

# **Derecho ambiental y derecho marítimo: su relación y las implicaciones en la industria náutica**

*Environmental law and maritime law: their relationship and the implications in the nautical industry*

**Andrea Mora Orozco** <sup>[1]</sup>

## **Resumen**

El motivo del reciente artículo reside en analizar la ausencia de una ley de navegación y la falta de conciencia del enlace que existe entre el Derecho ambiental y el Derecho marítimo, ha prevalecido durante varios años, esto a razón de las lagunas legales existentes, tanto en temas de legislación como en los sistemas jurisdiccionales que existen en el país. Este acontecimiento ha ocasionado que el país tenga un retroceso en cuestión de la salvaguardia marina y siga prevaleciendo la contaminación de estos recursos sin responsabilidad alguna. El proyecto de ley de navegación acuática N.º 21.095 lleva años promoviéndose; no obstante, la Asamblea Legislativa no se ha promulgado al respecto ni ha reconocido esta ley, mientras que Costa Rica se ha apoyado de los convenios promovidos y ratificados de la Organización Internacional Marítima. La integración de las leyes ambientales en la industria náutica ha procurado que se mantenga cierto control relacionado con la defensa del medio ambiente; empero, la ausencia de la ley mencionada ha generado gran controversia.

## **Palabras clave**

Industria náutica, delitos ambientales, responsabilidad jurídica, medidas sancionatorias, microplásticos, macroplásticos, marítimo, pesca, contaminación, legislación, océano, vertederos, conciencia ambiental, convenio, proyecto de ley, prevención, proceso ambiental, integración, laguna legal, vacío legal, embarcaciones, buques, polímeros, ecológico, orden ambiental, medio ambiente.

## **Abstract**

The lack of a navigation law and of awareness of the relationship between environmental law and maritime law has prevailed for several years, this due to the existing legal gaps, both in matters of legislation and in the jurisdictional systems that exist in the country. This event

---

<sup>1</sup>Bachiller en Derecho. Candidata a la Licenciatura en Derecho, ULACIT. Estudiante activa de Centro Integral de LESCO. Asociada en la Asociación Internacional de Profesionales en Derecho Costa Rica. Correo electrónico: andreamoraorozco12@hotmail.com

has caused the country to set back in terms of marine safeguarding and the contamination of these resources continues to prevail without any responsibility. The water navigation bill number 21,095 has been promoted for years, however, the Asamblea Legislativa has not enacted in this regard nor has it recognized this law. Costa Rica has relied on the promoted and ratified conventions of the International Maritime Organization. The integration of environmental laws in the nautical industry has ensured that a basic control related to the defense of the environment is maintained, however the absence of the aforementioned law has generated a great controversy.

### **Keywords**

Nautical industry, environmental crimes, legal responsibility, sanctions, measures, microplastics, macroplastics, maritime, fishing, pollution, legislation, ocean, agreement, environmental awareness, landfills, bill, prevention, environmental process, integration, loophole, legal void, boats, ships, polymers, ecological, environmental order, environment.

### **Introducción**

La protección del 72% de la superficie terrestre, los océanos y los mares, es de suma relevancia a causa del gran papel que ostentan para la vida humana, tal y como se expresa Dávalos (2016) en una entrevista al mantener la idea de que “el océano es en principio el origen de la vida, en donde se desarrollan las grandes manifestaciones de la vida”. Las contrariedades ambientales tales como la deforestación, la contaminación de los ríos, la pérdida del hielo marino y los glaciares han sido producto de la actuación del ser humano y su evolución en la industria comercial y las mismas compañías, utilizando “el mar como un desecho o un gran basurero” según el autor citado anteriormente.

Desencadenando mundialmente una gran preocupación en la sociedad por los efectos del ingreso de plásticos, macroplásticos y microplásticos a los océanos, por su impacto multiplicativo, mencionado por Aguilera, Aguirre, Barbieri, Castillo, Contreras, Dewitte, Echeveste, Farías, Fernández, Gómez, Lagos, Lara, Marquet, Miquel, Molina, Montecino, Morales, Narváez, Navarrete, Oliveros, Quiroga, Ramajo, Rojas, Saavedra, Salinas, Silva, Urbina, Vargas, Vidal, Dassow, Winckler y Yáñez (2019). Con la implementación de un modelo de sostenibilidad, las personas son los agentes encargados para mantener un conveniente manejo de estas industrias al momento de laborar sin la decadencia parcial o total de la biodiversidad, los océanos, la atmósfera, los ecosistemas y las especies.

Sobre este particular, la Constitución Política de Costa Rica (Asamblea Nacional Constituyente, 1949) declara como derechos y garantías, que los ciudadanos poseen la necesidad de un ambiente ecológico y sano, considerando de esta misma manera, el derecho que ostentan las personas para denunciar los actos que los infrinjan y reclamar la reparación del daño causado, legitimación que deriva de lo establecido en el artículo 50 del texto constitucional.

Es adecuado destacar que numerosas compañías como las industrias textiles y eléctricas, las maquinarias industriales, las navieras y los barcos rurales, entre otros, hacen caso omiso a la Constitución Política y del deber que asumen como ciudadanos o representantes de sociedades para preservar el entorno climático y que según Aguilera et al. (2019), los océanos son de suma importancia, porque poseen desde los más pequeños organismos que brindan oxígeno a la atmósfera hasta el mamífero más grande, higienizando la mayor parte del bióxido de carbono, siendo este entre un 20 y un 30% y abarcando la mayor parte del espacio del planeta Tierra, con un 23% de la biodiversidad.

Tomando en cuenta la gran influencia del océano hacia el planeta, acorde con el ciclo hidrológico, es decir, su temperatura, en vista de que según Aguilera et al. (2019), los océanos y los mares proporcionan al planeta Tierra, el 55% del oxígeno, suministrándonos medios de transporte, alimentos y trabajo en pesca y acuicultura; empero, la contaminación que ha venido evolucionando con el traspaso del tiempo ha sido catastrófica y uno de sus causales ya citado inicialmente, ha sido la industria marítima, ya sean cruceros, navieras, barcas, transbordadores, buques costeros y demás.

La explotación de recursos que ejecutan estas producciones, haciendo caso omiso de su obligación como ciudadanos para la tutela del medio ambiente, ha sido nada más que un acto juzgado como calamitoso, por como lo expresa Dávalos (2016) al conceptualizar que en el mar, primero se utiliza el Derecho tradicional, esto quiere decir que el mar es susceptible de ser una propiedad privada, en vista de que este es un servicio público. Añadiendo que el humano actúa sin conciencia, por medio del levantamiento del desarrollo de lugares turísticos e inmobiliarios, rompiendo las técnicas naturales de protección que tienen las aguas, provocando consecuencias drásticas, por su falta de visión, programación y la improvisación con respecto a la naturaleza.

Ante estas situaciones, el Derecho forma gran parte de un modelo sostenible, teniendo esto en cuenta, se logra examinar que las ramas del Derecho son muy amplias, en diferentes ámbitos y existen para complementarse las unas con las otras, para así beneficiar y mantener el orden jurídico social, fenómeno que se le conoce como “la integración de la normativa o la plenitud del derecho”, tal y como lo afirma Radovich (2018), al expresar lo siguiente:

La integración de la normativa o la plenitud del derecho, se refiere a que las normas legales deberían ser consideradas parte de un sistema de reglas que implique que el significado y la aplicación de las normas individuales sean considerados a la luz de las normas relacionadas. (p.4)

Por otro lado, para ejemplarizar la integración de las normas, se podría mencionar el Derecho comercial y el Derecho laboral; sin embargo, se alcanza a describir una unificación que

califica con una gran novedad en la actualidad y es el Derecho ambiental y el Derecho marítimo.

Con el transcurso del tiempo y del estudio del Derecho se ha ido complementando aún más la aplicación de estas áreas, con el único objetivo de querer resaltar la sostenibilidad en el planeta Tierra, considerando en conjunto la legislación de cada una de estas ramas, uniéndose para buscar un ordenamiento ambiental, en vista de que según Aguilera et al. (2019): “para alcanzar el desarrollo sostenible es primordial el armonizar tres elementos esenciales: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección ambiental”(p.35), incluyendo el crecimiento económico y la inclusión laboral de las industrias náuticas, promoviendo su comercio sin la alteración dañina de los ecosistemas.

Sumándole a esto que la gran preocupación actual que se encuentra alrededor del mundo es la escasez de recursos naturales, provocando daños ambientales colectivos y entre estos uno de los elementos más fundamentales y relevantes, los cuales serían los océanos, los mantos acuíferos y su vida marina.

Tomando en consideración la manera en la que se desarrollan los ordenamientos y procedimientos sancionatorios y administrativos, para implementar una fuerte relación entre empresa marítima-el hombre y la naturaleza marina, con la referencia específica de prevalencia de la legislación existente, aportando su integración, para poder resguardar este recurso; sin embargo, algunos podrían determinar que el proceso sancionatorio no es el más eficiente para la defensa, tanto nacional como internacional; no obstante, según González y Peña (2019): “los cambios hacia un Estado Social Ambiental ya se están empezando a dar en el mundo y en Costa Rica” (p.32).

La falta de homogeneización de la normativa ambiental entre países ha dificultado, de igual forma, que las empresas conozcan toda la legislación aplicable, como por ejemplo, en el caso del transporte marítimo de navieras que se encuentran transportando materiales de un país a otro por medio de buques, realizando una elaboración de su trabajo y complementando las normas de los diferentes sistemas jurisdiccionales de las naciones, utilizando una fuerte reducción de emisiones. Incumpliendo con el principio *erga omnes*, lo cual se define según Payne (2015), como un derecho frente a todos, siendo aplicado en el Derecho internacional, reconociendo la existencia del interés colectivo en la protección del medio marino y poniéndolo en práctica en sus leyes.

Es aquí donde se puede observar que se conlleva una dificultad para las empresas sobre el conocimiento de toda la normativa que se emplea para un uso adecuado del acatamiento de las leyes y facilitar el acceso a las pautas de cada país, intentando que se homogenice para la regulación de la integración de los compendios marinos, ambientales e internacionales.

### **Contaminación: basura marina**

El deterioro de los océanos se ha generado por varios factores, empezando por la pesca ilegal, sobrepesca, el calentamiento global y la contaminación marina, según Blanco (2020), la contaminación marina surge por fuentes terrestres, donde entra el plástico como el protagonista, siendo el mayor problema, la contaminación causada por los buques por sus

vertidos, sus sustancias nocivas, aguas de lastre, las emisiones producidas de dióxido de azufre y los hidrocarburos, el *dumping* cuyo significado se refiere al momento en que las embarcaciones desechan al mar todos sus residuos sin importar su toxicidad y por último, la polución del fondo marino, es decir, las minerías, empero, las mineras no son una causante en Costa Rica de contaminación.

El daño se ha elevado de tal forma que según la Organización de las Naciones Unidas (2017), declaró que “para el 2050 existirá más plástico que peces en los océanos”. De la misma manera, publicaron una noticia en la que se explica de dónde han surgido los microplásticos, conocidos como pequeños componentes o también por su nombre formal, polímeros, que por su larga duración de vida, nos provocan un gran daño.

Empezando porque las criaturas marinas los consumen, suscitando formar parte de su alimentación y contaminándose ellos mismos, entrando a deteriorar la salud humana, por formar parte de nuestra cadena alimenticia. ¿Qué quiere decir esto? Que el ser humano contamina el mar de sustancias tóxicas y las poblaciones de peces ingieren esa cantidad de polietileno, por lo tanto, los seres humanos consumen toxinas que presentan un riesgo, según del autor indicado.

Las flotas pesqueras y las embarcaciones son el mayor aporte de plástico en el mar, la negligencia por parte de los oficiales se ha podido observar cada vez que arrojan a la borda todos sus residuos y como se sabe, los residuos no se desintegran fácilmente, comentado por Elías (2015).

### **Los principios ambientales**

La potestad de los principios ambientales acorde con sus sanciones o su interpretación en la norma para el cuidado del ambiente, se rigen bajo el artículo 2 de la Ley Orgánica del Ambiente (Asamblea Legislativa, 1995) al disponer lo siguiente:

- a) El ambiente es patrimonio común de todos los habitantes de la Nación, con las excepciones que establezcan la Constitución Política, los convenios internacionales y las leyes. El Estado y los particulares deben participar en su conservación y utilización sostenibles, que son de utilidad pública e interés social.

El artículo estipula que el Estado es el encargado de custodiar los elementos ambientales, mejorando la calidad de vida y que el que contamine u ocasione alguna recepción deberá hacerse responsable, esto a razón de que se alteran las bases de carácter económico, productivo, ético y cultural. De igual forma, el mismo artículo 50 de la Constitución Política explica que toda persona tiene el derecho de gozar de un ambiente sano y ecológico sin eximirse de tener el deber de proteger y conservar su sostenibilidad.

Como se refleja en el artículo precedente, estos principios son de suma importancia para la conciencia ambiental, por esto, dogmatizar el desarrollo sostenible, produce la necesidad de una explicación específica de cada uno de estos principios y su entendimiento.

### **Principio precautorio o *in dubio pro natura***

Se empezará con el principio precautorio conocido como el *in dubio pro natura*. Este es el principio más relevante de todos y como lo dice su nombre, consiste en predecir e impedir algún daño que se pueda ocasionar antes de ser producido, para así detener de cualquier forma una colisión grave en los recursos naturales. Se manifiesta este principio en el Tratado de Maastricht en los años 70. Su analogía proviene del Derecho penal, en el principio *in dubio pro reo*.

Su definición prevalece en el ideal que cita textualmente Rodríguez (2013) de que todos los Estados se ven en el deber de adjudicar medidas precautorias para impedir o evitar cualquier eventualidad y así, poder dominar el daño viable que se pueda desenvolver, siendo de gran peso por calificarse como un daño inalterable. Este impedimento puede ser aplicado por el juez en cualquier etapa del procedimiento, para preservar el bien jurídico conectándose con el Principio de la Tutela Judicial Efectiva, del Derecho Procesal Penal (Asamblea Legislativa, 1998) en el numeral 140, con el fin de legitimar el resarcimiento del daño, en vista de que, se razona como una garantía de todo individuo.

Como Bryner (2015) lo sugiere “en el Derecho Ambiental se necesita un principio análogo al derecho penal que proteja el derecho humano a un medio ambiente sano, o los derechos que debe de obtener la naturaleza, más allá de donde se vean como reconocidos” (p.174).

### **Principio de que quien contamina paga**

Aclarando que Mauri (2010) precisa que “el costo de las medidas de prevención y de lucha contra la contaminación impuesta por órganos competentes debe ser asumido por el autor del delito ambiental al momento de contaminar” (p.12). El dominante de la justicia social, esta técnica potencia el idealismo de que la persona responsable de contaminar deberá asumir los costos para la recuperación del objeto deteriorado.

Una clara lección sería una empresa proveniente de la industria textil que coloca residuos o desechos en un río colindante, automáticamente “quien contamina paga” entra en el ejercicio de su facultad para ejecutar la restauración, la reparación o la descontaminación, dicho de otro modo, el representante tendrá por deber el disponer de una planta de tratamiento, asumiendo sus actos. Como afirma Mauri (2010): “los costos del daño son internalizados por el actor” (p.12).

### **Principio de responsabilidad**

Se refiere a aquellos que contaminen o afecten el ambiente, tendrán una responsabilidad penal y civil, este daño se tipifica como una afectación social, ya sea si el sujeto público o privado comete estos hechos delictivos por omisión o acción. En cuanto a la responsabilidad civil, según el autor antedicho, “en materia ambiental es objetiva, no es necesario probar la

culpa del que causa el daño, sino sólo el hecho de que la acción u omisión ha causado un daño” (p.12).

En este precepto no se evalúa la culpabilidad del causante, se funda en la responsabilidad objetiva, solo basta con saber quién es el responsable para la reparación inmediata, desde el punto de vista de la materia ambiental. Caso contrario con la responsabilidad subjetiva penal que aplica la búsqueda necesaria de la culpabilidad, pero existe la excepción de que si el juez no pudo establecer el nivel de culpabilidad, aplicará el principio objetivo para la indemnización, así explicado por el autor indicado previamente.

### **Principio de participación pública**

Una oportunidad para participar con mecanismos o instancias públicas en la instauración de regímenes ambientales. Sirve para que los interesados puedan puntualizar sus preocupaciones de un acto conforme al quebrantamiento del debido proceso de las leyes ambientales. Este módulo presentado se individualiza por ser la audiencia pública, ordenada a realizarse por medio de la Secretaría Técnica Ambiental con el fin de informar sobre los impactos a la sociedad civil, con una absoluta transparencia, lo cual se manifiesta en el artículo 22 de la Ley Orgánica del Ambiente.

### **Convenios internacionales de Derecho ambiental marítimo**

Más allá de la problemática que se aprecia del anterior panorama, existen convenios internacionales sobre el Derecho marítimo-ambiental, elaborados por la Organización Marítima Internacional conocida por sus siglas como OMI, fundada el 17 de marzo de 1948, la cual refuerza su seguridad, la prevención, la indemnización y la disminución de los incidentes ocasionados por la mala ejecución de la navegación por los océanos y mares, estos como los buques, por sus derrames de petróleo, por descarga de desecho o la pesca ilegal y vela por la cooperación.

Según el listado de la Organización Marítima Internacional, los convenios más relevantes se dividen en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (por sus siglas, SOLAS), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1997) (por sus siglas MARPOL) y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1995) (por sus siglas, FORMACION).

Procedente de estos, existen los convenios concernientes a la prevención de la contaminación del mar, como el Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen Contaminación por Hidrocarburos (1969) (por sus siglas INTERVENCIÓN), Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias (1972) (por sus siglas, LONDRES), Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990) (por sus siglas, COOPERACIÓN), Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti incrustantes perjudiciales en los buques (2001) (por sus siglas, AFS), Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los

Sedimentos de los Buques (2004), Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (2009).

Existiendo así convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones, iniciando con el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (1969), Convenio Relativo a la Responsabilidad Civil en la Esfera del Transporte Marítimo de Materiales Nucleares (1971) (conocido como NUCLEARES), Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar (1974) (conocido como ATENAS), Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo (1976) (conocido como LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD), Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (1996) (por sus siglas, SNPP), Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques (2001).

De los convenios anteriores referentes, rescataríamos el convenio LONDRES, adherido en 1972 por Costa Rica, este modelo se creó para la prevención de la contaminación originada por vertimientos de desechos provocados por la actividad humana, protegiendo el medio marino. De seguido, existe el MARPOL, se fundó en 1973, pese a esto, no está promulgado en nuestro país, su fin es la prevención de la contaminación por flotas o navíos a causa de elementos de maniobra o hechos suscitados por accidentes.

Consecutivamente la CONVEMAR, una de las más importantes a nivel nacional, fue adoptada en 1982, es como una sombrilla de obligaciones generales que se promueve que se lleven también a nivel de legislación nacional, pero si en un Estado no existen a nivel nacional algún tipo de legislación referente al Derecho del mar, sigue existiendo esta obligación general al tenerla adherida. Aplica para todos los países que sean parte de ella.

Por último, el SOLAS, convenio que esta ratificado en Costa Rica desde el año 2010, su alcance es el crear normas concernientes a la construcción, el equipo, la utilización de los buques, regulando el transporte de mercancías, elaborando medios de salvamento, métodos de prevención en casos de incendios y para incrementar la seguridad marítima.

### **Proyecto de Ley de Navegación Acuática**

Este proyecto de ley fue presentado por la ex presidenta de la República de Costa Rica, Laura Chinchilla, pero se archivó, no omitiendo que en 2018, la diputada Paola Vega volvió a retomar con la presentación del mismo documento. Según Blanco (2020), el proyecto de ley se encuentra paralizado por falta de ciertas formalidades que se desconocen por completo.

Asegurado por Jiménez (2020), especialista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de la División Marítimo-Portuaria, en la actualidad no existe una ley que nos regule o controle hechos delictivos basados en la materia marítima, existe un cúmulo de pautas dispersas que no cumplen con la cadena mundial. Confirma que como país, estamos atrasados y ostentamos una insuficiencia enorme en cuanto a materia acuática.

El desarrollo de esta ley ha sido impulsado y apoyado durante el paso del tiempo por la OMI, como Jiménez lo menciona (2020), con esta ley se plantea llenar este vacío legal y vendría a unificarse en una sola colectividad normativa, procesando reglas de navegación, incorporando servicios de marina mercante, la regulación de la contaminación y la comunicación por este intermedio. Hasta hace no mucho, la sociedad ha venido implementando medidas drásticas por el cambio climático y este es uno de ellos. En el proyecto de ley 21.095 (Asamblea Legislativa, s. f.) se exhibe lo subsiguiente para su promulgación:

La historia de nuestro país muestra una realidad diferente: “hemos vivido siempre de espaldas al mar”, no se han aprovechado las ventajas de nuestra ubicación en el orbe, lo cual nos ha dejado en franca desventaja respecto de nuestros vecinos en la región del Gran Caribe. Ejemplo de ello es que la República de Costa Rica no cuenta en la actualidad con marina mercante, ni políticas o estrategias que fomenten su desarrollo con el fin de reducir nuestra dependencia de las flotas extranjeras y cubrir los requerimientos del país, lo que nos permitiría ahorrar divisas, reducir la excesiva dependencia de flotas extranjeras, generar empleos y servicios.

### **Legislación en Costa Rica sobre la responsabilidad jurídica en las empresas para la salvaguardia climática**

Se ha podido observar en la actualidad, que la mayoría de las empresas o compañías son los mayores contaminantes en el mundo, esto a causa de su despreocupación y desinterés por el cambio climático y todo lo referente a la protección del ambiente, provocando una gran problemática para los seres vivos. La aplicación incorrecta o la ausencia de normas ambientales puede ocasionar agravios inquebrantables. Un principio de reparación necesaria es la clave para una metodología en la que tiene más peso el interés económico, que el social, cultural o ambiental citado por Bryner (2015).

Asimismo, desde el punto de vista de la responsabilidad, existe la responsabilidad penal de las personas jurídicas. Esta responsabilidad se le asigna a la empresa designada por la comisión de hechos delictivos, ejecutados por parte de sus colaboradores, haciendo una diferencia entre estos trabajadores, siendo los representantes de la empresa, como la alta dirección, empleados que siguen las órdenes estipuladas en sus contratos e incluso terceros ajenos que actúan en representación de la empresa.

Existiendo dos maneras de poder aplicar la responsabilidad penal de la empresa, en vista de que una persona jurídica no los comete, quien los hace es una persona física que representa a una compañía.

Las dos formas de transferir su compromiso con el acto ilícito, es con la hetero responsabilidad o conocida como responsabilidad objetiva, siendo este un modo de ceder la responsabilidad de la persona física a la jurídica, es decir “se imputa transfiriendo a la empresa todo acto cometido por un agente proveniente del mismo, en el ejercicio de su actividad con la intención de beneficiarlo” (Nieto, 2008); sin embargo, en Costa Rica se encuentra completamente prohibido este procedimiento por nuestro ordenamiento.

La segunda fórmula es por un modelo de autorresponsabilidad, construyendo la culpabilidad de la compañía, mediante la no prevención por parte de la empresa del hecho delictivo cometido por el colaborador, el máster Sergio Herra (2020) declaró recientemente que:

en este modelo existe una inobservancia de los deberes de control, gestión y prevención por parte de la empresa, el hecho es totalmente independiente al de la persona física y no se puede determinar la transferencia de la responsabilidad penal, por ende, no contraviene el principio de personalidad de las penas.

Sus sanciones son en valor monetario y las sanciones de intervención serían las siguientes: la prohibición de contratos con la administración pública, asignación de un administrador, cierre de locales, prohibición de recibir incentivos fiscales, disolución de la persona jurídica, estas sanciones se pueden observar en la ley N.º 9699 de Responsabilidad de las Personas Jurídicas (Asamblea Legislativa, 2019) sobre cohechos domésticos, soborno trasnacional y otros delitos, que cita lo siguiente en su artículo N.º 11:

Principales:

a) En todos los delitos aplicables a la presente ley siempre se impondrá una sanción de multa de mil hasta diez mil salarios base, con excepción de las empresas contempladas en el artículo 10 de la presente ley a las cuales se les impondrá una sanción de multa de treinta a doscientos salarios base. Si el delito está relacionado con un procedimiento de contratación administrativa, a la persona jurídica responsable se le aplicará la multa anterior o hasta un

diez por ciento (10%) del monto de su oferta o de la adjudicación, el que resulte ser mayor y, además, inhabilitación para participar en procedimientos de contratación pública por diez años. La determinación del monto de la multa a imponer a las empresas públicas estatales y no estatales, y las instituciones autónomas, deberá considerar la eventual afectación a la prestación de los servicios públicos que pudiera ocasionar la carga económica.

La responsabilidad penal se categoriza por individual, siendo esto una dificultad en el proceso penal para lograr establecer la culpabilidad por la comisión de delitos ambientales, esto supone un problema; sin embargo, ya en Costa Rica existe una ley de responsabilidad penal de personas jurídicas, por lo que ya se abandonaron los idealismos de *societas delinquere non potest y el societas punire non potest*, coloquialmente hablando, que las sociedades no podían cometer delitos y tampoco se les podía sancionar por estos mismos hechos delictivos; empero, actualmente sí es posible sancionar penalmente a las empresas por delitos, esto afirmado por Mata y Loaiza (2013); no obstante, según Herra (2020): “nuestra legislación sólo prevé el castigo para las empresas por delitos de corrupción pública”, por lo tanto, es posible pensar en un escenario en el que los delitos ambientales puedan llegar a ser imputados penalmente a las compañías, mediante una reforma legislativa.

Es aquí donde entran las siguientes cuestiones: ¿la aplicación de la legislación se está utilizando de la forma correcta? Sí, puesto que la legislación de Costa Rica se basa en el cumplimiento de los principios procesales generales y el principio de participación pública ambiental, la cual según González y Peña (2019), “se impone una obligación de habilitar la intervención de todos los sujetos con intereses en la materia con carácter previo al dictado de las resoluciones y durante la realización de las audiencias” (p.22). Este principio vela por el equilibrio y la equidad ecológica, económica y social.

Partiendo de este principio, las normas que se aplican para el proceso ambiental en Costa Rica serían: el Acuerdo Regional sobre Acceso a la Información, Participación Pública y Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe, Código Modelo de Procesos Colectivos para Iberoamérica, la propuesta de Ley Modelo de Daño Ambiental de Argentina, Ley de Acciones Colectivos de México, Ley Federal de Responsabilidad Ambiental de México y la Ley de Creación de Tribunales Ambientales de Chile sin dejar de lado la Ley de Jurisdicción Ambiental, el Código Procesal Civil, Código Procesal Agrario y la jurisprudencia costarricense (González y Peña).

Consecutivamente entra la siguiente pregunta: ¿las personas jurídicas están acatando la ley o están haciendo caso omiso? Si bien, las compañías que se encuentran en Costa Rica deben de laborar de una forma responsable con el ambiente, muchas no suelen considerar sus procedimientos de actuación como agresiones ecológicas; no obstante, ¿los entes públicos destinados a la administración ambiental de Costa Rica actúan conforme las leyes que

amparan el medio ambiente? Costa Rica es un país el cual se ha diferenciado por tener marco legal-ambiental amplio e íntegro, pero muchas industrias no poseen reparo alguno y lesionan la naturaleza costarricense.

Agregando el hecho de que en Costa Rica no se consta con una responsabilidad penal jurídica por delitos ambientales, es decir, ¿en qué influye esto? En que en muchos países se han elaborado reformas a nivel internacional que conllevan un proceso similar al de algún hecho delictivo del ambiente, un ejemplo de este sería según Herra (2020):

la regulación de delitos como la corrupción pública y muchas veces en el momento en el que se regula este delito, se regulan los delitos ambientales, dentro de esta categoría. ¿Esto a causa de qué? De la dificultad de demostrar o probar desde el punto de vista de la persona física, la comisión de un delito ambiental, imputando a las empresas, previendo de todo daño ocasionado por estos mismos.

No obstante, existe una importante legislación para la regulación del impacto ambiental y sería la Ley Orgánica Ambiental, que posee como objetivo principal el “conseguir un ambiente sano y ecológicamente equilibrado (...)” (art.1). Esta ley contiene dos artículos, especialmente, estos serían, el primero de ellos se refiere el artículo 17 sobre la evaluación de impacto ambiental que consta en especificar que toda actividad generada por el ser humano que destruya algunos elementos del medio ambiente se verá bajo una inspección de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental.

Dicha entidad está creada como la responsable y encargada para aprobar cualquier proyecto u obra que involucra la alteración de algún factor ambiental y el artículo 18 sobre su aprobación, la cual, el costo para solicitar el permiso por parte de la entidad mencionada anteriormente, correrá por el interesado y sus resoluciones regirán conforme a guías que estipulan cómo y cuándo se podrán manejar estas actividades.

Además de esta regulación mencionada reiteradamente, prevalece el Código de Comercio (1853) Comercio Marítimo, su composición no se desvía en lo absoluto del cuerpo civil, sistematizando los requisitos de traslado de dominio, el modo de adquirir las naves, la prescripción adquisitiva y demás. Según Quesada (2020), esta ley no es útil para los problemas con los que contamos en el presente, se encuentra en una era completamente distinta a la que estamos viviendo y es una regulación inadecuada para el medio mercantil, el de navegación, alimentación y transporte.

## **Proceso ambiental en Costa Rica**

La justicia ambiental es el pilar de todo país que quiera mejorar su sostenibilidad y su evolución como tal, dando un fuerte enlace entre la ética y su equidad. El procedimiento ambiental se analiza más por la vía administrativa, utilizando las siguientes jurisdicciones: la

Ley General de la Administración Pública (Asamblea Legislativa, 2016) (por sus siglas, LGAP), Ley sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social (Asamblea Legislativa, 1998) (por sus siglas RAC), la Jurisdicción Agraria (Asamblea Legislativa, 2012), la Jurisdicción Penal (Asamblea Legislativa, 2020) y la Jurisdicción Contenciosa Administrativa (Asamblea Legislativa, 2019).

Su estructura utiliza los principios generales del debido proceso como la oralidad, la inmediatez, publicidad, gratuidad, concentración e itinerancia. El Tribunal Ambiental Administrativo rige todos sus estatutos destinados a las sanciones de carácter administrativo, las cuales se califican en la Ley Orgánica del Ambiente, en su artículo 99, este numeral caracteriza las sanciones que deberán de ser planteadas y ajusticiadas por la Administración Pública, serán las advertencias por medio de notificación, las amonestaciones con hechos comprobados, la ejecución de la garantía de cumplimiento, la clausura de los actos, la cancelación de permisos y patentes, la demolición de construcciones, imponer trabajo comunal o cursos educativos ambientales y la imposición de obligaciones para la diversidad biológica.

Los delitos ambientales no entran dentro de la categoría del Tribunal Ambiental Administrativo, estos son condenados por nuestro Derecho penal, predominando los principios *ius ambientales*, conociéndolo como el Derecho ambiental, “obedeciendo a los replicadores internacionales y estatales, inclinados a prohibir bajo tipos penales especiales, las conductas lesivas de aquellos bienes defendido jurídicamente, grabando con penas altas estos hechos” (Rodríguez, 2013).

Estos delitos se localizan en el Código Penal (Asamblea Legislativa, 2020) concordado y anotado con los delitos de las leyes especiales, alguno de los más sobresalientes sería, primeramente, la Ley General de Agua Potable (Asamblea Legislativa, 1953), la cual sanciona a aquellas personas desperdicien, usen indebidamente o alteren el funcionamiento del sistema de aguas potables. La Ley de Aguas (Asamblea Legislativa, 2012): sufrirá de una pena el que deseché basuras o cualquier tipo de producto que contamine los cauces de agua pública o quien ocasione derrames de las aguas de una corriente. Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Asamblea Legislativa, 2009), la que tipifica la sanción a los representantes legales de compañías que laboran y exploten marinas o atracaderos turísticos.

Posteriormente, la Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre (Asamblea Legislativa, 2019): aquel que explote sin permiso alguno a la flora o fauna de las zonas marítimo terrestres y en los manglares, igualmente si realizaran construcciones en contra de este mandato. Ley de Protección, Conservación y Recuperación de las Poblaciones de Tortugas Marinas (Asamblea Legislativa, 2002): quien no utilice el Dispositivo Excluidor de Tortugas (conocido como DET) en las zonas dictadas por el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPESCA) serán sancionadas, esto en virtud de que el dispositivo cumple con la finalidad de eludir cualquier muerte accidental de las tortugas marinas y quien con dolo cace y capture tortugas marinas.

Por consiguiente, la Ley de Pesca y Acuicultura (Asamblea Legislativa, 2017) castiga a quien permita el descargo de aletas de tiburón, capture mamíferos marinos y especies acuáticas

cualificadas en peligro de extinción o cualquier hecho delictivo conceptualizado por INCOPECA. “El delito de pesca ilegal utilizando sustancias nocivas, es atenuado como un delito de peligro. El empleo de sustancias venenosas es suficiente para estimarse de gran riesgo, sin que cause cierto daño al ecosistema o a los humanos” (Rodríguez, 2013). La Ley de Conservación de la Vida (Asamblea Legislativa, 2017) se rige junto con las Áreas de Conservación y el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, dividiendo sus delitos por la condición de flora o fauna. Por último, la Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense (Asamblea Legislativa, 2012): existirán sanciones para el transporte irregular, por comercialización desde un buque o embarcación que no disponga de licencia, por el almacenamiento irregular y sanción para el responsable de una embarcación cuya bandera sea extranjera o nacional.

## **La reciprocidad de las entidades destinadas al resguardo del ambiente y el hábitat marino**

### **Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE)**

Su creación formal fue en el año 1980, pero su nombre varió conforme el paso de los años, llegando al 1 de febrero del año 2013 para denominarse como Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), junto con él aparecieron el Consejo Nacional Ambiental, la Secretaría Técnica Nacional Ambiental, el Tribunal Ambiental Administrativo, los Consejos Regionales Ambientales y el Contralor Ambiental, aprobados por la Ley Orgánica del Ambiente.

Su función como ente es crear políticas de todos los recursos naturales, mineros y energéticos y velar por el cumplimiento, otorgando o negando permisos para actividades en las que se vea la explotación de alguno de los elementos ya mencionados. Administrando la legislación para la conservación. El fomentar investigaciones de índole científica y representar al país en sus acuerdos internacionales junto con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

### **Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA)**

Como se dijo anteriormente, la citada Ley Orgánica, en primer lugar, da referencia a la secretaria, la denominada Secretaría Técnica Nacional Ambiental. Es una institución creada el 14 de noviembre del año 1995, por medio de la Ley Orgánica del Ambiente N.º 7554, es un órgano proveniente del Ministerio de Ambiente y Energía (por sus siglas, MINAE), con el objetivo de regular cualquier actividad o proyecto, administrando su proceso.

Según el MINAE (2020), esta regulación se realiza mediante la llamada “Evaluación de Impacto Ambiental, referida con sus siglas como EIA”, que se basa en utilizar guías científicas, administrativas y técnicas para la valoración del proceso a desenvolver, para así poder anticipar derivaciones, ya sean dañinas o positivas para el ambiente.

Los funcionarios adscritos a la Secretaría, según establece el artículo 17 de la aludida ley, son los delegados de velar por el cumplimiento de todas las normas y requisitos implementados en una resolución, cedida por ellos mismos, al momento de aprobar o rechazar el permiso para ejecutar alguna actividad que genere un impacto ambiental. SETENA posee la facultad de acordar cuáles son acciones prioritarias y cuáles no para otorgar un nivel de primacía, dependiendo de tres factores que se sugieren en la misma al definirlos como:

La autoridad competente otorgará prioridad a las acciones tendientes a la protección y el mejoramiento del ambiente humano. Para ello,

a) Promoverá la investigación científica permanente en materia de epidemiología ambiental.

b) Velará por el control, la prevención y la difusión de los factores físicos, químicos, biológicos y sociales que afecten el bienestar físico, psíquico y social de la población y el equilibrio ambiental.

c) Propiciará el establecimiento de áreas verdes comunales y de recreación, necesarias para el disfrute sano y espiritual de los residentes en los asentamientos humanos. (art.26)

### **Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC)**

Se creó mediante el numeral 22 de la Ley de la Biodiversidad (Asamblea Legislativa, 1998), dependiente, asimismo del MINAE, se creó con un objeto y ese es el de perseverar la vida silvestre, los bosques, las áreas reconocidas como áreas protegidas y de suma importancia para que se mantenga su conservación y las cuencas hidrográficas y los sistemas hidráulicos o bien hídricos.

Brenes y Soto (2017) publicaron un informe sobre la creación y el desarrollo de SINAC, en el que se establecen todos sus planes de acción, informes, iniciativas de cambios, su historia y sus metas alcanzadas relacionadas con la recuperación de áreas protegidas en estados de vulnerabilidad. El SINAC ha creado dos áreas, base pilares de la protección marina, estas serían el Área Marina Protegida (2011) (por sus siglas AMP) y el Área Marina de Manejo Montes Submarinos (2011) (por sus siglas AMM-MS) consumadas para el espacio marino.

### **Tribunal Ambiental Administrativo**

Una entidad separada del Ministerio del Ambiente y Energía, esta entidad resuelve denuncias en sedes administrativas, destinadas a personas privadas o públicas por la transgresión de la legislación ambiental. Creada en enero del año 1971, por la Ley Orgánica del Ambiente, su competencia es de territorio nacional. Su composición es de tres jueces suplentes y tres jueces propietarios, nombrados por el Consejo Nacional Ambiental. Su procedimiento se regirá mediante el Reglamento de Procedimiento del Tribunal Ambiental Administrativo, N.º 34136.

En cuanto al Tribunal Ambiental Administrativo, afirmado por Blanco (2020), tiene relación con temas marítimos siempre que haya afectación al ambiente y cuando se trate de infracciones administrativas claramente. En otros casos, como por ejemplo, en temas de pesca ilegal, se llevan más por medio de la Fiscalía de delitos ambientales.

Este Tribunal lleva a cabo sus procesos mediante cinco principios, los cuales serían el de oralidad, oficialidad, celeridad, informalidad e inmediación de la prueba. Agota la vía administrativa, queriendo explicar que sus resoluciones serán de carácter meramente administrativo y que su competencia se aplicará a todo el país sin exclusión alguna. En caso de que los procesos no cumplan con los requerimientos que manifiesta el Reglamento de Procedimiento del Tribunal Ambiental Administrativo (Poder Ejecutivo de la República de Costa Rica, 2008) se cumplirá con lo que se conviene sobre las nulidades:

Quando sea del caso, el Tribunal podrá, de oficio o a solicitud de parte, declarar nulidades y disponer la reposición de trámites, a fin de corregir irregularidades que pudieren afectar la validez del procedimiento ordinario administrativo, se podrá aplicar por analogía, las normas del Código Procesal Civil, Código Procesal Penal y el Código Agrario, con el objeto de proveer la debida celeridad y eficacia del proceso. (artículo 12)

### **Costa Rica versus el internacionalismo de las leyes de navegación**

Existen varios países que poseen una ley o un código referente al ámbito marítimo, Puerto Rico, Canadá, Estados Unidos, Panamá y Argentina, entre otros. El Código Marítimo de Navegación de Argentina, según Mora y Barahona (2011), se ha implementado en los sistemas jurisdiccionales de países como Chile, Honduras, Guatemala, El Salvador y Costa Rica, citando textualmente a las autoras: “esta se focaliza esencialmente en tres grandes temas: la seguridad de la vida humana en el mar, la contaminación de agua por derrame de hidrocarburos, y la convención sobre línea de carga” (p. 255).

Sin descartar que no necesariamente los Estados de cada país tienen que establecer primero el cambio, al contrario, las empresas que crean sus propias políticas ambientales como la

naviera ZIM AGENCY COSTA RICA, son aún más responsables a la hora de laborar como compañía que al acatar ordenes globales. Según Mora (2020), su empresa ZYM AGENCY cuenta con una política ambiental fuerte y capaz para asegurar cualquier inconveniente ocasionado en comarca marítima para responder automáticamente por sus daños y resarcirlos.

Tienen definido cuáles puestos han de utilizar para realizar el descargo de las aguas negras para que las cisternas correspondientes los desechen en los lugares apropiados de cada país; sin embargo, Mora (2020) comenta que en Costa Rica no hay una planta de tratamiento para el adecuado vertimiento de sustancias nocivas, debido a que no existe ley que intervenga ni una conveniente inspección sobre dicho procedimiento.

### **Derecho marítimo y derecho ambiental: su integración**

La responsabilidad colectiva, el *erga omnes*, conceptualizado anticipadamente, pero que viene a ser de suma relevancia para la integración entre estas dos ramas, según Payne (2015), al mencionar que “la profundidad de los fondos marinos es un área común de toda la humanidad sujeta a la gobernanza colectiva por parte de la comunidad internacional”.

La Convención del Derecho del Mar implanta que en el fallo de la cautela del cumplimiento por parte de las empresas cuya representación patrocina a un Estado o Nación, se verán como los delegados de aplicar las consecuencias punibles a los que ocasionaron el detrimento marino. Si bien, los que estén bajo esta jurisdicción nacional deberán de responder, exceptuando a los que estén fuera de estas normativas.

La integración se refiere a la integración de la normativa, a la sectorial, a la interdisciplinaria y a la de los contribuyentes en el proceso. Payne (2015) nos explica que la integración normativa pretende recolectar los aportes del Derecho ambiental, los derechos del mar y el Derecho marítimo. La misma autora nos explica que la interdisciplinaria y la sectorial se perfeccionan de la mejor manera, utilizando el conocimiento de juristas y expertos junto con el acoplamiento de los dinamismos que se practican en el espacio oceánico. Acordando la integración de usuarios como:

Con la regulación de las relaciones inter-estatales. Sin embargo, el uso de los océanos implica a individuos y otras personas jurídicas, que deberían tener un rol en la regulación del espacio oceánico.

### **Conclusiones**

Es más que puntual la desorganización entre el Estado y las instituciones que salvaguardan los recursos marino-costeros. La falta de un hilo conductor entre estas y las lagunas legales que existen provoca que las empresas y la sociedad traten de esquivar cualquier tipo de responsabilidad, ya sea ambiental o náutica.

En cuanto a la normativa costarricense, se puede observar que está desactualizada, es dispersa y desajustada a la realidad ambiental y marítima que se está viviendo. A nivel nacional no hay avance ni interés alguno, pero internacionalmente se cuenta con suficiente apoyo por parte de la OMI y sus convenios. En el plano ambiental se encuentra un gran refuerzo legislativo en temas administrativos, pero podría mejorarse con respecto a la responsabilidad jurídica, es indiscutible afirmar que las leyes ambientales del país no son constantes y ajustadas a las circunstancias. No contamos con leyes claras de aquellas embarcaciones que contaminan y al encontrarse Costa Rica tan cerca de tráficos internacionales como el Canal de Panamá, es urgente que se apruebe una ley más específica para la protección del medio ambiente marino. No saber qué sucedería si en Costa Rica se volcara un buque con más de 4000 mil automóviles, porque iba mal cargado y no contaba con los requisitos dispuestos en el Convenio SOLAS, no se sabe quién sería el responsable, cómo se sancionaría ni cómo se podría regular. Efectivamente existen leyes especiales que se pueden adecuar, mas no hay una respuesta clara de su eventual situación.

## Referencias

Aguilar, G. e Iza, A. (2005). *Manual de derecho ambiental en Centroamérica*. San José, Costa Rica: Centro de Derecho Ambiental de la Unión Mundial para la Naturaleza.

Aguilera, V.; Aguirre, C.; Barbieri, M.; Castillo, M.; Contreras, M.; Dewitte, B.; Echeveste, P.; Farías, L.; Fernández, C.; Gómez, P.; Lagos, N.; Lara, L.; Marquet, P.; Miquel, J.; Molina, M.; Montecino, V.; Morales, M.; Narváez, D.; Navarrete, S.; Oliveros V.; Quiroga, E.; Ramajo, L.; Rojas, M.; Saavedra, L.; Salinas, X.; Silva, C.; Urbina, M.; Vargas, C.; Vidal, G.; Dassow, P.; Winckler, P. y Yáñez, E. (2019). *Océano y Cambio Climático. 50 preguntas y respuestas*. Recuperado de: <https://cop25.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2020/01/Abc-del-oceano-y-el-cambio-climatico.pdf>

Asamblea Constituyente de la República de Costa Rica. (1949). *Constitución Política*. Recuperado de [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=871](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=871)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (1995). *Ley Orgánica del Ambiente*. Recuperado de: [https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=27738](https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=27738)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (1998) *Código Procesal Penal*.

Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=41297](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=41297)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (2017) *Código Penal concordado y anexado con los delitos de las leyes especiales*.

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (s.f.) *Proyecto de Ley de Navegación Acuática*.

Recuperado de: <http://www.aselex.cr/boletines/Proyecto-21095.pdf>

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1853). *Código de Comercio Marítimo*.

Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=6205&n](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=6205&n)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1998). *Ley sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social*. Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=26393&nValor3=27926&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=26393&nValor3=27926&strTipM=TC)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2012). *Jurisdicción Agraria*. Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=2107&nValor3=90657&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=2107&nValor3=90657&strTipM=TC)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2016). *Ley General de la Administración Pública*. Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=13231](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=13231)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2019). *Ley de Jurisdicción Contenciosa Administrativa*. Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=57436](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=57436)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2019). *Ley de Responsabilidad de las Personas Jurídicas sobre Cohechos Domésticos, Soborno Transnacional y otros delitos*. Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88954&nValor3=116544&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88954&nValor3=116544&strTipM=TC)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1953). *Ley General de Agua Potable*. Recuperado de:

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=6825&nValor3=7296&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=6825&nValor3=7296&strTipM=TC)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2002). *Ley de Protección, Conservación y Recuperación de las Poblaciones de Tortugas Marinas*. Recuperado de:  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=49678&nValor3=53149&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=49678&nValor3=53149&strTipM=TC)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2009). *Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos*. Recuperado de:  
[http://www.pgrweb.go.cr/SCIJ/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=43078](http://www.pgrweb.go.cr/SCIJ/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=43078)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2012). *Ley de Aguas*. Recuperado de:  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=11950&nValor3=91553&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=11950&nValor3=91553&strTipM=TC)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2012). *Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense*. Recuperado de: [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=74441&nValor3=0&strTipM=TC#:~:text=La%20presente%20ley%20es%20de,prohibidas%20descritas%20en%20esta%20ley](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=74441&nValor3=0&strTipM=TC#:~:text=La%20presente%20ley%20es%20de,prohibidas%20descritas%20en%20esta%20ley).

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2017). *La Ley de Conservación de la Vida*. Recuperado de: [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=12648](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=12648)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2017). *Ley de Pesca y Acuicultura*. Recuperado de: [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=54688](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=54688)

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2019). *Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre*. Recuperado de: [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=32006](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=32006)

Barahona, L. y Mora, M. (2011). *Régimen Jurídico Marítimo costarricense y su Comparación con Otras Realidades Internacionales*. Recuperado de: <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/Regimen-Juridico-Maritimo-Costarricense.pdf>

Blanco, M. (2020, agosto 1). Entrevista con Mariana Blanco. *Contaminación: Basura marina*. Dispositivo móvil. San José, Costa Rica.

Brenes, C. y Soto, N. (2017). *Sistematización del Proceso de Creación y Desarrollo del SINAC*.

Recuperado de:

<http://www.sinac.go.cr/ES/partciudygober/Libros%20Sistematizacion/Creacion%20y%20Desarrollo%20del%20SINAC.pdf>

Cymie R. Payne. (2015). *Prevención y manejo de conflictos en recursos naturales compartidos*.

Recuperado de:

[http://www.oas.org/es/sedi/dsd/EstadoDeDerechoEnMateriaAmbiental\\_EnsayoSeleccionado.PDF](http://www.oas.org/es/sedi/dsd/EstadoDeDerechoEnMateriaAmbiental_EnsayoSeleccionado.PDF)

Dávalos, J. (2016, mayo 2). Entrevista con Joaquín Dávalos Paz. *El derecho ambiental en las áreas*

*marítimas* – razón cero. Canal IMEFI.TV, 4m37s. México. Recuperado de:

<https://www.youtube.com/watch?v=e5ADBV7Teyk&t=406s>

Elías, R. (2015) *Mar del Plástico: Una Revisión del Plástico en el Mar*. Recuperado de:

[https://www.oceandocs.org/bitstream/handle/1834/10964/RevINIDEP27\\_83.pdf](https://www.oceandocs.org/bitstream/handle/1834/10964/RevINIDEP27_83.pdf)

González R., y Peña, M. (2019). *El proceso ambiental en Costa Rica*. Recuperado de:

<https://escuelajudicialpj.poder->

[judicial.go.cr/Archivos/bibliotecaVirtual/derechoAmbiental/ambiental\\_mario\\_pena/El%20Proceso%20Ambiental%20en%20Costa%20Rica.pdf](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/Archivos/bibliotecaVirtual/derechoAmbiental/ambiental_mario_pena/El%20Proceso%20Ambiental%20en%20Costa%20Rica.pdf)

González, J. P. (2007). *Manual de delitos ambientales*. San José, Costa Rica: Litografía e Imprenta LIL, S.A.

Herra, S. (2020, julio 15). Entrevista con Sergio Herra. *Responsabilidad Penal Jurídica*. Dispositivo móvil. San José, Costa Rica.

Jiménez, J. (2020, agosto 4). Entrevista con José Luis Jiménez. *Proyecto de Ley de Navegación Acuática*. Dispositivo móvil. San José, Costa Rica.

Loaiza, N. y Mata, P. (2013). *Societas Delinquere Potest: Rompiendo el Paradigma, ¿Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica y Derecho Administrativo Sancionador?*  
Recuperado de: <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/SOCIETAS-DELINQUERE-POTEST-ROMPIENDO-EL-PARADIGMA-Responsabilidad-Penal-de-la-persona-jur%C3%ADdica-y-derecho-Administrativo-sancionador.pdf>

Mauri, C. (2010). Manual de investigación delitos ambientales. San José, Costa Rica, Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional.

Mauri, C. (2010). Manual de juzgamiento de los delitos ambientales. San José, Costa Rica, Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional.

Ministerio de Ambiente y Energía, MINAE. (2020). *Historia del MINAE*. Recuperado de: <https://www.minae.go.cr/acerca-de/acerca-del-minae/historia-minae>

Mora, E. (2020, 16 agosto). Entrevista con Edwin Mora. *Costa Rica versus el internacionalismo de las leyes de navegación*. Dispositivo móvil. San José, Costa Rica.

Nicholas Bryner. (2015). Aplicación y cumplimiento ambiental. Recuperado: [http://www.oas.org/es/sedi/dsd/EstadoDeDerechoEnMateriaAmbiental\\_EnsayoSeleccionado.PDF](http://www.oas.org/es/sedi/dsd/EstadoDeDerechoEnMateriaAmbiental_EnsayoSeleccionado.PDF)

Nieto, M. (2008). *Responsabilidad penal de las personas jurídicas*. Valencia, España.

Organización de las Naciones Unidas. ONU. (2017) *La ONU lucha por mantener los océanos limpios de plásticos*. Recuperado de: <https://news.un.org/es/story/2017/05/1378771>

Organización Marítima Internacional. OMI. (1972). *Convenio y Protocolo de Londres*. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/LCLP/Paginas/Default.aspx>

Organización Marítima Internacional. OMI. (1973). *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)*. Recuperado de: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

Organización Marítima Internacional. OMI. (1974) *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, (Convenio SOLAS)*. Recuperado de: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Organización Marítima Internacional. OMI. (1982). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>

Organización Marítima Internacional. OMI. (2020) *Listado de Convenios de la OMI*. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Default.aspx>

Poder Ejecutivo de la República de Costa Rica (2008). *Reglamento de Procedimiento del Tribunal Ambiental Administrativo*. Recuperado: [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=62353](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=62353)

Quesada, A. (2020, 27 julio). Entrevista con Alberto Quesada. *Contaminación: basura marina*. Dispositivo móvil. San José, Costa Rica.

Radovich, S. (2018). *Aportes sobre la integración del Derecho Marítimo, Derecho Ambiental y Derecho del Mar hacia la Prevención y Precaución de la Contaminación del Ambiente Marino.*

Recuperado de:

file:///Users/andreamora/Downloads/2018\_01\_29\_Radovich\_Contaminacion-marina3.pdf

Secretaría Técnica Nacional Ambiental, SETENA. (marzo, 2020). *Preguntas Frecuentes.*

Recuperado de <https://www.setena.go.cr/preguntas-frecuentes/>

Sistema de Áreas de Conservación, SINAC. (2020). *Misión y Visión.* Recuperado de:

<http://www.sinac.go.cr/ES/conozca/Paginas/default.aspx>