.
		Sin Date	0	0.00%	
5	Causas del accidente al efectuar el viaje	Con Date	8	100.00%	Fallas mecánicas, embriaguez, imprudencia, sobrepeso.
		Sin Date	0	0.00%	
6	Causas de las muertes	Con Date	5	83.33%	Desaparecida, asfide por sumersión, trauma craneo-encefálico
		Sin Date	1	16.67%	
7	Velocidad en que se conducía el patrón	Con Date	1	16.67%	8kms/hora
		Sin Date	5	83.33%	
8	Número de muertos	Con Date	12	100.00%	
		Sin Date	0	0.00%	
9	Número de lesionados	Con Date	3	50.00%	2a. y 4c.
		Sin Date	3	50.00%	
10	Tipo de lesiones	Con Date	3	50.00%	2a. y 4c.
		Sin Date	3	50.00%	
11	Se efectuaron necropsias	Con Date	1	16.67%	
		Sin Date	5	83.33%	
12	Existió experto valuator	Con Date	5	83.33%	
		Sin Date	1	16.67%	
13	Lugar de depósito	Con Date	0	0.00%	
		Sin Date	6	100.00%	
14	Resoluciones ordenadas por autoridades judiciales	Con Date	5	83.33%	
		Sin Date	1	16.67%	
15	Recursos interpuestos durante el proceso	Con Date	1	16.67%	Apelación
		Sin Date	5	83.33%	
16	Clases de sentencia			Ninguna	
17	Horas en que ocurrieron:			1) 16:30; 2) 17:30; 3) 15:45 4) 10:30; 5) 18:30; 6) 17:00	
18	Horas más frecuentes de accidentes			De 15:45 a 18:30	
Nota: En los Incisos 9 y 10 el significado de las literales es:					
a) Contusiones; b) Heridas cortantes; c) Ahogamiento; d) Muerte por sumersión; e) Fracturas.; f) Politraumatizado.					
Totales: 15 casos estudiados	Con Date	11	73.33%		
	Sin Date	4	26.67%		





## CUADRO No. 7

**ESTUDIO DE CAMPO DIRIGIDO A LAS DIFERENTES  
AUTORIDADES, TANTO CIVILES COMO MILITARES,  
DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996**

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Existe apostadero naval	NO
2	Autoridad que otorga matrícula	Municipalidad y Base Naval del Pacífico de Escuintla.
3	Dónde inscriben las embarcaciones	Municipalidad y Base Naval del Pacífico de Escuintla.
4	Dónde se efectúa el pago de matrícula	Municipalidad y Base Naval del Pacífico de Escuintla.
5	Dónde se extiende la matrícula	Municipalidad y Base Naval del Pacífico de Escuintla.
6	Dónde se inscriben las embarcaciones	Municipalidad y Base Naval del Pacífico de Escuintla.
7	Por qué aduana son registrados	Central de Guatemala
8	Tipo de póliza	No sé
9	Qué seguro usan las embarcaciones	Ninguno, no existe aseguradora que quiera brindar seguro.
10	Medios de comunicación	Radio de banda marina
11	Qué autoridad controla el tráfico naval	Ninguna
12	Tienen los patronos licencia	No
13	Dónde se extienden las licencias	Base Naval del Pacífico
14	A qué Base Naval pertenece el Lago de Atitlán	Base Naval del Pacífico
15	Cuentan con los requisitos mínimos para salvaguardar la vida humana	No
16	Existe control de salida y entrada de las embarcaciones	No
17	Dónde queda la base central de radio de banda marina	En Panajachel, pero es particular
18	Cuándo se reportan	Entrada y salida
19	Existe ayuda dentro de las aguas	No
20	Existe adiestramiento a los patronos	No
21	Se efectúan simulacros de accidentes	No
22	Hay áreas específicas para las actividades diversas	No
23	Qué autoridad controla las paradas	Ninguna
24	Hay control municipal en las playas del lago	No
25	Existe supervisión	No
26	Qué tipo de sanción se le da a quien infringe la ley	Ninguna
27	Supervisa la Base Naval del Pacífico	No
28	Se ha dado adiestramiento a los patronos	Una vez
29	Existe un controlador municipal	No
30	Número de embarcaciones privadas	Se desconoce.
<b>Totales: 30 casos estudiados</b>		7 si existe = 23.34%
		23 no existe = 76.66%



CUADRO No. 8

ESTUDIO DE CAMPO DIRIGIDO A LAS DIFERENTES  
 AUTORIDADES, TANTO CIVILES COMO MILITARES,  
 DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO  
 DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Dónde se registraron las embarcaciones	No tienen registro
2	Qué otro impuesto se paga además de la matrícula	Impuesto Municipal, Licencia de Navegación e Impuesto en la Base Naval del Pacífico
3	Canilidades y lugares	Base Naval Q.40.00 anual, Municipalidad Q.8.00 mensual, Base Naval Q.40.00 anual (licencia de navegación).
4	Existe un barco que controle el tráfico acuático	No
5	Existen faros	No
6	Número de embarcaciones con ancla	3
7	Número de embarcaciones sin ancla	10
8	Existe comité de emergencia	No
9	Ayuda el comité de emergencia	No
10	Se cuenta con ayuda del Ejército Nacional	No
11	Existe comunicación rápida y fácil	SI
12	Existen fondos monetarios	No
13	Existen luces de navegación	No
14	Controla algún empleado de Gobernación	No
15	Cuántos faros considera que necesita el lago	5
16	Qué autoridad tiene jurisdicción dentro del lago	Ninguna
17	Tipo de sanciones	Ninguna
18	Existen derechos de vía	No
19	Velocidades	No
20	Existen fábricas	SI
21	Quién regula los horarios	Ministerio de Economía
22	Quién regula el número de paradas	Ministerio de Economía
23	Número de paradas	7
24	Nombre de paradas	Panajachel, Santiago Atitlán, Santa Cruz La Laguna, San Juan La Laguna, San Pedro La Laguna, San Pablo La Laguna, El Jabelito de San Marcos La Laguna y Tzuruná de San Pablo La Laguna.
25	Límite de velocidad	No existe
26	Quién determina el salario del patrón	El propietario.
27	Lleven control de los pasajeros	Ninguno
28	Qué tipo de organización existe	Ninguno
29	Es obligación usar chalecos salvavidas	No.
Totales: 29 casos estudiados		18 con respuesta = 62.07% 11 sin respuesta = 37.93%



CUADRO No. 9

ESTUDIO DE CAMPO DIRIGIDO A LAS DIFERENTES  
 AUTORIDADES, TANTO CIVILES COMO MILITARES,  
 DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO  
 DEL 15 DE ENERO DE 1988 AL 15 DE ENERO DE 1996

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Son accesibles los chatecos salvavidas	No
2	Hay estilleros en el área	Si, 2
3	Existen afiches de seguridad dentro de las embarcaciones	No
4	Cómo se ayudan cuándo existen desperfectos mecánicos	Mutuosmente
5	El patrón tiene mapas de profundidad del Lago	No
6	Formas de rebasar embarcaciones	No saben
7	Quién regula las embarcaciones	Nadie
8	Tienen instructor(s) las embarcaciones	No
9	Existe un lugar de depósitos para las embarcaciones	No
10	Tipo de muelles existentes	Flotantes y de estaca
11	Tipo de embarcadero con que se cuenta	Ninguno
12	Quién supervisa los embarcaderos	Nadie
13	Quién supervisa la construcción de los embarcaderos	Nadie
14	Están iluminados los muelles	No
15	Se encuentran sectorizadas las playas	No
16	Requisitos para navegar en el lago	Ninguno
17	Requisitos para el patrón	Ninguno
18	Que autoridad autoriza la navegación de los diferentes medios de transporte lacustre	Ninguna
19	Existe algún embarcadero general para las embarcaciones privadas	No
20	Cómo se encuentran organizadas las empresas comerciales	Comité no legalizado.
21	Existe control ecológico en las embarcaciones	No
22	Existe depósito de basura en las embarcaciones	No hay
23	Cuántos con señeros las embarcaciones	No
24	Qué medidas sanitarias ha tomado el Centro de Salud	Ninguna
25	En qué periodo inspecciona las embarcaciones el Inspector de Bienestar Ambiental	Nunca
26	Qué organización está encargada para que no se tire al Lago: Diesel, gasolina, aceite, etc.	Amigos del Lago y CONAMA
27	Existe personal médico o paramédico en caso de accidentes	No
28	Existe control en las pequeñas embarcaciones	No
29	¿Cán registradas las naves pesqueras	No
30	¿La obligación que se registrarán y que se reporten las naves pesqueras	No
Totales: 30 casos visitados		1 con respuesta = 3.34% 29 sin respuesta = 96.66%



## CAPITULO IV

### ANÁLISIS DE RESULTADOS

Con respecto a la cantidad de procesos penales instruidos por accidentes de navegación lacustre que se reportan, podemos decir que es relativamente pequeña (3.23%) del resto de procesos penales instruidos por accidentes de otros tipos. Ver cuadro número uno.

El porcentaje de 96.77% lo constituyó accidentes de otros tipos.

El universo lo constituyó esos dos aspectos. Ver cuadro número uno.

El total de procesos penales se considera bastante representativo, ya que el período que se estudió (8 años) se puede tomar como fiable (186 casos que da 100%). Ver cuadro número uno.

Dentro de los procesos penales instruidos por accidentes de navegación lacustre encontramos que ocupan el primer lugar el de Homicidio Culposos y luego el de Lesiones Culposas (el primero le corresponde el 50% y el segundo el 33.33%). Ver cuadro número dos.

De las seis embarcaciones objeto de accidentes de navegación lacustre, se extrajo información sobre requisitos que debían llenar las mismas y que se incluyen en el cuadro tres, en donde se puede apreciar las variables, el número absoluto respectivo y el porcentaje que presentan en forma elocuente una serie de irregularidades.

Dentro de la situación anterior, llama la atención en cuanto al número de chalecos salvavidas, encontrando en los procesos, que solamente el 1.92% aparece, mientras que el 98.08% no se encuentra ninguna información. Ver cuadro número tres.

En cuanto a la cantidad de pasajeros que normalmente debe llevar una embarcación y la capacidad de pasajeros que se conducían, se excedió un 19.23%. Ver cuadro número tres.

Según se encontró, en cuanto al tipo de viaje, el turismo ocupa el 83.34%, siguiéndole el comercial con el 16.66%. Ver cuadro número tres.

En cuanto al control del apostadero naval que existió, 56.25% casos se registraron sin dato. Ver cuadro número cuatro.

Del total de las embarcaciones, el 100% no contaba con listado de pasajeros, no existió control en los muelles, ninguna autoridad le otorgó licencia al patrón, no



contaron con los requisitos mínimos para salvaguardar la vida humana, no contaron con ancla. Ver cuadro número cuatro.

Se encontró dentro de los procesos, únicamente la experiencia en años en cuanto al tiempo de conducir del patrón, el 83.34%, máximo tres años, a mínimo un año. Ver cuadro número cuatro.

En cuanto al control del apostadero naval, únicamente el 50% cuentan con respuestas de diferentes autoridades. Ver cuadro número cuatro.

Referente a medios de comunicación, únicamente el 33.33% contaba con radios de banda marina, mientras que el 66.67% aparece sin dato. Ver cuadro número cuatro.

Encontramos un 83.34% sin ningún control y en cuanto a la autoridad que conoció del hecho un 66.67% correspondió al Apostadero Naval. Ver cuadro número cuatro.

Generalmente tiene que existir un control en los muelles, pero se encontró en los casos registrados un 100% sin dato. Ver cuadro número cuatro.

Base Naval a la que pertenecen las embarcaciones se reporta un 100% a la Base Naval del Pacífico, Escuintla, constatando por oficio N3-5-063-96, según la Ley Constitutiva del Ejército en su artículo 15 con fecha 18 de abril del presente año, que se desconoce exactamente su jurisdicción. Ver cuadro número cuatro.

Por la situación anterior, referente a límites de velocidad se reporta un 83.34% sin dato y con dato un 16.66% encontrando contradictorio, ya que en el trabajo de campo las embarcaciones no cuentan con los instrumentos adecuados para límites de velocidad. Ver cuadro número cuatro.

Referente a los datos obtenidos del patrono, predomina el número de falta de datos, correspondiéndole el 83.33% sin dato y con dato un 16.67% encontrándose contradictorio, ya que en el trabajo de campo las embarcaciones no cuentan con los instrumentos adecuados para límites de velocidad. Ver cuadro número cuatro.

Referente a los datos obtenidos del patrono, predomina el número de falta de datos, correspondiéndole el 83.33% de los que aparecen sin dato y el 16.67% con dato. Ver cuadro número cinco.

Llama la atención en cuanto al seguro de la embarcación, ya que el 100% aparece sin dato. Ver cuadro número cinco.

En el cuadro número cinco "Número de Paradas", se refiere a las estaciones que efectúan las embarcaciones en muelles de playas correspondientes a poblados que circunvalan el Lago y podría interpretarse, por ser sólo una el número de paradas, que



las embarcaciones hacían viajes de tipo turístico y no propiamente de tipo comercial ordinario colectivo.

Es interesante observar el tipo de salario que devengan los patrones, tomando en cuenta, de que el 50% de procesos cuentan con datos oscilando dentro de los Q.150.00 a Q.300.00 mensuales. Ver cuadro número cinco.

En cuanto al pago de matrícula el 83.34% aparece sin dato. Ver cuadro número cinco.

Se encuentra que el 66.67% aparece sin dato referente a la inscripción de la nave. Ver cuadro número cinco.

Se encuentra que el 83.34% no aparece número de póliza. Ver cuadro número cinco.

Podemos constatar que el 100% de los accidentes ocurridos en el período del 90 al 93 fueron conocidos por autoridad judicial competente. Ver cuadro número seis.

Al comprobarse la forma que fueron las causas de muerte; el 16.66% se encuentra sin dato, posiblemente por haberse tipificado como sobre averiguar paradero. Ver cuadro número seis.

En cuanto a la velocidad que se conducía el patrón tenemos que un 83.34% se encuentra sin dato. Ver cuadro número seis.

Extraña el dato en cuanto al número de muertos, ya que el 93.13% se reporta sin dato. Ver cuadro número seis.

Sobre lesionados, sólo el 50% se han clasificado según las letras de la A a la F. Ver cuadro número seis.

Así como también en cuanto a tipo de lesiones nos da un porcentaje similar al anterior con la siguiente sub-clasificación. Ver cuadro número seis.

Es extraño que en el 83.34% aparezca sin datos en cuanto a necropsia se refiere. Ver cuadro número seis.

Referente al experto valuador, el 83.34% si existen datos. Ver cuadro número seis.

De las resoluciones ordenadas por autoridad judicial, el 83.34% se encontraron, no así, el 16.66% posiblemente por su tipificación. Ver cuadro número seis.

A al inversa del punto anterior se encuentra que el 83.34% no se interpuso ningún recurso durante el proceso, a excepción del 16.66% donde si se apeló. Ver cuadro número seis.



Y aún más extraño encontrar que no existió ninguna clase de sentencia. Ver cuadro número seis.

Encontramos que el 83.34% de los accidentes ocurrieron dentro de las 15:45 a las 18:30 horas, por los que se considera que podría existir algún tipo de influencia climatológica en relación al 16.66% que sucedió a las 10:30 horas. Ver cuadro número seis.

Llama la atención que en el lugar no existe apostadero naval ni ninguna autoridad que controle las naves, únicamente los pagos que efectúan anualmente en las Municipalidades y Base Naval del Pacífico. Ver cuadro número siete.

Las naves no cuentan con un registro, no tienen control del tráfico, no existen faros, etc. Ver cuadro número ocho.

Siguiendo el orden correlativo del cuadro número ocho, encontramos en el cuadro número nueve el 100% de preguntas, el 96.66% de preguntas sin respuestas, por no contar con ninguna información incluyendo chalecos salvavidas, talleres, información dentro de la embarcación, requisitos sanitarios, organización, tipo de muelles, supervisión, inspección y control de naves en general, etc. por lo que toda embarcación que se encuentra dentro del lago, prácticamente el 100% navega bajo su propio riesgo y cuenta. Ver cuadro número nueve.



## CONCLUSIONES

1. Todas las embarcaciones que resultaron involucradas en los accidentes comentados en esta tesis, no cumplían con los requisitos legales por lo que se presume que otras embarcaciones que navegan en las aguas del Lago de Atitlán no llenan los requisitos que la legislación establece.
2. En el período comprendido del 15 de enero de 1988 al 15 de enero de 1996, se instruyeron seis procesos penales por accidentes de navegación lacustre y en ninguno se dictó sentencia.
3. En el Lago de Atitlán, cualquier persona puede nadar, navegar, esquiar, transportarse sin autorización estatal previa, lo que genera anarquía.
4. Derivado de la investigación realizada, se afirma que no existe coordinación inter-institucional para regular el uso de las aguas del Lago de Atitlán y ello incide en inaplicación de leyes.
5. Que es necesario para una adecuada regulación de la navegación en el Lago de Atitlán una legislación específica, que con categoría de ley no sólo contempla aspectos específicos de la navegación, sino que también proteja la riqueza cultural de la región.
6. El Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República, emitido con fecha veintiuno de abril de mil novecientos treinta y nueve es un instrumento legal que no contempla los aspectos que el actual derecho marítimo prevee para una adecuada regulación de los hechos técnicos, económicos y políticos de la navegación.
7. El turismo interno y extranjero se incrementaría en el Lago de Atitlán, específicamente en lo que concierne al uso de embarcaciones de pasajeros si los usuarios tuviesen la certeza de que existe legislación y autoridades por protegerlos adecuadamente.





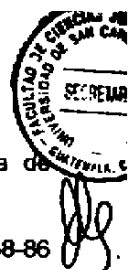
# BIBLIOGRAFÍA

## 1 TEXTOS Y DICCIONARIOS

- 1.1 Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Tomos I,II,III,IV,V y VI, 14ta. edición. Revisada, actualizada y ampliada por Luis Alcalá Zamora y Castillo. Edición Heliasta. S.R.L. Viamonte 1738, piso I, Buenos Aires, República Argentina, 1979.
- 1.2 Castillo González, Jorge Mario. Derecho Administrativo, Centro de Impresiones Gráficas. Guatemala, C.A. 1990.
- 1.3 De Casso y Romero, D. Ignacio. Diccionario de Derecho Privado Tomos I y II. 1era. Edición. Editorial Labor, S.A. Calabria, 235-239 Barcelona-15.
- 1.4 Monzón Paz, Guillermo Alfonso. Introducción al Derecho Penal Guatemalteco. Parte Especial. Primera Edición. Impresiones Gardina, Guatemala, septiembre 1980.
- 1.5 Osorio, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Editorial Heliasta, S.R.L. Viamonte 1730, piso 1 Buenos Aires República Argentina 1981.
- 1.6 Diccionario Jurídico Omeba, de las páginas 781 a la 793.

## 2 LEGISLACIÓN

- 2.1 Constitución Política de la República de Guatemala, decretada por la Asamblea Nacional Constituyente el 31 de mayo de 1985.
- 2.2 Código Civil. Decreto Ley Número 106. Emitido por el Gobierno de Enrique Peralta Azurdía en 1963.
- 2.3 Código de Comercio de Guatemala. Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.
- 2.4 Código de Salud. Decreto Número 45-79 del Congreso de la República de Guatemala.
- 2.5 Código Municipal. Decreto Número 58-88 del Congreso de la República de Guatemala.



- 2.6 Código Penal. Decreto Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala.
- 2.7 Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente. Decreto Número 68-86 del Congreso de la República de Guatemala.
- 2.8 Ley de Tránsito, Decreto Número 66-72 del Congreso de la República de Guatemala.

### 3 ACUERDOS, DECRETOS, OFICIOS Y REGLAMENTOS.

- 3.1 Acuerdo del Ministerio de Economía, Número 50, de fecha 8 de mayo de 1979.
- 3.2 Acuerdo Gubernativo del Presidente de la República de Guatemala, Número 253-88 de fecha 21 de abril de 1988.
- 3.3 Plan de Arbitrios de la Municipalidad de Panajachel, del Departamento de Sololá, de fecha 7 de julio de 1952.
- 3.4 Reglamento de Transporte Extra-Urbano. Acuerdo Gubernativo del 24 de octubre de 1967.
- 3.5 Diarios de Centroamérica:
  - 3.5.1 Acuerdo Gubernativo No. 253-88 del Organismo Ejecutivo.
  - 3.5.2 Acuerdo del 15-11-78 del Ministerio de Agricultura.
  - 3.5.3 Acuerdo Gubernativo No. 167-90 del Ministerio de Gobernación.-
  - 3.5.4 Acuerdo Ministerial No. 349 del 14-10-94 del Ministerio de Gobernación.
  - 3.5.5 Convenio 88-22 del 18-10-99 del Ministerio de Relaciones Exteriores.
  - 3.5.6 Decreto No. 31-95 del Congreso de la República de Guatemala.
  - 3.5.7 Acuerdo del 2-9-65 del Jefe de Gobierno de la República.