

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES**



TRABAJO DE INVESTIGACION:

**EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR) EN EL MARCO DE LAS
RELACIONES INTERNACIONALES Y SUS IMPLICACIONES
JURIDICO POLITICAS PARA LOS PAISES SUBDESARROLLADOS.
CASO EL SALVADOR**

PRESENTADO POR:

Ana Cecilia Cañas Meléndez

Luisa Veraly Guevara Escobar

Violeta María Reina Gómez

PARA OPTAR AL GRADO DE:

LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, ABRIL DE 2009

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTOR:

Ingeniero Rufino Quezada

VICE RECTOR ACADEMICO:

Maestro Miguel Ángel Pérez

VICE RECTOR ADMINISTRATIVO:

Licenciado Óscar Noé Navarrete

SECRETARIO GENERAL:

Licenciado Douglas Vladimir Alfaro Chávez

FISCAL GENERAL:

Doctor René Madecadel Perla

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANO:

Doctor José Humberto Morales

VICE DECANO:

Maestro Oscar Mauricio Duarte Granados

SECRETARIO:

Licenciado Francisco Alberto Granados Hernández

ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES

DIRECTOR DE LA ESCUELA:

Maestro Jorge Alberto Aranda

COORDINADOR DEL PROCESO DE GRADUACION:

MRI Efraín Jovel Reyes

DIRECTORA DEL PROCESO DE GRADUACION:

Doctora Cecilia Segura de Dueñas

AGRADECIMIENTOS

“Cuando se nos otorga la enseñanza se debe percibir como un valioso regalo y no como una dura tarea, aquí está la diferencia de lo trascendente”

Albert Einstein.

Agradezco a Dios todopoderoso por bendecirme en todo momento, especialmente en mi carrera universitaria, a mis padres y hermanos por estar siempre a mi lado en especial a mi papá que a través de sus consejos y apoyo me motivó a culminar este trabajo.

Asimismo, a mis amigos que con su amistad y comprensión me apoyaron en este proceso.

En mi trabajo a mis superiores por darme la oportunidad de desarrollarme profesionalmente.

Violeta María Reina Gómez

INDICE

INTRODUCCION	iv
CAPITULO I	
1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)	2
1.1 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Montego Bay, Jamaica, 1982.	8
a) Importancia.	10
b) Estructura.	12
1.2 Régimen Jurídico Salvadoreño en materia de Derecho del Mar	
a) Evolución Constitucional del Espacio Marítimo.	12
b) Constitución de la República de El Salvador vigente.	17
b.1) Soberanía y Jurisdicción.	17
b.2) Irreductibilidad.	21
c) Convenios Marítimos Internacionales Ratificados por El Salvador	
c.1) Proceso de ratificación de convenios y tratados.	21
c.2) Convenios Marítimos Internacionales en Estudio.	23
CONCLUSION CAPITULAR.	24
CAPITULO II	
2. Desarrollo Portuario.	27
2.1 Ubicación Geográfica de El Salvador.	29
2.2 Puertos.	31
a) Puerto Punta Gorda.	32
b) Puerto de La Libertad.	33
c) Puerto de Acajutla.	34
d) Puerto de La Unión.	35
2.3 Capacidad portuaria.	41
a) Puerto de Acajutla.	42
b) Puerto de La Unión.	43
2.4 Política Marítima del Estado salvadoreño.	47
a) Instituciones.	47
b) Legislación Marítimo Portuaria.	51
CONCLUSION CAPITULAR.	61

CAPITULO III

3. Consecuencias del Desarrollo Portuario y Marítimo como efecto de la pertenencia o no a la CONVEMAR.	63
3.1 Implicaciones de la Activación del Puerto de la Unión..	65
a) Beneficios sociales y económicos del Puerto de La Unión.	65
b) Efectos bajo la postura oficial de no ratificar la CONVEMAR.	69
b.1) Jurídicos.	69
b.2) Económicos.	70
c) Efectos bajo la aceptación de ratificar la CONVEMAR.	71
c.1) Jurídicos.	71
c.2) Económicos.	72
3.2 Investigación de Campo.	72
a) Objetivo.	74
b) Universo y Muestra.	74
c) Metodología.	76
d) Análisis de resultados de la encuesta.	77
d.1) Tabulación y Análisis.	77
e) Conclusiones y Análisis cualitativo de la encuesta.	93
e.1) Conclusiones.	93
e.2) Análisis cualitativo y comentarios de entrevistados	93
CONCLUSION CAPITULAR.	97
CONCLUSIONES GENERALES	98
RECOMENDACIONES.	100
INDICE DE MAPAS E IMAGENES	
Mapa 2.1 Ubicación Geográfica de El Salvador.	30
Mapa 2.2 Zona Geográfica en el oriente de El Salvador.	36
Imagen 2.1 Referencias sobre proyecto de desarrollo Puerto La Unión	43
Imagen 2.2 Imagen sobre proyecto de desarrollo Puerto La Unión.	44

ANEXOS

Anexo I: Estructura de la CONVEMAR.	102
Anexo II: Convenios Internacionales ratificados por El Salvador.	104
Anexo III: Instituciones que administran los puertos.	106
Anexo IV: Encuestas..	107
GLOSARIO.	123
BIBLIOGRAFIA.	127

INTRODUCCION GENERAL

El presente trabajo de graduación denominado El Derecho del Mar CONVEMAR en el marco de las Relaciones Internacionales y sus implicaciones Jurídico políticas para los países subdesarrollados. Caso El Salvador es un tema de vital importancia para observar el vacío vigente que existe en El Salvador en cuanto a la no aplicación del derecho marítimo internacional, la incongruencia de las leyes salvadoreñas vigentes en torno a estas leyes internacionales.

Así mismo esquematizar como se ha venido desarrollando la aplicación de algunos convenios o tratados internacionales del derecho marítimo internacional, la no ratificación de la CONVEMAR, el por qué de su no ratificación, cuales serían las consecuencias que conllevarían en un momento determinado la no ratificación de esta ley internacional en nuestro país, principalmente hoy que se tiene la visión de instalar y desarrollar en el país una obra de grandes magnitudes como el Puerto de Cutuco en La Unión.

Dentro de la normativa vigente en la legislación salvadoreña respecto al derecho marítimo internacional se encuentran el Código Civil que es de 1980 Art. 574 y en la Constitución de la República de 1983 es el Art 83 y 84 inciso 4º se debe resaltar que en la constitución se dice una cosa y en el Código Civil otra, ya que la constitución no se reformo por costos políticos y por la idea de que el territorio salvadoreño es irreductible y aceptar las 200 millas marinas sería como reducirlo, además el cambio brusco en la adopción de la reforma en el Código Civil obedece a condiciones interpuestas por Estados Unidos para firmar el tratado de libre comercio.

Los esfuerzos por actualizar y poner en sintonía la normativa nacional con lo que manda el Derecho Marítimo Internacional han fructificado últimamente con algunos buenos logros, por ende la importancia del presente trabajo trasciende de una simple observación y análisis de posturas jurídico políticas, que adquiere relevancia en el proceso de apertura de sus aguas territoriales al comercio y el turismo internacional.

Existen esfuerzos claros por mejorar y adoptar una adecuada legislación y administración marítima renovada como: la creación de instituciones y leyes capaces de adecuarse y hacer funcionar el Derecho del Mar según las disposiciones internacionales; sin embargo, existe aún la gran interrogante del porqué El Salvador no ratifica la Convención del Mar cuando está realizando grandes esfuerzos por lograr un mejor aprovechamiento de su espacio marítimo, a través del desarrollo marítimo portuario. Por ende, la duda sobre cuáles serían sus implicaciones a nivel internacional, también persisten.

Con respecto a los antecedentes de la investigación, dentro del proceso indagatorio se ha recabado información de distintas fuentes tanto al interior de la Universidad de El Salvador, como a nivel externo, constatando que, hasta este momento, quizás por ser un tema nuevo en la palestra de los diferentes problemas nacionales, se ha encontrado poca información específica respecto al tema del Desarrollo Portuario.

Mucho se ha escrito sobre Derecho del Mar, pero existen muy pocos documentos e investigaciones que profundicen directamente sobre la ratificación de la CONVEMAR, debido a que este instrumento es relativamente nuevo.

Se debe aclarar que a pesar de ser un tema nuevo en la palestra de discusión nacional y de no existir investigaciones específicas al respecto, se cuenta con bibliografía que permitirá desarrollar esta investigación.

Siendo la doctrina y la normativa jurídica el esquema idóneo para restringir o permitir los alcances de cualquier derecho, es necesario partir de hechos que, a nivel internacional, han dispuesto todo marco legal relacionado con ello y que al adaptarlo internamente requiere de ciertas modificaciones en la normativa nacional.

Además, el desarrollo de proyectos estatales con efectos e incidencias a nivel internacional requiere la creación de un marco legal que le autorice desde su ejecución

hasta el momento en que entre en funcionamiento y pueda tener repercusiones no sólo a nivel nacional.

La importancia de los tratados como fuente del Derecho Internacional y como medio de desarrollar la cooperación pacífica entre las naciones, sean cuales fueren sus regímenes constitucionales y sociales, buscan crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas del mismo. Es así que, el Tratado tiene como efecto esencial crear normas jurídicas, engendrar derechos y obligaciones, “obliga a las partes” y debe ser cumplido por ellas de “buena fe” (art. 26 Convención de Viena 1969).

La Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados -adoptada por la Conferencia sobre el Derecho de los Tratados de la ONU el 22 de Mayo de 1969, que entró en vigencia a nivel internacional el 27 de Enero de 80, conforme al Art. 84 de la misma, firmada por El Salvador el 16 de Febrero de 1970, aún no ratificada-, que constituye el marco legal al cual deben sujetarse las relaciones jurídicas entre los sujetos de derecho internacional, recoge los principios consuetudinarios del derecho internacional tradicional, como el *pacta sunt servanda* y las normas del *ius cogens*, consagrados en su preámbulo y Arts. 26 y 53 respectivamente¹.

Dicho instrumento, además de regular las relaciones entre Estados, establece el procedimiento a seguir para la negociación, ratificación, aprobación y adhesión de los tratados; asimismo, prescribe los derechos y obligaciones que de los mismos se pueden derivar y la jerarquía normativa de éstos en relación con la normas internas de cada Estado, todo sin perjuicio del régimen constitucional vigente dentro de cada país. En su Art. 2 inciso b, expresa: "se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado entre Estados y regidos por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular".

¹ Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1969.

De lo anterior se establece que los tratados son vínculos obligatorios jurídico-internacionales, producto de un acuerdo de voluntades celebrado entre sujetos de derecho internacional, sean estos Estados u organismos internacionales; quienes al celebrarlo se han comprometido a cumplir con el contenido del tratado. "El que un pacto internacional sea obligatorio -sostiene Zippelius-, no puede tener su fundamento jurídico únicamente en la ratificación del tratado, sino en una regla jurídica preexistente, según la cual, los tratados, una vez concluidos, también deben ser respetados (pacta sunt servanda)".

En cuanto al procedimiento mediante el cual los tratados pasan a formar parte del sistema de fuentes de un Estado es el llamado proceso de *ratificación*.

En el Art. 2 de la Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados, literal b reza: "se entiende por ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, según el caso, el acto internacional así denominado, por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un tratado".

Ese acto internacional por el cual un Estado expresa su consentimiento en obligarse, no siempre será por la vía de la ratificación, pues según el Art. 11 de la citada Convención, -incluido en la Parte II, denominada Celebración y Entrada en Vigor de los Tratados-, "el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado podrá manifestarse mediante la firma, el canje de instrumentos que constituya un tratado, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier otra forma que se hubiere convenido".

De lo anterior se establece lo siguiente: el acto por el cual un Estado puede obligarse al cumplimiento de un tratado, puede ser estudiado desde dos puntos de vista; el primero, basado en el derecho internacional propiamente, por medio del cual se entendería que un Estado puede manifestar su consentimiento en obligarse, no necesariamente a través del proceso de ratificación de un tratado, pues ella solo es una de las tantas formas por la que un Estado expresa su consentimiento; el segundo, basado en el derecho interno de cada Estado, según el cual este ente expresará su consentimiento en obligarse

internacionalmente, de acuerdo a la forma que le habilita su ordenamiento jurídico. En algunos casos será por el proceso de ratificación del tratado; en otros, puede ser el canje de instrumentos, la simple firma del tratado, o cualquier otra forma.

Desde ese segundo aspecto -basado en el derecho interno-, según la Constitución Salvadoreña, el acto mediante el cual el Estado Salvadoreño expresa su consentimiento en obligarse por un tratado, es el referido procedimiento de ratificación; pues, según el Art. 168 ordinal 4° Constitución, corresponde al Presidente de la República celebrar tratados y convenciones internacionales y, someterlos a la Asamblea Legislativa para su ratificación; competencia que, en efecto, corresponde al Órgano Legislativo, según el Art. 131 ordinal 7° Constitución.

En El Salvador y según lo dispuesto en el Art. 144 inc. 1° Constitución, los tratados internacionales celebrados por el país con otros Estados u organismos internacionales, constituyen leyes de la República al entrar en vigencia, conforme a las disposiciones del mismo tratado y de la Constitución. Partiendo de lo anterior, es preciso referirse al procedimiento que debe cumplir un tratado para adquirir vigencia en El Salvador.

En primer lugar, el Art. 168 de la Constitución, al prescribir las atribuciones y obligaciones del Presidente de la República, en su ordinal 4° dice: "Celebrar tratados y convenios internacionales, someterlos a la ratificación de la Asamblea Legislativa, y vigilar su cumplimiento"; en segundo lugar, de acuerdo al Art. 133 de la Constitución -comprendido en la Sección Segunda, denominada La Ley, su Formación, Promulgación y Vigencia-, "tienen exclusivamente iniciativa de ley: 2° El Presidente de la República por medio de sus Ministros"; en un tercer momento, corresponde a la Asamblea Legislativa -según lo prescribe el Art. 131 ordinal 7° Constitución-, "Ratificar los tratados o pactos que celebre el Ejecutivo con otros Estados u organismos internacionales, o denegar su ratificación"; finalmente, tal y como lo prescribe el ordinal 8° del Art. 168 Constitución, corresponderá al Presidente de la República "sancionar, promulgar y publicar las leyes y hacerlas ejecutar".

De lo anterior se tiene que los tratados internacionales celebrados por El Salvador deben cumplir con una serie de requisitos, para el solo efecto de entrar en vigencia y, por ende, ser leyes de la República.

Este proceso comienza desde el momento en que son celebrados y firmados por el Órgano Ejecutivo -a través de los funcionarios que se encuentran legitimados para ello-; en segundo lugar, son sometidos -directamente por el Presidente de la República o a través de sus ministros- a la Asamblea Legislativa para su ratificación; y, en tercer lugar, por tratarse de leyes de la República -Art. 144 Constitución-, corresponde al Presidente sancionarlos, promulgarlos y publicarlos, para que el mismo surta efectos en El Salvador, siempre que dicho tratado se encuentre en vigencia a nivel internacional; ya que -siguiendo el contenido del Art. 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados-, si el tratado sólo ha sido firmado y falta su ratificación, se entiende en ese caso que se trata de un Estado contratante, pero si el mismo, ya fue firmado, ratificado y está en vigencia tanto a nivel internacional como nacional, se trata de un Estado Parte.

Es importante plasmar de una forma clara el proceso administrativo de los puertos, su capacidad, legislación e institucionalidad para regular las actividades portuarias, como consecuencia del desarrollo portuario, es el punto central para hacer del país un centro logístico competitivo, a nivel regional.

Los espacios marítimos y acuáticos continentales situados en el territorio salvadoreño, están sujetos a la jurisdicción y soberanía nacional, según el Artículo 84 de la Constitución de la República. Quedan comprendidos en las disposiciones de la Ley General Marítimo Portuaria y sus reglamentos, todas las relaciones jurídicas vinculadas a la actividad marítima y portuaria. En especial, están comprendidas las siguientes personas y actividades:

- ✓ La navegación en los puertos y sus canales de acceso se rige por las disposiciones de la Ley General Marítimo Portuaria y por las regulaciones de

la Autoridad Marítima Portuaria en materia de navegación, atraque y desatraque de buques.

- ✓ Corresponde a los tribunales comunes de El Salvador conocer de las controversias que se susciten entre particulares con motivo de la aplicación de la Ley General Marítimo Portuaria, sin perjuicio que las partes decidan someterlo a arbitraje, de conformidad a las leyes aplicables².

Es así que, La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) atendiendo las exigencias nacionales e internacionales sobre las medidas de seguridad, ha implementado planes y proyectos con las diferentes empresas, garantizando la puesta en marcha de los mismos, de acuerdo a las normativas nacionales e internacionales de seguridad.

La relevancia de esta investigación radica en lo novedoso y lo poco explorado sobre El Salvador y el Derecho Marítimo en la carrera de Relaciones Internacionales. De esta manera podrá servir de base e insumo para futuras investigaciones de acuerdo al desarrollo del mismo en El Salvador; aclarando que el tema está orientado a encontrar los factores concretos que inciden en la postura que el Estado mantiene ante la no ratificación de la CONVEMAR.

El papel que juegan los diferentes actores en el desarrollo del mundo o del sistema internacional está en función de lo económico, comercial, tecnológico y ciencia, medio ambiente y en alguna medida, un poco de democracia.

Por lo tanto, el centro de la investigación se basó en los siguientes enunciados:

² www.amp.gob.sv. Consultado el día 19 de julio de 2007

Hipótesis general

1. La falta de interés y desconocimiento por parte de los actores encargados de crear la política nacional inciden y fundamentan la posición del Estado salvadoreño de no ratificar la CONVEMAR, basados en la soberanía e irreductibilidad del territorio.

Hipótesis específicas

2. El eje de importancia en la política marítima del Estado salvadoreño radica en alcanzar un nivel competitivo a nivel internacional con el aprovechamiento de los espacios marítimos; dicho esfuerzo busca promover la inversión extranjera directa que permitirá mejorar la apertura y competitividad, tanto a nivel nacional como regional (apertura en el 2008).

3. El nuevo derecho del mar fija preceptos normativos orientados a promover el desarrollo de los países; por ello, se auspicia la creación de sistemas de cooperación subregional, que con ayuda de las Naciones Unidas se podría lograr. No ratificar la CONVEMAR creará desventajas para acceder a cooperación técnica y marítima que la misma pone a disposición de los países miembros, así como también el acceso a las instituciones creadas en ella como lo es el Fondo y la solución de controversias por medios pacíficos.

Basados en los enunciados antes expuestos se establecen los objetivos de la investigación los cuales son la referencia para encaminar un aporte de la manera más objetiva en esta problemática.

Objetivo General

- Examinar los factores que han incidido y fundamentan la posición del Estado salvadoreño de no ratificación la CONVEMAR a pesar de estarse orientando hacia un mayor aprovechamiento de los espacios y actividades marítimas a través del desarrollo portuario.

Objetivos Específicos

- Identificar las características de la política marítima del gobierno salvadoreño en relación hacia los espacios y actividades marítimas en los últimos años (2000 – 2007).
- Explicar las consecuencias que pueden derivarse a El Salvador si se está buscando un mayor aprovechamiento de los espacios y actividades marítimas sin ser parte de los convenios internacionales de carácter marítimos.

La investigación se realizará desde una perspectiva descriptiva, pues comprende el análisis de los factores que han incidido y fundamentan la posición del Estado salvadoreño de no ratificación de la CONVEMAR a pesar de estarse orientando hacia un mayor aprovechamiento de los espacios y actividades marítimas a través del desarrollo portuario.

La investigación se llevará a cabo dentro del diseño descriptivo debido a que estará dirigida a identificar el comportamiento de las variables pertenecientes a las hipótesis de trabajo, a fin de enfatizar la importancia que tiene el desarrollo portuario en el país.

Para recopilar la información necesaria que permita probar las hipótesis planteadas, se utilizarán algunas técnicas e instrumentos; las cuales se exponen a continuación:

- Técnicas e Instrumentos: se trabajará con entrevistas, documentos bibliográficos e Internet.

En cuanto a la factibilidad de ésta investigación, se cuenta con suficiente información proveniente de fuentes secundarias además de fuentes primarias que permitieron que se realizara una investigación objetiva.

La presente investigación se focalizará en la postura que El Salvador mantiene frente a la Convención del Derecho del Mar y las posibles consecuencias que ello traería para el país.

Se orientará a partir de la creación de la Ley General Marítima Portuaria (creada en el año 2002), siendo ésta Ley uno de los mayores logros de la legislación salvadoreña en cuanto al desarrollo portuario, esto como, causa y efecto de la búsqueda de un mayor aprovechamiento de los espacios y actividades marítimas que garanticen el desarrollo del sector portuario en El Salvador.

Con lo anterior, se busca enfatizar en la importancia que tiene el desarrollo portuario en el país, como piedra angular para el desarrollo de otros sub-sectores. Debe tenerse en cuenta que, las actividades marítimas portuarias deben estar plenamente vinculadas con una legislación internacional, ya que ese sector es el eje de las relaciones jurídicas que se dan entre el Derecho del Mar y el mismo.

CAPITULO I

CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR Y LA LEGISLACION JURIDICO SALVADOREÑA EN MATERIA DEL DERECHO DEL MAR

La legislación marítima de un país es el marco legal conforme al cual se desarrollan sus actividades marítimas. Si el país dispone de una legislación marítima obsoleta e incompleta, cualquier subsector vinculado en ese ámbito, puede enfrentar problemas de diversa índole que afectarían, no solo a dicho subsector sino también al comercio exterior del país.

Hasta la fecha, El Salvador no ha ratificado algunos convenios internacionales marítimos básicos de derecho público, incluyendo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Además, como normativa jurídica, no dispone de legislación secundaria o reglamentos que faciliten la implementación de dichos convenios.

El presente capítulo describe acontecimientos que provocaron la creación de la CONVEMAR, su contenido y el estatus legal normativo que rige a El Salvador en materia de derecho marítimo; busca explicar las implicaciones que enfrentaría El Salvador con la ratificación del convenio nombrado, teniendo como objetivo examinar los factores que inciden y fundamentan la posición de no ratificar dicha convención, en el contexto que El Salvador se está orientando hacia un mayor aprovechamiento de los espacios y actividades marítimas a través del desarrollo portuario.

1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

A inicios del siglo XVII, basado en principios de derecho romano, Hugo Grocio postuló la "doctrina del mar libre" en su obra *Mare Liberum* (Mar Libre), según la cual los mares no podían ser sujetos de apropiación porque no eran susceptibles de ocupación como las tierras y por ello, debían ser libres para todos ("libertad de los mares").

Sin embargo, en el siglo XVIII Cornelius van Bynkershoek logró sentar el principio en donde el mar adyacente a las costas de un país quedaba bajo su soberanía. La extensión de esta franja marina, cercana al borde costero, quedó entregada a la capacidad de control que el Estado podía ejercer sobre ella. El criterio utilizado para fijar su anchura fue la posibilidad de control desde la costa que permitió el surgimiento de la norma de las tres millas marinas, basada en la tesis de la "bala de cañón" (de Galiani)*.

Fue en el siglo XX cuando muchos Estados expresaron la necesidad de extender el mar territorial, con el fin de proteger los recursos pesqueros y mineros, así también aplicar medidas de control y fiscalización para evitar contaminación del área. Esta situación fue reconocida por la Sociedad de Naciones y por la Conferencia de La Haya sobre Codificación del Derecho Internacional de 1930. En esta conferencia no se logró ningún acuerdo para establecer la anchura del mar territorial, aunque se reconoció la existencia de una zona contigua, con una extensión máxima de 12 millas marinas.

A mediados de ese mismo siglo (XX), en el ámbito latinoamericano, surge la *tesis de las 200 millas marinas* que se vio precedida por algunos acontecimientos como: la *Declaración de Panamá* (1939), que establecía un mar territorial de 300 millas marinas de

* La bala de cañón se refiere al espacio territorial donde el Estado es capaz de cuidar, de responder un ataque, donde tiene jurisdicción y no podría adjudicarse más allá de lo que podía defender. En términos armamentista, se debe recordar que en ese tiempo se acostumbraban hacer invasiones marítimas como de piratas.

extensión; la Resolución VIII sobre *Extensión del mar territorial*, de la *Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores*, de La Habana (1940); la *recomendación del Comité Jurídico Interamericano* (1941), de extender el mar territorial hasta las 12 millas marinas y las *declaraciones de 1945 del Presidente de Estados Unidos Harry Truman*.

Dichas declaraciones se llevaron a cabo el 28 de septiembre de 1945, donde el Presidente Harry Truman declaró que *el Gobierno de Estados Unidos de América considera los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar como parte de la plataforma continental, por debajo de la alta mar, próxima a las costas de Estados Unidos, como pertenecientes a éste y sometidos a su jurisdicción y control y que se reservaba el derecho a establecer zonas de conservación en ciertas áreas de alta mar contiguas a las costas de Estados Unidos cuando las actividades pesqueras han sido desarrolladas y mantenidas o pueden serlo en el futuro en una escala sustancial*.

Dichas declaraciones constituyeron un detonante para muchas otras, hechas unilateralmente en Latinoamérica, emitidas al concluir la Segunda Guerra Mundial³:

- Declaración del Presidente de México, Manuel Ávila Camacho, 29 de octubre de 1945.
 - Decreto del Presidente de Argentina, Juan Domingo Perón, 11 de octubre de 1946.
 - Decreto de Panamá, 17 de diciembre de 1946.
 - Declaración del Presidente de Chile, Gabriel González Videla, 23 de junio de 1947.
- Por primera vez establece un límite preciso de 200 millas marinas.

³ Pacheco Mejía, Daysi Elizabeth. *El Nuevo Derecho del Mar. Enfoque Actual*. Universidad Dr. José Matías Delgado. Enero 1990. Pág. 28

- Declaración del Presidente del Perú, José Luís Bustamante y Rivero, 1 de agosto de 1947 (200 millas marinas).

- Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica, 27 de julio de 1948 (200 millas marinas).

- Constitución Política de El Salvador, 14 de septiembre de 1950 (200 millas marinas).

- Leyes de Honduras, enero y marzo de 1950 (200 millas marinas).

Así también, El Comité Jurídico Interamericano, el 30 de julio de 1952, presentó un *Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines*, basado en la tesis de las 200 millas marinas.

Durante el mismo año, Chile, Ecuador y Perú celebraron una *Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur* en Santiago de Chile, suscribiendo la *Declaración sobre Zona Marítima* (o *Declaración de Santiago de Chile*) el 18 de agosto de 1952, en la que proclamaron *la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas*. Mientras, otros países extendieron su mar territorial a 12 millas marinas.

Todas estas declaraciones y cambios sucedieron por diversos intereses económicos que algunos Estados persiguieron al descubrir, en estas zonas, materia prima importante que podían y debían explotar.

Dada esa posibilidad de explotación, los Estados pretendían salvaguardar su mar adyacente. Países tradicionalmente marítimos habían pugnado siempre por una extensión

reducida (3 millas) de mar territorial por el desplazamiento de sus naves pesqueras, generando una anarquía jurídica respecto del derecho del mar. Por ello, se hizo necesario el surgimiento de un orden jurídico de carácter internacional que regulara tales condiciones.

Fue así como se creó en las Naciones Unidas⁴ una Comisión de Derecho Internacional cuya finalidad era estudiar los aspectos referentes al derecho del mar; para ello, se debía crear un conjunto de normas que regulasen lo que ahora conocemos como Mar Territorial (MT), Zona Contigua (ZC), paso inocente, Alta Mar y lo relativo a la Plataforma Continental (PC), para elaborar finalmente un orden jurídico que cada día se veía difícil de regular.

A fin de dar seguimiento a las conferencias antes mencionadas, se dio inicio a la Conferencia de Ginebra que trató de definir (por medio de proyectos que luego se someterían a estudio y discusión) la anchura del Mar Territorial, Zona Contigua, Paso Inocente, Alta Mar y lo relativo a la Plataforma Continental. En esta ocasión se acordó la creación de comisiones conformadas por delegados de cada país que tenían a su cargo examinar los diferentes temas.

Dicha conferencia produjo un resultado positivo en un lapso de tres meses (febrero a abril, 1952). Los delegados estudiaron y aprobaron cuatro convenios sobre Mar Territorial y Zona Contigua, Alta Mar, pesca y la conservación de los recursos vivos en el mar y la Plataforma Continental, constituyendo así el punto de partida del nuevo cuerpo jurídico del mar que alcanzaría su mayor realización en Montego Bay, hasta Noviembre de 1982, con la firma de la Convención de Jamaica.

A pesar del avance obtenido en aquella conferencia, se propuso la necesidad de nuevas reuniones de carácter internacional en el seno de las Naciones Unidas para estudiar

⁴ NACIONES UNIDAS, 1976. Conferencia ONU sobre el Derecho del Mar, 1976, New York / Publicación: Washington ONU, Idioma: Español. Pag. 26; 21 cm. JX4143 C748 ONU (Biblioteca UCA)

la anchura del Mar Territorial y revisar el contenido de las convenciones para actualizarlas según el tiempo y circunstancias.

A efecto de lograr un acuerdo sobre la anchura del mar territorial y los límites de las pesquerías se convocó a una segunda conferencia en 1960, propuesta por Estados Unidos. Basados en la experiencia de la primera conferencia se formó una sola comisión, que examinó la posibilidad de lograr una anchura de mar territorial aceptable para todos los Estados, pero ello no fue posible por la pugna que persistió entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo.

Ciertos factores políticos, económicos y sociales sirvieron para que esta iniciativa fuera oportuna, el primero de esos factores fue *el proceso de descolonización*. Entre la conferencia de 1958 y fines de 1967, alrededor de 40 países adquirieron la independencia y se incorporaron a las Naciones Unidas; su ingreso al seno del “Grupo de los 77”^{*} ejerció mayor presión para el tratamiento de los asuntos económicos y sociales. El poderío de Estados Unidos y otras potencias se vio afectado por esa mayoría de países que tenían como bandera la solidaridad.

El segundo factor fue *el avance tecnológico*, factor que permitió desarrollar sistemas de explotación de los nódulos de manganeso^{*} (cuyo valor mundial se estima en trillones de dólares), así como la difusión de adelantos en las técnicas de pesca, lo que alentó a los países a iniciarse o la explotación de los recursos vivos del mar. Las superpotencias, por su parte, desarrollaron técnicas para colocar en el suelo marítimo instrumentos de vigilancia, armas nucleares y otras armas de destrucción masiva.

* El G-77 o grupo de los 77 es un grupo de países en vías de desarrollo con el objetivo de ayudarse, sustentarse y apoyarse mutuamente en las deliberaciones de las Naciones Unidas.

* Los nódulos de manganeso, es un metal de transición blanco grisáceo, parecido al hierro, tiene origen marino y se depositan por la sobresaturación de manganeso que existe en el mar y/o por el manganeso que existe en las rocas del fondo marino. Con el paso del tiempo este manganeso se va disolviendo precipitando formando estos nódulos de manganeso. GUADALUPE DE LA LANZA-ESPINO. Diccionario de Hidrología y Ciencias Afines. Publicado por Plaza y Valdes, 1999, pág 199.

Al tomar conciencia de los efectos nocivos de la misma, el tercer factor manifestó *la contaminación* de fuentes terrestres y de buques al medio marino; como referencia de ello se tiene el desastre del Torrey Canyon, ocurrido en 1967, que ocasionó severos daños; esto generó preocupación y atención en un tema sobre el cual no se tenían las regulaciones suficientes. Como efecto de esto, surgió el cuarto factor: *las investigaciones*, ya que se obtuvo información en grandes cantidades que mostraron el poco conocimiento sobre el medio marino.

Como último factor, pero no menos importante, se encuentran *los intereses económicos*; el 87% de los recursos potenciales de hidrocarburos están en el mar y es natural que de la explotación de ellos dependa la solución a los problemas futuros de abastecimiento por parte de los países menos desarrollados, donde estará la riqueza para su desarrollo.

Tras esa coyuntura, fue hasta 1967, cuando las negociaciones para el nuevo derecho del mar reiniciaron gracias a una iniciativa del Gobierno de Malta⁵, que propuso la inclusión a la agenda el tema de una declaración o tratado relativo a la utilización, exclusivamente con fines pacíficos, de los fondos marinos y oceánicos, ocasión en la que se sugirió que la zona internacional se declarara "common heritage of mankind" (herencia común de la humanidad).

Ese mismo año, sólo 25 Estados mantenían el límite de 3 millas marinas, 66 habían fijado un mar territorial de 12 millas marinas y 8 habían fijado un límite de 200 millas marinas.

Fue la *Declaración de Santo Domingo*, en junio de 1972, donde los Estados del Caribe adhieren a la tesis de las 200 millas y la soberanía marítima. En tanto, el Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana, en mayo de 1973, declara como "*zona económica de cada Estado*" a las 200 millas marinas contiguas a sus costas y, en

⁵ Lovo Castelar, José Luis. Prolegómenos del Derecho del Mar. Universidad de El Salvador, diciembre 1988. Pág. 200.

septiembre del mismo año, durante la *Conferencia de Argel*, cerca de 75 Estados se suman a esta posición.

El cúmulo de todas esos sucesos fueron punto de partida para la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; ésta misma se desarrolló en 11 períodos de sesiones, dentro de los cuales El Salvador tuvo un papel importante con intervenciones en los debates, teniendo doble representación: como Presidente del Grupo Latinoamericano y como delegación, generalmente representada por el jefe de la misma, Dr. R. Galindo Pohl⁶.

El primer debate se realizó en Caracas, (Venezuela) y el último, en Nueva York (Estados Unidos), el 30 de abril de 1982, en el que se aprobó la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones. El 10 de diciembre se realizó en Montego Bay (Jamaica), la ceremonia de la firma, tanto del Acta Final de la III Conferencia como de la Convención sobre el Derecho del Mar. El mismo día que fue abierta a la firma, la convención registró 119 Estados signatarios.

1.1 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Montego Bay, Jamaica, 1982⁷

Esta convención engloba la noción de que las cuestiones relativas a los océanos en todo el mundo y las interrelaciones estatales al respecto y su abordaje en conjunto. Se reconoce mundialmente como el régimen que se ocupa de todas las cuestiones de derecho del mar⁸.

⁶ Lovo Castelar, José Luis. IBIDEM, pág. 210

⁷ <http://www.cpps-int.org/spanish/subsecretaria/convemar.htm>. Comisión Permanente del Pacífico Sur. julio del 2007

⁸ BUSTAMANTE, Miguel Angel y MALDONADO, Héctor. 2002. Delimitación de Espacios Marítimos Revista de Información y análisis, No. 19. Pág. 38.

La Convención acota que se ceden a los Estados ribereños ciertos elementos de la jurisdicción internacional sobre las zonas oceánicas dentro de las 200 millas de sus respectivas costas. Entre los poderes otorgados cabe señalar "la jurisdicción con arreglo a... la investigación científica marina [y].... La protección y preservación del medio marino". En el artículo 61 se estipulan los derechos y deberes de dichos Estados en relación con la conservación de los recursos vivos.

El Estado ribereño, tomando en cuenta datos científicos más fidedignos propone adoptar medidas adecuadas de conservación y administración, de los recursos vivos de su zona económica exclusiva para que no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean sub-regionales, regionales o mundiales, cooperarán según proceda.

En esta disposición se insta enérgicamente a la cooperación internacional y regional con este fin. Se alienta a los Estados ribereños a que den a conocer debidamente sus leyes y reglamentos en materia de conservación, pero una vez que lo hayan hecho, los buques pesqueros en dichas aguas deben cumplir con dichos reglamentos.

En la Sección 2 de la Parte VII, se estipula que "todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción," y cooperar entre sí para lograr estos fines. Aunque la mayoría de estas disposiciones se refieren a la pesca de la Alta Mar, estas declaraciones inequívocas ofrecen un decidido mandato en favor de la conservación de las tortugas y otros importantes animales marinos.

Entre otras disposiciones, cabe señalar que la Parte III establece la jurisdicción sobre el Mar Territorial (máximo 12 millas); derechos menores sobre las zonas contiguas (máximo de 24 millas adicionales) y el derecho del Estado ribereño a designar "líneas de base para la pesca" dentro de las mismas.

La Parte V establece las "zonas económicas exclusivas" con un máximo de 200 millas, en las que ciertos elementos de la jurisdicción internacional se otorgan a los Estados ribereños, como se ha indicado, y en las que el Estado ribereño toma decisiones en relación con los niveles de captura de los recursos vivos. En esta disposición se prevé un criterio de "sustentabilidad" que puede ajustarse para tomar en consideración diversos factores sociales y científicos, basado en el deseo de lograr una "utilización idónea" de los recursos vivos.

Además, en esta parte se otorga autoridad a los Estados para reglamentar las temporadas y zonas de pesca; determinar los tipos, tamaños y cantidades de artes de pesca y buques que se autorizarán. Por último, la CONVEMAR y la Convención sobre la Alta Mar (Ginebra, 1958)⁹ autoriza el abordaje y examen de los buques en la Alta Mar que se estima violan algunas de estas disposiciones, así como por otras razones.

a) Importancia

La Convención aborda materias aduanales, fiscales, sanitarias, administrativas, económicas, diplomáticas, científicas, entre otros. Sin embargo, su importancia radica en:

✓ La aceptación casi universal de las doce millas como límite del mar territorial. En este primer apartado, El Salvador en su constitución no lo plantea así¹⁰, ya que cita: ... “el espacio aéreo, el subsuelo y la plataforma continental e insular correspondiente; y además, El Salvador ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar, el subsuelo y el lecho marino hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de más baja marea, todo de conformidad a las regulaciones del derecho internacional”; con ello reafirma la no aceptación de las 12 millas.

⁹ Noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html. Noviembre 2007

¹⁰ Título III, art 84. párrafo 3. Constitución de la República de El Salvador. 1983. Pág. 21

- ✓ La jurisdicción de los Estados ribereños sobre los recursos de una zona económica exclusiva de no más de 200 millas marinas, que en el caso de El Salvador tampoco es interpretado de esa manera.

- ✓ El derecho de tránsito a través de los estrechos usados para la navegación internacional;

- ✓ La soberanía de los Estados archipelágicos (compuestos por islas) sobre una zona de mar delimitada por líneas trazadas entre los puntos extremos de las islas;

- ✓ Los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre su plataforma continental;

- ✓ La responsabilidad de todos los Estados de administrar y conservar sus recursos biológicos;

- ✓ La obligación de los Estados de resolver por medios pacíficos las controversias relativas a la aplicación o interpretación de la Convención¹¹.

Así mismo, el Convenio regula el espacio oceánico y su utilización en todos sus aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo. Determina las cuestiones del Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva, la contaminación marina, los Estados Archipelágicos y la explotación de los espacios marinos.

¹¹ Fuente: Organismo de Naciones Unidas.

b) Estructura

La Convención del Derecho del Mar consta de un *Preámbulo*, 17 *Partes* y 9 *Anexos*.¹²

1.2 RÉGIMEN JURÍDICO SALVADOREÑO EN MATERIA DE DERECHO DEL MAR

a) Evolución Constitucional del Espacio Marítimo

La Constitución de El Salvador es el conjunto sistematizado de las leyes fundamentales que determinan la organización del Estado y el funcionamiento de sus instituciones. Sus principios norman la vida del pueblo jurídicamente organizado, estableciendo la forma de Estado y de Gobierno y un régimen de obligaciones, derechos y garantías que permiten la instauración y el mantenimiento de un orden jurídico, apto para propiciar el bienestar individual y colectivo¹³.

La Constitución de la República ha sido reformada en 11 ocasiones desde su primera redacción del 12 de junio de 1824, sancionada por el prócer Don José Manuel Rodríguez, en su carácter de Jefe de Estado.

Las constituciones de la República de 1939 y 1944 no hacían referencia alguna sobre el mar territorial o régimen de derechos del mar; es hasta la constitución de 1945 cuando se consideran los límites territoriales, expresando que¹⁴: “El territorio de El Salvador es y está comprendido entre el Océano Pacífico y las Repúblicas de Guatemala, Honduras y Nicaragua. Los límites con la República de Guatemala están determinados por el Tratado celebrado entre Guatemala y El Salvador el 9 de Abril de 1938. Los límites con Honduras

¹² Véase Anexo I

¹³ <http://www.asamblea.gob.sv/constitucion/index.htm> . Diciembre, 2007.

¹⁴ Constitución de la República de El Salvador, 1945, artículo 5.

serán determinados por la ley de conformidad con la tradición e historia; la colindancia con Nicaragua son aguas marítimas”, según el artículo 5.

En 1948, como producto de un golpe de Estado, surge el Concejo de Gobierno Revolucionario. El país se encuentra en un Estado de hecho y con un gobierno de facto.

En 1949, dicho Concejo nombró una Comisión elaboradora de un Anteproyecto de constitución política. El texto de dicho anteproyecto cita las siguientes disposiciones:

✓ “La República de El Salvador reconoce el Golfo de Fonseca como Bahía Histórica con carácter de Mar Cerrado, cuyas aguas pertenecen en proindivisión a las Repúblicas de El Salvador, Honduras y Nicaragua”.

✓ “El territorio nacional comprende el subsuelo y el espacio aéreo respectivo”.

Los artículos 5, 6 y 7 fueron sometidos a discusión en la Asamblea Constituyente, ésta nombró una Comisión que se encargó de hacer modificaciones a dichas disposiciones que fueron resumidas en el Artículo 7 del anteproyecto, mencionando¹⁵:

“El territorio de la República, dentro de sus actuales límites, es *irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de 200 millas marinas*, contadas desde la línea de la más baja marea y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondientes”. Lo anterior no afecta la libertad de navegación conforme los principios aceptados por el derecho internacional. La novedad del artículo se encuentra en la extensión del mar territorial hasta 200 millas, contadas a partir de la línea de la más baja marea.

¹⁵ VARELA, Edgar Hernán. Régimen jurídico del Mar Territorial, Régimen salvadoreño. San Salvador, Universidad de El Salvador, 1973. Pag. 82

Durante la Segunda Guerra Mundial, la Conferencia Interamericana reunida en Panamá con el objeto de coordinar la defensa continental, proclamó una zona de no beligerancia. Los Estados Americanos se adentraron aún más, con fines de seguridad colectiva, en la formación de un Derecho Internacional Americano, punto de partida para que las cargas de la defensa debieran compensarse con el uso exclusivo de las aguas y zócalos submarinos correspondientes. Costa Rica, Perú y Chile sostuvieron la ampliación de la zona de soberanía y aprovechamiento. Poco después que la Asamblea constituyente proclamó esa extensión de soberanía, por medio de un decreto especial, Costa Rica lo derogó, atendiendo a reclamos de las grandes potencias marítimas.

La propuesta de la Comisión fue aceptada por mayoría de votos en el pleno de la constituyente y quedó como artículo séptimo; de esta manera El Salvador se lanzó a la conquista jurídica del mar. La Constitución Política de 1962 sufre un cambio único en la numeración del artículo séptimo de la Carta magna de 1950, pasando a ser el octavo. Sin embargo, una vez más se hacen cambios en 1983, con la promulgación de una nueva Constitución en la que introdujeron modificaciones al artículo 84, mencionando¹⁶: *El territorio de la República sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreducible y además de la parte continental, comprende:*

- ✓ El territorio insular integrado por las islas, islotes y cayos que enumera la Sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana, pronunciada el 9 de marzo de 1917 y que además le corresponden, conforme a otras fuentes del Derecho Internacional.

- ✓ Las aguas territoriales y en comunidad con el Golfo de Fonseca, el cual es una bahía histórica con caracteres de mar cerrado, cuyo régimen está determinado por el Derecho Internacional y por la sentencia mencionada en el inciso anterior.

¹⁶ VARELA, Edgar Hernán. Régimen jurídico del Mar Territorial, Régimen salvadoreño. San Salvador, Universidad de El Salvador, 1973. Pag. 125

✓ El espacio aéreo, el subsuelo y la plataforma continental e insular correspondiente; y además, El Salvador ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar, el subsuelo y el lecho marino hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de más baja marea, todo de conformidad a las regulaciones del derecho internacional”.

Es muy importante mencionar que se mantiene una medida antigua, establecida por los Estados durante una época en la que no existían métodos avanzados para la delimitación territorial. Además, si se toma en cuenta el derecho internacional (como lo menciona la Constitución), las medidas difieren con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la PARTE II, sobre El Mar Territorial y la Zona Contigua, en su Sección 1, artículo 3 que menciona: “Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su Mar Territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención”.

Tomando en consideración los avances alcanzados desde 1890, en materia de legislación, tecnología, relaciones entre Estados y sobre todo, el derecho internacional, El Salvador decide realizar una reforma al Código Civil de 1890¹⁷, en el año 2004, en su artículo 574 que define su área de jurisdicción y soberanía, mencionando: El *Mar Adyacente*, hasta la distancia de doce millas marinas, medidas desde la línea de base, es Mar Territorial y de dominio nacional; y la soberanía se extiende al espacio aéreo suprayacente, así como al lecho y el subsuelo de ese mar. Para objetos concernientes a la prevención y sanción de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales de inmigración y sanitarios, *El Salvador* ejerce su jurisdicción sobre la Zona Contigua, que se extiende hasta la distancia de veinticuatro millas marinas, medidas de la misma manera.

La zona de mar adyacente que se extiende más allá del Mar Territorial *hasta las doscientas millas marinas* contadas desde la línea base, *se denomina Zona Económica*

¹⁷ Decreto 512. Publicado en el Diario Oficial, 17 de diciembre de 2004. Tomo 365 Número 236, pág. 6

Exclusiva, sobre la que ejerce derechos de soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales vivos y no vivos de las aguas supra yacentes al lecho, del lecho y del subsuelo del mar y, para desarrollar cualquier otra actividad con miras a la exploración y la explotación económica de esa zona. Aquí se puede citar uno de los factores que traería la reducción del territorio, con consecuencias económicas porque la reducción de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) es una zona en donde no ejercen soberanía los Estados ribereños sino solo derechos soberanos sobre los recursos vivos, ya que sobre la explotación de éstos sí se tiene poder y autoridad.

El Estado ejerce derechos de soberanía sobre la Plataforma Continental e insular para fines de la conservación, exploración y explotación de sus recursos naturales; *la Plataforma Continental salvadoreña se extiende hasta las doscientas millas marinas de conformidad con el derecho internacional*".

De esta manera, se entiende que la verdadera extensión del Mar Territorial del Estado salvadoreño es de 12 millas marinas, medidas desde la línea de base y que su jurisdicción se extiende hasta la Zona Contigua, establecida en las 24 millas marinas (medidas también desde la línea de base). Además, posee derechos de soberanía sobre la Plataforma Continental que se extiende hasta las 200 millas marinas.

Por otra parte, cuando se habla del Golfo de Fonseca declara que es una bahía histórica sujeta a un régimen especial. Queda así a salvo la tradicional doctrina que El Salvador ha sostenido sobre el condominio del Golfo entre los países limítrofes, doctrina que triunfó ante la Corte de Cartago.

Sin embargo, a pesar de lo anterior, el 26 de septiembre de 2007, Honduras dio la "bienvenida" a la propuesta salvadoreña de iniciar un diálogo para definir los derechos sobre el Golfo de Fonseca. Ambos países comparten con Nicaragua parte del Pacífico, *sobre la parte central de la línea de cierre de la bocana del golfo hay un derecho compartido que también se debe definir*. Posterior a ello, el 4 de octubre de 2007, se firmó una declaración

conjunta con el objetivo de convertir el Golfo de Fonseca en una zona de paz, seguridad y desarrollo sostenible.

El 30 de marzo del 2008, dicha propuesta empezó a ver sus frutos con la búsqueda e interés plasmados por los tres presidentes de las Repúblicas involucradas*, de convertir el Golfo en la Zona de Paz. La propuesta fue elaborada por delegados de los tres países elaborando un informe hecho por las comisiones que trabajan en distintas propuestas para convertir el Golfo en lo pactado: zona de paz y desarrollo sostenible. El acuerdo incluye la realización de proyectos de desarrollo turístico, investigación y fomento a la pesca artesanal y deportiva. Además, se busca potenciar el desarrollo económico y social de las poblaciones que habitan en las islas y en las playas que bañan sus aguas. De igual manera, se incluyen aspectos relacionados a la defensa y seguridad, basados en el posible establecimiento de un régimen de condominio, según lo afirmó el presidente Saca.¹⁸

b) Constitución de la República de El Salvador vigente

La Constitución aplicable en el país es la reformada en 1983. En su artículo 84 (único artículo que hace referencia a sus límites territoriales) define su espacio de jurisdicción y soberanía. Es importante vincular cada término utilizado en el mismo y relacionarlo con el derecho del mar.

b.1) Soberanía y Jurisdicción

Al hablar de soberanía, los conceptos de territorio y jurisdicción tienen una relación estrecha. El territorio es uno de los elementos constitutivos del Estado, junto a la población y

* Presidente de El Salvador: Elías Antonio Saca; de Honduras: Manuel Zelaya; y de Nicaragua: Daniel Ortega.

¹⁸ El Diario de Hoy/Agencias Domingo, 30 de marzo de 2008

el “poder ejercido por un gobierno independiente y efectivo” (Kelsen)¹⁹. A través de éste se constituye el ámbito espacial de ejercicio de la soberanía territorial, donde un Estado ejecuta su derecho nacional. Su identificación y límites son exigencias implícitas y necesarias para sostener la validez y exclusividad de la aplicación del derecho nacional. De allí la razón fundamental que exista, por parte del Estado, una proclamación de soberanía sobre el territorio que declara como propio.

En el párrafo IV del Art. 84 de la Constitución se afirma además, como parte del territorio, la plataforma continental e insular correspondiente. En el caso de El Salvador, geográficamente, fluctúa entre las 40 y 60 millas marinas (a la luz del derecho internacional consagrado en la CONVEMAR). Pese a esa limitación natural, jurídicamente, la plataforma se extiende hasta una distancia de 200 millas marinas, que es el límite mínimo.

Ahora bien, “la soberanía es absoluta, es un poder supremo que no admite sobre sí ningún otro poder y no puede ser determinada más que por sí misma. Pero en tal virtud, ese poder puede auto-limitarse y lo hace estableciendo normas jurídicas para su ejercicio”²⁰.

En efecto, el concepto moderno de soberanía es el de un poder superior dentro de cierta esfera de acción. Para el caso, la Constitución otorga la potestad de tomar decisiones políticas primarias, pero su ejercicio se obliga a un campo normativo, prevalece el derecho, pero no sólo el acordado internamente; la ley internacional (el *jus cogens*) es también aplicable y su respeto por todos los Estados es una exigencia rigurosa, es de obligatorio acatamiento, aún cuando no hubiera una disposición interna que lo declarase.

El texto constitucional transcrito, en su primer párrafo nos indica, además de la referencia a la soberanía menciona que en dicho territorio se ejerce “jurisdicción”. El uso de

¹⁹ Kelsen, Hans. Principios de Derecho Internacional Público. Edición 1965. Reproducido en p. 369 del Libro de la Universidad Dr. José Matías Delgado “Documentos y Doctrinas Relacionadas con el Problema de Fronteras”. San Salvador, 1985.

²⁰ “Exposición de motivos del proyecto de la Constitución Política”. Comisión de Estudio del Proyecto de Constitución. San Salvador, 22 de julio de 1983. Reproducida en colección Código. San Salvador.

este término constituye una novedad en relación a las anteriores constituciones. El autor Escriche²¹ define la jurisdicción como “el poder o autoridad que tiene alguno para gobernar y poner en ejecución las leyes”.

Etimológicamente, según Cervantes, la palabra jurisdicción, se forma de los vocablos *jus* y *dicere*, los que en conjunto equivaldrían a la expresión “declarar un derecho”. Ello le da un amplio sentido, que comprende tanto la facultad de emitir leyes, como de aplicarlas y juzgar su aplicación. La jurisdicción lleva implícito el *imperium* del Estado, que permite que las prescripciones, que aquella implica, sean fórmulas obligatorias.²²

La jurisdicción puede advertirse independientemente de la soberanía. La facultad de dictar leyes se puede apreciar como normal en territorios que se encuentran ocupados, bajo un sistema colonial o Estados que forman parte de federaciones. Lo mismo puede decirse sobre la potestad de aplicarlas y juzgar. La limitación que estas sociedades tienen es en el campo político, primordialmente, puesto que las decisiones fundamentales están bajo la voluntad de otro (del Estado dominante). Naturalmente, el que ejerce soberanía puede ejercer jurisdicción, tiene el poder de reglamentar y aplicar el derecho en el ámbito territorial que le pertenece.

Por otra parte, el sentido de la expresión *soberanía* es más amplio, porque lleva implícito la connotación internacional que confiere al Estado el atributo de actuar como sujeto de derecho internacional público. El derecho del mar es la razón de haber incorporado en la Constitución, la soberanía junto a la jurisdicción, para que distinga y establezca zonas marítimas (llámense o no territoriales), en las que el Estado ejerce jurisdicción en forma exclusiva y con soberanía; estos son los casos de la zona económica exclusiva y de la zona contigua a la luz de la disposición constitucional, que se remite al derecho internacional así establecer tal distinción.

²¹ Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia. Autor: Escriche Joaquín. Editorial: Librería de Garnier Hermano. Pág 333

²² Definiciones de Jurisdicción en: Eduardo Pallarés. “Diccionario de Derecho Procesal Civil”. Editorial Porrúa, S.A., 4ª. Ed. México, 1963. pág. 468.

Cuando se afirma que “el territorio de la República sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía”, permite una interpretación como la siguiente:

Gramaticalmente, queda abierta la posibilidad fáctica y jurídica de que haya alguna parte de territorio nacional en la cual, por alguna razón, no se ejerce jurisdicción y soberanía. Es posible que a propósito se haya empleado así el lenguaje, teniendo en mente el caso de áreas que, jurídica e históricamente, son pertenecientes a la República de El Salvador pero que circunstancialmente están bajo el control o posesión de otro Estado, al cual se le disputa o pretende disputar. Además, comprende aquellos territorios sobre los que ejerce jurisdicción e incluso “derechos de soberanía”, aún cuando no sean áreas de soberanía como la Zona Económica Exclusiva.

El punto de fricción entre ambos sistemas consiste en que la carta magna afirma que se ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar hasta 200 millas marinas; por su parte, la CONVEMAR admite “derechos de soberanía” ejercidos en la Zona Económica Exclusiva y jurisdicción en ciertas áreas, a partir de la milla 12.

Una consecuencia implícita sucede en reconocimiento de la existencia de la zona económica exclusiva, que no es expresamente mencionada en la Constitución; por tanto, se reconoce un régimen de libertad de navegación para buques de terceros Estados. Esto es importante deducirlo, teniendo en cuenta que ya en las constituciones de 1950 y 1962 se admitía la existencia del régimen de libertad de navegación en las 200 millas marinas. A partir de la décima segunda milla, la soberanía en las 200 millas, no puede interpretarse como restringida al régimen de paso inocente, por la dependencia hecha expresamente al derecho internacional, que únicamente fija al paso inocente en el mar territorial, según el concepto ortodoxo.

Sin embargo, puesto que la constituyente no ignoraba esa regla del derecho internacional, puede significar que El Salvador, en el ejercicio de esa soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas, actuará conforme a las normas de la CONVEMAR.

b.2) La Irreductibilidad

El principio de irreductibilidad ha sido la base que fundamenta la no ratificación de la CONVEMAR. Según dicha postura, ajustar la Constitución de la República de El Salvador a la Convención implica reducir el territorio nacional, contradiciendo lo establecido en su Art. 84²³ que cita: “El territorio de la República sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreductible...”

Ese texto se presta a diferentes interpretaciones sobre la delimitación de los diferentes espacios marítimos; situación aclarada y solventada en el momento en que el Código Civil sufre su reforma y define cada espacio en concordancia con la CONVEMAR.

c) Convenios Marítimos Internacionales Ratificados por El Salvador

c.1) Proceso de ratificación de convenios y tratados

Aclarada la posición de El Salvador con respecto a sus espacios marítimos y a la utilización de dichos términos según su legislación para la regulación de los mismos y sus actividades, cuando se habla de actividades marítimo portuarias, como la recepción de buques de carga y pasajeros, también se debe estar en sintonía con la normativa internacional necesaria que facilite y vele por la seguridad en los puertos, la defensa nacional y la protección de los recursos vivos, ejes principales de la política marítima nacional ejecutados por la Fuerza Naval de El Salvador. Por ello, el país ha tenido que recurrir a la suscripción de convenios internacionales relacionados con el derecho del mar, que se adapten a la normativa nacional y que protejan los intereses nacionales (económico-políticos).

²³ Constitución de la República de El Salvador, 1982.

Los tratados son vínculos obligatorios jurídico-internacionales, producto de un acuerdo de voluntades celebrado entre sujetos de derecho internacional, sean estos Estados u organismos internacionales, quienes al celebrarlo se han comprometido a cumplir con el contenido del tratado. "El que un pacto internacional sea obligatorio -sostiene Zippelius-, no puede tener su fundamento jurídico únicamente en la ratificación del tratado, sino en una regla jurídica preexistente, según la cual, una vez concluidos los tratados, deben ser respetados (pacta sunt servanda)".

En cuanto al procedimiento para que los tratados pasen a formar parte del sistema de fuentes de un Estado es el llamado proceso de *ratificación*. En su Art. 2 de la Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados, literal *b* reza: *se entiende por ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, según el caso, el acto internacional así denominado, por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un tratado.*

Ese acto internacional por el cual un Estado expresa su consentimiento en obligarse, no siempre será por la vía de la ratificación, pues según el Art. 11 de la citada Convención, - incluido en la Parte II, denominada Celebración y Entrada en Vigor de los Tratados-, "el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado podrá manifestarse mediante la firma, el canje de instrumentos que constituya un tratado, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier otra forma que se hubiere convenido".

Basado en el derecho interno, según la Constitución, el acto mediante el cual el Estado salvadoreño expresa su consentimiento en obligarse por un tratado, es el referido procedimiento de ratificación; pues, según el Art. 168 ord. 4°, corresponde al Presidente de la República celebrar tratados y convenciones internacionales y, someterlos a la Asamblea Legislativa para su ratificación; competencia que, en efecto, corresponde al Órgano Legislativo, según el Art. 131 ord. 7° de la Carta Magna.

Los tratados internacionales celebrados por El Salvador deben cumplir con una serie de requisitos para entrar en vigencia. En primera instancia, son celebrados y firmados por el Órgano Ejecutivo - por los funcionarios que se encuentran legitimados para ello-; luego son sometidos -directamente por el Presidente de la República o a través de sus ministros- a la Asamblea Legislativa para su ratificación; y finalmente (por tratarse de leyes de la República -Art. 144 Cn.-) corresponde al Presidente sancionarlos, promulgarlos y publicarlos, para que el mismo surta efectos en El Salvador, siempre que dicho tratado se encuentre en vigencia a nivel internacional; ya que -siguiendo el contenido del Art. 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados-, si el tratado sólo ha sido firmado y falta su ratificación, se entiende en ese caso que se trata de un Estado contratante, pero si el mismo, ya fue firmado, ratificado y está en vigencia tanto a nivel internacional como nacional, se trata de un Estado Parte.

Es importante hacer mención y ofrecer una breve explicación de los convenios que El Salvador ha ratificado y de los que están en estudio para su posible ratificación.²⁴

c.2) Convenios Marítimos Internacionales en estudio

Son tres los convenios en estudio, el primero de ellos es el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (CONVENIO SOLAS 74/78.)* considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes y cuyo objetivo principal es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.

El segundo convenio en estudio es el *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78)*. Dicho convenio consta de 20 artículos, 2 protocolos que tratan de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y el arbitraje, 6 anexos que contienen normas para la prevención de la

²⁴ Véase Anexo II

contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, sustancias perjudiciales en bultos, aguas sucias y basura. Los anexos están clasificados en: Anexo I Contaminación por hidrocarburos; Anexo II Contaminación por sustancias nocivas líquidas contaminantes a granel y líquidas transportadas a granel. Anexo III Contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques móviles y camiones o vagones cisternas; Anexo IV Contaminación por las aguas sucias de los buques; Anexo V Contaminación por las basuras de los buques.

Y el último de ellos es el *Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 191 (convenio EL FONDO)* Este convenio fue creado en la búsqueda de indemnización a las víctimas que sufren daños ocasionados por la contaminación, en la medida en que la protección establecida por el convenio de responsabilidad civil 1992, resulte insuficiente; así como lograr los objetivos conexos estipulados en el presente.

CONCLUSION CAPITULAR

A pesar de haber participado en la reunión y ceremonia de la firma, de Montego Bay (Jamaica), del Acta final de la tercera conferencia y la Convención sobre el Derecho del Mar, El Salvador no ha seguido el proceso para que la convención sea ratificada. Es importante mencionar que la búsqueda en los archivos y en la biblioteca de la Asamblea Legislativa para encontrar evidencias que hagan constar que El Salvador participó en las once reuniones para firmar la convención ha sido infructuosa.

Se entiende que la negociación, adhesión y suscripción de tratados o convenios son responsabilidad del Órgano Ejecutivo, a través de sus ministros u organismos multinacionales y, la ratificación se realiza en la Asamblea Legislativa. “Si no existen copias en el archivo de la Asamblea, eso significa que ese convenio nunca entró a la Asamblea para ser discutido”²⁵. Esto demuestra que ha sido un tema de poco interés para todos aquellos que tienen la responsabilidad de proteger el territorio nacional, al que no se le ha dado importancia.

De acuerdo a lo manifestado por varios actores políticos, algunos artículos de la legislación contenida en la CONVEMAR riñen con intereses nacionales, quienes han permanecido al margen del tema para evitar confrontaciones de litigios internacionales a futuro, recurriendo y basándose en el principio de la irreductibilidad territorial y soberanía, amparándose en el art. 84 de la Constitución que se presta a interpretaciones diversas por la ambigüedad sobre la extensión de los espacios marítimos.

La reforma del Código Civil, en su artículo 574 establece y aclara que el *Mar Adyacente*, hasta la distancia de doce millas marinas, medidas desde la línea de base, es Mar Territorial y de dominio nacional”. Con ello, la tesis de la defensa de la soberanía e irreductibilidad del territorio pierde validez. La discrepancia entre la legislación salvadoreña y

²⁵ Andrés Amador. Técnico de Relaciones Exteriores de la Asamblea Legislativa. 22 de abril de 2008.

la CONVEMAR en cuanto a este punto no tiene razón de ser y nos confirma que este no es en realidad el obstáculo para su ratificación. Todo esto debe generar discusión y ser sujeto de debate a fin de definir la ratificación del convenio mencionado.

Todos estos factores nos llevan a la conclusión que, la principal causa por la que El Salvador no ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es por falta de interés y desconocimiento de los beneficios que se tendrían al ser Estado parte de la misma.

CAPITULO II

DESARROLLO PORTUARIO

El Libre Comercio favorece en gran medida al aumento de las transacciones que se llevan a cabo en los puertos. Ello demanda mayor eficiencia y eficacia en el tiempo que tardan los buques en descargar y cargar su mercadería ya que su estadía causa costos en tiempo y dinero.

Esto requiere de una movilización mayor, en cantidad, de carga posible en menor tiempo, lo que se traduce en un menor costo que debería reflejarse en mejores servicios y disminución de costos en los insumos que llegan hasta los consumidores.

En El Salvador, el único que maneja las actividades portuarias del país -por el momento- es el Puerto de Acajutla, mientras se concluye la edificación del más grande y moderno puerto de Centroamérica, en el litoral de la ciudad de La Unión. Está ubicado al oriente de la República y dicha obra estaría finalizada en el año 2008. Las diferencias de opinión emanadas por los distintos partidos políticos existentes en el país, algunas gremiales empresariales y organizaciones civiles con participación activa en el quehacer nacional han imposibilitado la concreción de esta obra.

La Convención sobre el Derecho del Mar como instrumento jurídico internacional destinado a regular las actividades en los espacios marítimos y oceánicos que procura establecer un equilibrio de intereses entre todos los países, tomó especial relevancia a efecto de propiciar el ordenamiento en todos los aspectos relacionados a la concreción del proyecto de desarrollo del puerto en mención y de todos los aspectos jurídicos y jurisdiccionales emanados de dicha Convención.

Por lo tanto, el objetivo que se persigue en este segundo capítulo es identificar las características de la política marítima del gobierno salvadoreño en relación hacia los espacios y actividades marítimas en los últimos años (2000 – 2007).

2.1 Ubicación Geográfica de El Salvador

Es necesario tener una mejor perspectiva de la importancia en la ubicación geográfica de El Salvador para el desarrollo portuario, teniendo en cuenta que es un país considerado como el corazón de América. Dicha posición geográfica, a medio camino entre el Sur y el Norte del continente, así como sus políticas comerciales, han ayudado a crear una economía orientada a los servicios. En veinte años, su economía ha pasado de ser principalmente agrícola a convertirse en un referente regional de la manufactura y los servicios. Su economía, antiguamente proteccionista, es hoy en día una de las más liberalizadas de toda América Latina.

Este cúmulo de elementos suma al atractivo que le permite capitalizar los embarques y comercio internacionales. Es necesario entonces, tener una mejor perspectiva de la importancia en la ubicación geográfica, siendo preciso detallar los espacios y límites con los que cuenta el país para un mayor aprovechamiento y con ello identificar la política marítima salvadoreña.

El Salvador se encuentra ubicado al sudoeste de la América Central y sobre el litoral del Océano Pacífico, es el único país de la región que no posee costa en el Océano Atlántico.

Sus límites están al norte y noreste con Honduras, aproximadamente 365 kilómetros desde el cerro Trifinio de Montecristo hasta la desembocadura del río Goascorán.

Al oeste con Guatemala, 203 Kilómetros desde la desembocadura del río Paz hasta el Cerro Trifinio de Montecristo. Al sur con el Océano Pacífico, desde la desembocadura del río Paz hasta la desembocadura del río Goascorán, aproximadamente unos 321 kilómetros y al sureste con el Golfo de Fonseca que lo separa de Nicaragua.



Mapa 2.1 Ubicación Geográfica de El Salvador

Es evidente que El Salvador se encuentra en una zona privilegiada para la comercialización internacional, ya que además de conectarse con los diferentes países de la región centroamericana también sirve como canal o puente para conectar las dos “Américas”, América del Norte con América del Sur, y así tener una mayor fluidez del comercio. Esto con el fin de tener un mejor aprovechamiento de las actividades marítimas en la región.

Asimismo debe tomarse en cuenta la importancia de la ubicación en la que se encuentran los puertos que llevan y llevarán a cabo las actividades marítimas, de las que se pretende tener un mayor desarrollo portuario y hacer de El Salvador un centro logístico

2.2 PUERTOS

Dentro de la cadena del transporte, el puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra. Se define el puerto²⁶ como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros.

Como se sabe, en general, las funciones de un puerto son: comercial, intercambio modal del transporte marítimo y terrestre, base del barco y fuente de desarrollo regional. Entre las funciones de índole específica se tiene la actividad pesquera, de recreo y de defensa. Por lo tanto, los puertos son parte fundamental del territorio de todo país porque a través de ellos se lleva a cabo una de las más importantes actividades de la nación, como lo son la entrada y salida de mercancía, insumos, materias primas, maquinaria industrial y agrícola, entre otros que contribuyen a su desarrollo.

Un rasgo común de todos los puertos es que ofrecen protección a las naves atracadas allí, por ejemplo contra el viento y las olas, y que en ellos se realizan procesos físicos reales, como por ejemplo el trabajo de reparación y mantenimiento, abastecimiento de materiales, equipos, alimentos y otros necesarios para el desempeño de las naves en alta mar y movimiento de personas.

Para el caso de El Salvador los puertos se han convertido en parte importante para el desarrollo socio-económico del país, ejemplo de ello es la creación del centro logístico que se pretende ejecutar en la zona oriental del país y que tiene como propósito la competitividad en la región centroamericana. Se vuelve necesario considerar la forma cómo han sido administrados y utilizados los recintos portuarios y las mismas terminales portuarias en el

²⁶ DE SANTOS, VICTOR. (2005) Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía. 3ª Ed. - Buenos Aires. Universidad.992P. ISBN 950 679 381 6

transcurso de los últimos años para poder determinar e identificar la política marítima del país.

En la década de los años cincuenta, el creciente desarrollo económico en El Salvador exigió la creación de un conjunto de instalaciones portuarias, para facilitar la exportación de productos salvadoreños a los mercados internacionales, así como la importación de mercaderías en general. Con este fin, el 28 de mayo de 1952, se creó la COMISIÓN EJECUTIVA DEL PUERTO DE ACAJUTLA con el apoyo y participación del gobierno de la República de El Salvador y de los diferentes sectores económicos.

En 1970, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), inauguró en El Puerto de Acajutla el muelle "B" y en 1975 completó el proyecto de ampliación del Puerto, con la inauguración del muelle "C". Desde entonces cuenta con ocho atracaderos distribuidos en tres muelles, equipados para el arribo de todo tipo de buques.

A continuación se detalla brevemente la ubicación geográfica y administración de los puertos más importantes del país que actualmente cuentan con mayor actividad portuaria, en cuanto a la pesca artesanal*, carga y descarga de contenedores a nivel internacional.

a) Puerto Punta Gorda

Punta Gorda está situado en el Golfo de Fonseca contiguo a Puerto Cutuco, cuenta con un muelle de 300 metros de largo, con un calado de 9.5 metros de profundidad, Punta Gorda trabaja mayormente barcos atuneros, y forma parte del Complejo Industrial de Pescadores. La administración es manejada por el Proyecto Industrial de Pesca CORSAIN; este puerto

* Se entiende como pesca artesanal aquella actividad realizada por los habitantes de cada puerto, en la que extraen el producto común como atún, sardina, jaiba, camarones, etc y es vendido en el mercado informal.

opera únicamente cuando es requerido por los consignatarios de la zona y en substitución a Puerto Cutuco.

b) Puerto de La Libertad

Históricamente sirvió desde antes de la construcción del viejo muelle de hierro, como puerto de embarque y desembarque de piratas y corsarios, quienes, aunque no se tenga ningún documento que lo garantice, fundaron un cuartel de refugio y almacenamiento de armas y tesoros en esta ciudad y un segundo cuartel en la rada de MIZATA, donde aún se encuentra la argolla incrustada en las rocas, que servía para sujetar el andarivel (lazo muy fuerte) para realizar carga y descarga.

Inicialmente fue administrado por las autoridades militares luego por la agencia salvadoreña de importaciones y exportaciones que era dirigida por ciudadanos ingleses y finalmente, por CEPA.

Dicho puerto dejó de funcionar en 1976, representa un año negativo en la historia de la ciudad y del país; fue el primero que cerró las operaciones portuarias, ya que eran relativamente pocos barcos que venían al Puerto de La Libertad, por tanto al ser reconstruido modernamente el muelle de Acajutla, los barcos eran desviados hacia ese puerto, que competía con la manera rudimentaria de carga y descarga de este, que realizaba dichas operaciones por medio de gabarras (lanchones) los cuales eran remolcados hacia el muelle por un buque. Dicho cierre dejó a los trabajadores de aduana y CEPA, con escasez de oportunidades, por lo que CEPA decidió indemnizar a sus empleados y la Dirección General de Aduanas reubicó a su personal en otras aduanas.

En la actualidad continúa funcionando como muelle para pesca artesanal mejorando con esto los ingresos de las familias porteñas y es administrado por CENDEPESCA y un comité local.

c) Puerto de Acajutla

El Puerto de Acajutla está ubicado en el Departamento de Sonsonate en la zona occidental del país, 103 kilómetros de la ciudad capital, San Salvador. Sus coordenadas son 13°35' latitud norte y 89° 50' longitud oeste.

Acajutla es puerto desde la llegada de los españoles. El intercambio comercial del cacao e índigo (oro azul) incrementó el tráfico de buques. En 1801, el Sr. Juan Bautista de Irisarri, con el objetivo de fomentar el destruido comercio por los mares del sur, solicitó autorización al Capitán General de Guatemala para hacer en el Puerto de Acajutla, un muelle y fundar una población en el punto más adecuado para ello. Dicha solicitud prosperó y fue contestada satisfactoriamente, así comenzó en 1805, la construcción de un muelle y edificios de aduana apropiados, a unos tres kilómetros al este del anterior emplazamiento del puerto. Al mismo tiempo, con la ayuda oficial, hizo que varios colonos de las comarcas edificaran sus viviendas en lo que dio llamarse PUERTO NUEVO.

Este Muelle artesanal fue construido en enero de 1985, y su fecha de inauguración fue en julio de 1986, actualmente es administrado por CENDEPESCA y aún continúa funcionando.²⁷

El Puerto de Acajutla fue creado con el propósito de facilitar el desarrollo portuario y satisfacer las necesidades del comercio exterior de El Salvador, tendientes a fomentar el crecimiento económico sostenido de los diferentes sectores del país. Para julio del 2004 el Puerto de Acajutla logró la Certificación de “Puerto Seguro”, con lo que se cumplió una de las exigencias del Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), emitido por la Organización Marítima Internacional (OMI). Se realizó una inversión de más de medio millón de dólares en reforzar la seguridad de las instalaciones portuarias²⁸.

²⁷ Fax del Sgto. Melchor Castro. de la Fuerza Naval. 27 de agosto de 2007. pág 1.

²⁸Revista CEPA, Puerto de Acajutla, noticias julio, 2007.

El Sistema de Seguridad Integral del Puerto de Acajutla está conformado por infraestructura de seguridad, equipo de seguridad, personal calificado, planes y manuales de procedimientos actualizados periódicamente para garantizar su efectividad. El jefe de seguridad del Puerto de Acajutla es el señor José Luís Acosta.²⁹

Entre otras facilidades que ofrece Puerto Acajutla se encuentran su amplia extensión de terrenos de 158 manzanas, tres muelles y un área de almacenamiento para carga en general, entre otras que facilitan la movilización, carga y descarga de insumos.

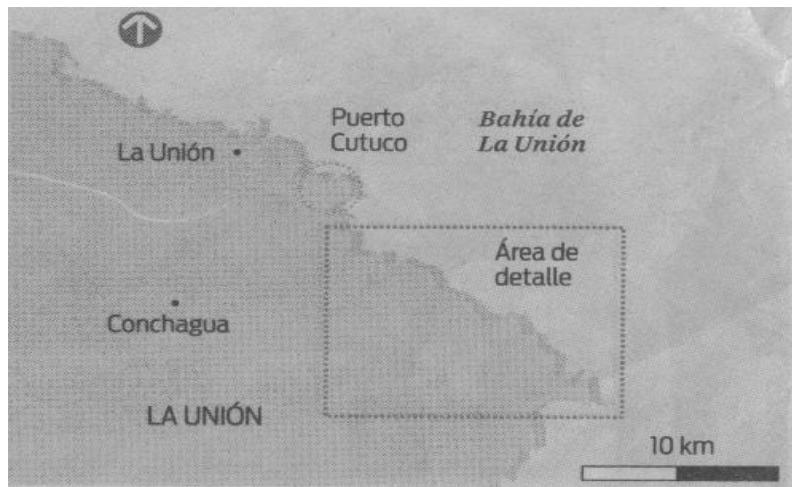
d) Puerto Cutuco, La Unión³⁰

El puerto está situado en la bahía de La Unión, en el Golfo de Fonseca. Su ubicación geográfica es 13°17' latitud norte y 87°47' longitud oeste. Cuenta con acceso por la carretera y se encuentra a 252 kilómetros de la ciudad capital, San Salvador.

La longitud del muelle es de 168 metros, cuenta con dos atracaderos y con bodegas de almacenaje. Puerto Cutuco (como ha sido conocido) se encuentra fuera de servicio, pero es parte de un proyecto de ampliación y modernización.

²⁹ E-mail: luis.acosta@cepa.gob.sv; Centro de Operaciones de Seguridad. E-mail: cos.acajutla@cepa.gob.sv

³⁰ Brochure "Puerto de la Unión polo de desarrollo salvadoreño, orgullo de los unionenses". Torre Roble, boulevard Los Héroes, S.S. El Salvador. C.A. Tel (503) 2218 1267, Fax (503) 2218 1249. puertodelaunion@cepa.gob.sv. www.cepa.gob.sv. Consultado en diciembre de 2007.



Mapa 2.2 Zona Geográfica en el oriente de El Salvador

Puerto Cutuco fue construido en 1914 por la empresa The Internacional Railway of Central América (IRCA); durante muchos años operó como una estación terminal del ferrocarril, para la movilización de carga de importación y exportación, la que está fuera de servicio desde 1996.

El gobierno de El Salvador, con el propósito de promover y facilitar el comercio internacional con la colaboración del gobierno del Japón, realizó un estudio para la reactivación portuaria en la zona oriental del país, que incluye la construcción de una moderna terminal equipada para el manejo de contenedores, carga general, carga a granel sólida, carga a granel líquida y pasajeros.

Para la construcción de dicha terminal se han seleccionado como alternativa óptima las instalaciones del Puerto Cutuco, a fin de aprovechar las ventajas naturales que ofrece la bahía de La Unión, para que el país cuente con un puerto alternativo en el transporte marítimo, que permita el desarrollo económico de la zona oriental y del país en general.

A continuación se ofrece un breve resumen del proyecto "Desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión"

El Proyecto de construcción del Puerto La Unión comenzó a gestarse en 1994, durante la administración gubernamental del Dr. Armando Calderón Sol, año en que se realizó el primer estudio de pre factibilidad con el apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional Japonesa (JICA, siglas en inglés). En marzo de 1999 se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se aseguraba que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX.

El 4 de octubre de 2001, según Decreto Legislativo No. 565 publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo No. 353 del 25 de octubre de 2001, la Asamblea Legislativa autorizó suscribir el convenio de préstamo entre El Salvador y el Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC), que fue ratificado el 18 de diciembre del mismo año.

El 15 de noviembre de 2002, se publicó la invitación internacional para la precalificación de empresas para la Construcción del proyecto. La venta de documentos se programó entre el 18 de noviembre y el 20 de diciembre de 2002. Un total de 53 empresas compraron documentos de precalificación.

Las empresas precalificadas fueron los consorcios TOA CORPORATION/JAN DE NUL, PENTA OCEAN/HAZAMA y la empresa WAKACHIKU CONSTRUCTION CO, quienes presentaron sus ofertas técnicas y económicas el 16 de abril de 2004.

El 21 de mayo de 2004, CEPA remitió al JBIC los resultados del reporte de evaluación final de las ofertas, solicitándole la respectiva autorización para iniciar el proceso de negociación con el Consorcio TOA Corporation Jan De Nul, el cual presentó la oferta con valor más bajo (US\$ 145, 768,313.28). En nota de fecha 9 de julio de 2004, se invitó al

Consortio TOA Corporation Jan De Nul para proceder a la fase de negociación, que inició el 19 de julio de 2004.

El proceso de negociación de la oferta entre CEPA y el mencionado consorcio, finalizó el 15 de diciembre de 2004. La oferta final negociada fue de US \$131,985,000.00.

El 16 de enero del año 2005, en el marco de la conmemoración del 13° Aniversario de la Firma de los Acuerdos de Paz, el Presidente de la República, Elías Antonio Saca, en compañía de los Presidentes Centroamericanos del Grupo C-4, dio por iniciado el proceso de construcción del nuevo Puerto de La Unión.

El Puerto de La Unión es el proyecto de infraestructura portuaria más importante de El Salvador de los últimos 20 años, a partir del cual el Gobierno pretende impulsar una estrategia de despegue que lleve progreso a toda la zona oriental del país. Mediante una visión de largo plazo contemplada en el Programa Presidencial El Salvador Siglo XXI, y utilizando el Puerto de La Unión como motor del desarrollo de la zona oriental, convirtiendo al país en un Centro Logístico de Distribución Regional. En presencia del presidente Elías Antonio Saca se firmó el día miércoles 16 de marzo de 2005, el contrato de construcción del nuevo Puerto de La Unión. Contrato suscrito por el presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), licenciado Juan José Llort y el señor Hiroshi Shirasu, Vicepresidente de la Corporación Toa.

El contrato contempla todos los lineamientos y estándares requeridos por CEPA para la realización de la obra. “Estamos a las puertas del más importante proyecto de infraestructura que El Salvador ha tenido en los últimos veinte años, y que vamos a concretar luego de más de diez años de ardua labor”, dijo en aquella oportunidad el presidente de CEPA, Juan José Llort.

El proyecto de construcción del nuevo Puerto de La Unión³¹, consiste específicamente en desarrollar un área portuaria en la bahía de La Unión, de aproximadamente 117 hectáreas de extensión; en la primera etapa se ha construido un muelle marginal de 610 metros de frente de atraque, con una profundidad de 14 metros (en marea baja) y un área terminal de 28 hectáreas.

Dicho muelle contará con una terminal para manejo de contenedores y una terminal para el manejo de graneles. Adicionalmente contará con una terminal para barcos de pasajeros de 220 metros de longitud en el frente de atraque y 7.5 metros de profundidad. Las 89 hectáreas restantes se destinarán al desarrollo de actividades industriales relacionadas con el puerto, así como para el desarrollo futuro del mismo. Así también, en el proyecto se contempla mejorar las facilidades del canal de acceso y de la dársena (zona de maniobras para las embarcaciones) hasta 14 metros de profundidad para garantizar el tráfico de embarcaciones a toda hora.

Entre las ventajas de la construcción del nuevo puerto se pueden mencionar que es un puerto con condiciones naturales favorables de bahía, que garantiza operaciones seguras. En segundo lugar, se constituye en un puerto alternativo del Puerto de Acajutla. Tercero, es localizado estratégicamente cercano a los países vecinos. Tiene existencia de vías de acceso que solamente requieren ser mejoradas.

Por otra parte, ofrece una alternativa adicional para el desarrollo del proyecto del Canal Seco*, proyecto que forma parte de la iniciativa Plan Puebla Panamá y será construido por dos empresas mexicanas: la CABBSA Constructora y Guisa Prodecon. Este comprende la construcción de 49,8 kilómetros de carretera a un costo de US\$64,3 millones

³¹ Boletín "Nuevo puerto de La Unión polo de desarrollo de la nación". Final Bo. concepción calle a Playitas, Puerto de La Unión, departamento de La Unión. Tel 503 2640 1560, Fax 503 2640 1562. Consultado diciembre de 2007.

* Se entiende por canal seco la carretera que se dirige hacia la zona norte del país, para llegar a la frontera con Guatemala, desde La Unión hasta Chalatenango.

de dólares, de los cuales 55 millones serán financiados por dicho país con recursos del mecanismo de financiamiento del Acuerdo de San José.

Esta carretera unirá a los puertos Cortés en el Atlántico de Honduras y de Cutuco en el Pacífico de El Salvador, serán parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) del Plan Puebla Panamá. México otorga este financiamiento a un plazo de 25 años, incluyendo cinco años de gracia y a una tasa de interés del dos por ciento anual, a través del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).³²

Dentro de las obras complementarias se pueden mencionar:

- Principalmente el By-Pass o Carretera de acceso al puerto para librar a la ciudad de La Unión. (Proyecto en ejecución por el Ministerio de Obras Públicas).
- Mejoramiento de todo el acceso desde San Salvador (carreteras y ferrocarriles), y en general de todo el corredor que atraviesa El Salvador para conectar con los países vecinos.
- Construcción de carretera para hacer realidad el "Canal Seco", que una los Océanos Pacífico y Atlántico.

Además es muy importante la realización de un Plan Maestro de Desarrollo Regional³³.

³² 2 de Octubre de 2007 Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica o Proyecto Mesoamérica. (Fuente: Dirección Ejecutiva del Plan Puebla Panamá) Actualización: 13/06/2008 noticias, 17 de febrero del 2009.

³³ PRIDEX, Promoción de Inversiones en El Salvador, FUSADES. Julio 2007.

Como se puede observar, al hablar de la ubicación territorial del país como de los puertos antes mencionados, se debe recordar la jurisdicción que ejerce El Salvador sobre su territorio. Como primer punto se tiene la jurisdicción que ejerce sobre la zona contigua, que se extiende hasta la distancia de veinticuatro millas marinas, medidas desde la línea de más baja marea. La zona de mar adyacente que se extiende más allá del mar territorial hasta las doscientas millas marinas contadas desde la línea de base. En la denominada Zona Económica Exclusiva, El Salvador ejerce derechos de soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales vivos y no vivos de las aguas supra yacentes al lecho, del mismo lecho y del subsuelo del mar y para desarrollar cualesquiera otras actividades con miras a la exploración y la explotación económica de esa zona.

Es así como el Estado salvadoreño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental e insular para fines de la conservación, exploración y explotación de sus recursos naturales; la plataforma continental salvadoreña se extiende hasta las doscientas millas marina de conformidad con el derecho internacional. Además, le corresponde toda otra jurisdicción y derechos previstos en el derecho internacional con relación a la zona económica exclusiva y a la plataforma continental e insular.

Las aguas del Golfo de Fonseca son aguas territoriales y su régimen jurídico especial es el de una bahía histórica con caracteres de mar cerrado de conformidad al derecho internacional, la práctica y acuerdos entre los Estados. Cualquier delimitación de aguas sólo podrá llevarse a cabo por medio de tratado celebrado entre los Estados ribereños de las zonas concernientes.

2.3 CAPACIDAD PORTUARIA

Para tener una mejor perspectiva de la actividad y capacidad portuaria del Puerto de Acajutla al igual que la del nuevo Puerto de La Unión, para un mejor desempeño en todas sus actividades y un alto nivel de desarrollo como otros puertos a nivel internacional, el

gobierno de la República está trabajando con grandes empresas para tener la mejor capacidad, el mejor equipo de embarque y desembarque a nivel regional.

a) Puerto de Acajutla

- EQUIPO PORTUARIO para la ejecución efectiva de las operaciones, el Puerto de Acajutla posee un sistema de bandas transportadoras que incluyen una grúa con almacenaje de 10 M3 cuyo conjunto tiene un rendimiento promedio para la descarga y carga de graneles sólidos de 350 TM por hora, operando desde el buque hacia las diferentes plantas almacenadoras y viceversa.
- BODEGAS PARA ALMACENAMIENTO DE CARGA En el muelle "A" se encuentra una bodega techada con 4,500 metros cuadrados, para el almacenaje temporal de la carga general que va hacia el buque o hacia las bodegas en tierra.

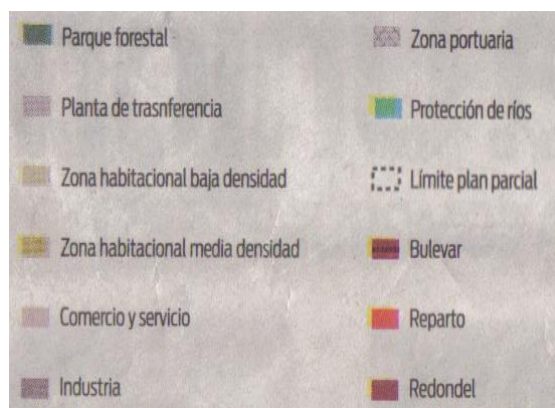
Las facilidades en tierra comprenden: 4 bodegas techadas para carga general que suman 22,600 metros cuadrados y 2 módulos techados con 6,122 metros cuadrados para este mismo propósito. Así mismo se cuenta con un patio para almacenamiento de vehículos con 36,000 metros cuadrados, un patio de 30,000 metros cuadrados para contenedores, dentro del cual existen las facilidades para el almacenaje de contenedores refrigerados, una bodega especialmente diseñada para el almacenaje de graneles sólidos de exportación con capacidad de 12,000 TM y una de 18,000 TM para graneles sólidos de importación.

- Complementariamente se cuenta con 24,000 metros cuadrados no techados entre bodegas que se utilizan para depósito de mercadería que no tiene problemas con la intemperie y poseen gran volumen y peso.

b) Puerto de La Unión

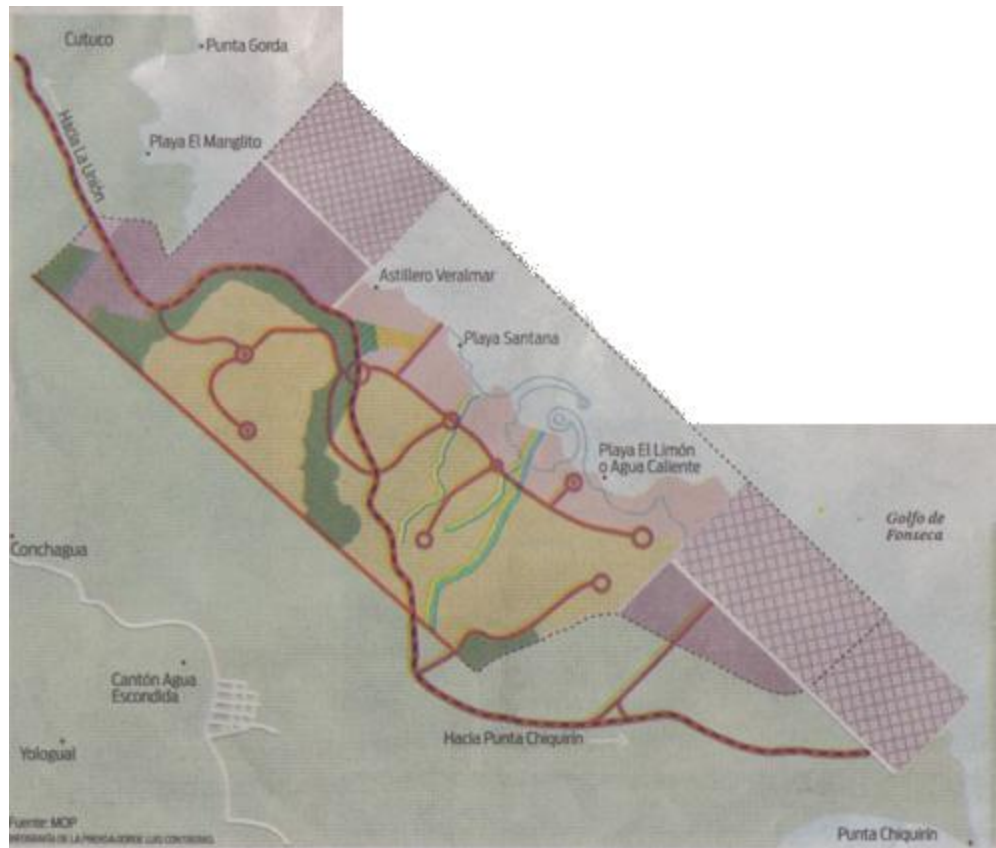
El Puerto de La Unión cuenta con un canal de acceso de 21.9 kms; ayudas a las navegaciones con 16 boyas luminosas, 1 faro y 3 luces de referencia en puerto; dársena de maniobras de 600 metros de diámetro y 14 de profundidad. Terminal de contenedores: más de 155,000 metros cuadrados de área, 340 metros de frente de atraque y 14 metros de profundidad. Terminal multipropósitos: 60 mil metros cuadrados de área, 220 metros de frente de atraque y 14 de profundidad. Terminal de carga rodada (RO/RO) y de pasajeros: un total de 30,000 metros cuadrados de área, 240 metros de frente de atraque y 9.5 de profundidad.

Imagen 2.1. Referencias sobre proyecto de desarrollo Puerto La Unión



Prensa Gráfica de El Salvador, 27 de diciembre de 2008. Página 2

Imagen 2.2. Proyecto de desarrollo Puerto La Unión.



Prensa Gráfica de El Salvador, 27 de diciembre de 2008. Página 2

Recordemos que uno de los retos del gobierno de Antonio Saca fue la culminación del proyecto del Puerto de La Unión. Con el objetivo de tener el único puerto desde México hasta Panamá, con una profundidad de 15 metros para recibir barcos de gran tamaño y capacidad (llamados Post-Panamax) y que por ahora no pueden transitar por el Canal de Panamá. Esto genera una ventaja competitiva a nivel regional que, con seguridad, lo vuelve un centro logístico regional. Esa razón hace que Puerto La Unión sea el aliado perfecto para quien lo conquiste y logre desarrollar un proyecto de canal seco para transportar mercaderías desde el Pacífico hasta el Atlántico. Por ahora, los dos competidores que buscan conquistar la instalación salvadoreña son Honduras y Guatemala, que bajo sus mangas tienen a Puerto Cortés y Santo Tomás.

En la primera etapa se construye un muelle marginal con un área terminal de 25 hectáreas. Además, en esta primera etapa, contará con una terminal para manejo de contenedores, y una terminal multipropósitos para el manejo de carga general y graneles sólidos y líquidos. Adicionalmente habrá una terminal para barcos de carga rodada (RO/RO) y de pasajeros de 240 metros de longitud en el frente de atraque y 9.5 metros de profundidad. Las 230 hectáreas restantes se destinarán al desarrollo de actividades industriales relacionadas con el puerto, así como para su futura expansión. Una de las obras complementarias para dar un mejor servicio es la creación del canal seco.

La ventaja de contar con un puerto "hub" para portacontenedores Post-Panamax permite un incremento en el tráfico de carga de los mercados asiáticos, especialmente China, país que ha reflejado un aumento espectacular de 354% de tráfico durante los últimos cinco años. Con sus muelles de gran calado y su grúa Post-Panamax capaz de transportar 16 filas de contenedores podrá atender a muchos de los mega barcos que no hallan cabida en el Canal de Panamá o que no están dispuestos a perder tiempo ni dinero por estar en la fila de espera para trasladar sus mercaderías de un océano a otro. Esto también significaría ventajas comerciales para entrar a la costa oeste de Estados Unidos.

Los barcos asiáticos pueden atracar en La Unión y más ahora cuando los puertos americanos del Pacífico no pueden crecer más por temas ambientales. Las opciones empiezan a moverse hacia el sur;³⁴ entonces la competencia se centra en México, El Salvador y luego hasta el sur del continente porque Panamá todavía no recibe post panamax. Además, ser una opción para abaratar esos costos genera un gran negocio en puerta. Las compañías navieras de carga, por su parte, también se disputan la presencia en La Unión e incluso algunas ya empiezan a emigrar de los puertos del Atlántico para los del Pacífico, o abrir oficinas alternas, ya que el negocio de ellas está en reducir estadías en puertos tanto de salida como de entrada para la carga y abaratar el costo del transporte.

³⁴ Entrevista a Jorge Daboub, presidente de la Cámara de Comercio e Industrias de El Salvador, 2007.

La creación de una ley maestra de concesión para otorgar a un solo operador el manejo de los dos puertos marítimos de este país: Cutuco y Acajutla, está en estudio y negociación. La estructura de ambos puertos está diseñada para que La Unión, una vez concluido, se ocupe de la demanda de los megacargueros y barcos turistas. Acajutla manejará la carga a granel. La ley dejaría la supervisión y control de la gestión del concesionario en manos de entidades estatales como CEPA. La utilidad del concesionario dependerá del número de contenedores que mueva, y el ganador sólo pagará 40 millones de dólares, que servirían para amortizar el préstamo de 180 millones de dólares que adquirió el Gobierno para construir Cutuco y cuyo pago está a un plazo de 25 años, justo el tiempo que durará la concesión.³⁵

Dentro de los beneficios sociales y económicos del Puerto de la Unión se pretenden la creación de un polo de desarrollo en la zona oriental del país, que permitiría la generación de actividades productivas, fomentando directamente la generación de empleo; captación de carga de la región sur de Honduras y de Nicaragua, con los consecuentes beneficios económicos para el país; mejoramiento de las condiciones de vida y promoción del bienestar de los habitantes de la zona oriental; promoción de inversiones nacionales y extranjeras; ahorros significativos en costos de transporte terrestre y en costo de manipulación de contenedores de El Salvador en puertos de países vecinos³⁶.

Con todo lo anterior, podemos afirmar que El Salvador cuenta con un espacio marítimo y con la jurisdicción necesaria para la creación y ejecución del puerto de La Unión como centro logístico para la comercialización internacional y con ello, generar ventajas competitivas con respecto a los países centroamericanos. Sin embargo, se insiste en la adopción de una normativa jurídica que respalde toda acción ejercida en el puerto, por el puerto y para el puerto.

³⁵ Noticias de la prensa hondureña, German Briceño - Yanira Romero: german.briceno@laprensa.hn pág. 2 de 2 en Apertura www.laprensa.hn.com/layout/set/print/content/view/print/8873 - 28k - 17 de febrero del 2009.

³⁶ Boletín de la Comisión Ejecutiva Portuaria, San Salvador, El Salvador, CA. 2007

2.4 POLÍTICA MARÍTIMA DEL ESTADO SALVADOREÑO

Para poder desarrollar una política de Estado de manera coherente, sistemática, de beneficio nacional, de largo plazo, eficiente y efectiva, se debe tomar en consideración los siguientes parámetros: tener sumamente claro hacia donde se dirige la política, es decir la estructura de la política. Se debe también determinar quién va a desarrollar esa política y/o el orden institucional hacia el interior de las instituciones del Estado y/o crear nuevas instituciones que sean dotadas de idoneidad, eficiencia y estabilidad correspondiente a la legislación establecida o, en todo caso, crear o generar la legislación que corresponda a esa política de Estado.

a) Instituciones

En El Salvador los entes rectores, coordinadores y normativos, encargados de las políticas marítimas son: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Dirección General de Desarrollo de la Pesca y Acuicultura (CENDEPESCA), Fuerza Naval de El Salvador, la reciente Autoridad Marítima Portuaria (AMP) y la Policía Nacional Civil (PNC), división de aeropuertos y puertos.

Se entiende que para el gobierno 2004-2009 de El Salvador estas instituciones son los grandes motores de la actividad y el desarrollo portuario; son las que llevarán al país al nivel competitivo internacional que se requiere en el actual contexto de la política de globalización mundial. Por ello es muy importante conocer las actividades que estas instituciones desarrollan y que se encuentran plasmadas en sus propios planes de desarrollo, de acuerdo a sus planificaciones de acción, emanados de sus fuentes oficiales de creación. Todas estas actividades se presentan en el cuadro del ANEXO III.

Con lo expuesto en el cuadro anexo III también dentro de las funciones de CEPA está la custodia, manejo y almacenamiento de mercaderías de importación y exportación.³⁷

Debido a la experiencia, administración y capacidad demostrada por CEPA para desarrollar proyectos en el área de transporte de gran envergadura, el Gobierno de la República de El Salvador, le encomendó en 1974 la construcción, administración y operación del Aeropuerto Internacional El Salvador, el cual inició operaciones en enero de 1980, empresa que actualmente es líder a nivel regional.

CEPA y el Puerto de La Unión han creado el marco institucional que tiene como tarea la legislación vigente que norma las actividades marítimo portuarias que son las siguientes: Ley Orgánica de CEPA, Ley General Marítimo Portuaria.

Entre algunas actividades de la Fuerza Naval se encuentran el apoyo a comités de emergencias, actividades patronales, apoyo a acciones ambientalistas, eventos cívicos, acción interinstitucional, acción interministerial, servicios culturales, entre otros.³⁸

La Policía Nacional Civil es muy importante en el desarrollo de los puertos por lo que creó la División Puertos y Aeropuertos, Departamento de Control del Puerto de Acajutla - Base Halcón para dar cumplimiento a disposiciones de tipo administrativas de la Administración Portuaria. Dentro de sus funciones están:

Efectuar registro y control de todo vehículo y personas que entren o salgan de las instalaciones portuarias. Exigir a los conductores los documentos de tránsito respectivos, cuando se estime necesario.

³⁷ Página de la Autoridad Marítima Portuaria, consultado el 12 de octubre del 2007

³⁸ Pág. principal de la Fuerza Armada de El Salvador. <http://www.fuerzaarmada.gob.sv/portadafa2.html> Consultado el 12 de octubre de 2007.

Regular el tráfico vehicular cuando se generen congestionamientos. Verificar que en el sector de la playa no existan personas realizando labores de pesca o de otra índole, que puedan dar lugar a la comisión de hechos delictivos y la depredación de la fauna marina.

Asimismo, la División de Finanzas ejercerá funciones en las Puertas 1, 2 y 3 y Bodegas 1 y 3, en donde fiscaliza que la documentación de la mercadería tenga las especificaciones correspondientes y sea compatible con la inspección física de la carga movilizada.

También prevenir y combatir toda clase de delitos relacionados al contrabando de mercaderías y defraudación a la renta de Aduanas. Asegurar que toda mercadería que entra o sale del país, cumpla con los requisitos establecidos en la Ley Especial para Sancionar las Infracciones Aduaneras. Verificar en las puertas de acceso que todo vehículo que salga con mercadería cumpla con todos los requisitos establecidos por Aduana.

La División Antinarcoóticos efectúa registros de embarcaciones que atraquen en este puerto, efectuar registro de contenedores cuando el sistema computarizado de aduanas así lo reporte, realizar selección de contenedores para su respectivo registro la cual dependerá de la procedencia o tipo de mercancía que transporte, efectuar coordinaciones con el Administrador de Aduana, para realizar registro físico de contenedores, antes de realizar el respectivo ingreso al sistema.

La División de Fronteras realiza registros y comprueba la identificación de las personas que ingresan o salen del país por medio del Puerto de Acajutla, efectuar registro preventivo de los vehículos de alquiler que sean utilizados para trasladar a miembros de las tripulaciones, verificar que los tripulantes que salen de las instalaciones lleven consigo el short pass y que hayan pasado por el control migratorio, capturar a personas que tengan delitos pendientes en el país o buscadas por la INTERPOL, verificar que las tripulaciones de los barcos que atraquen cuenten con la documentación legal respectiva para poder bajar del barco y salir de las instalaciones portuarias, no permitir la salida de las instalaciones

portuarias a tripulantes originarios de países que no tienen relación diplomática con El Salvador, darle cumplimiento a la Ley de Extranjería y Migración.³⁹

A fin de conocer el sentir y pensar de los principales funcionarios y personas al frente de las diferentes instituciones involucradas se realizó una labor de investigación de campo solicitando información a través de un instrumento de consulta (entrevista), la cual se presenta en los anexos de este documento, para abonar al conocimiento de los conceptos relacionados a la CONVEMAR y lo que respecta al desarrollo portuario del país. En ella, algunos de los involucrados expresaron que en El Salvador no existe una institucionalidad adecuada para la administración de la CONVEMAR, por lo tanto tampoco existe una política marítima, sin embargo manifiestan que sí se tiene la legislación adecuada para aprovechar los beneficios que contiene la Convención, con la diferencia que en ella lo que se ha hecho en nuestra legislación, es una adecuación del lenguaje y terminología de acuerdo a lo que regula la Convención del Mar para no contradecir la legislación nacional ya establecida y, que al mismo tiempo, esté de acuerdo a lo estipulado en la CONVEMAR y se cuente con la utilización estandarizada a nivel mundial.

Otro aspecto a considerar y de suma importancia es la principal estrategia del gobierno salvadoreño para alcanzar los máximos niveles de eficiencia del sistema portuario que es concesionar la administración y operación de los mismos, para que sean operadores por instituciones de “clase mundial”, que se encarguen de lograr los estándares internacionales de productividad y eficiencia que requieren la nueva actividad comercial⁴⁰.

³⁹ www.pnc.gob.sv información general quienes apoyan a CEPA, las Alcaldías, Policía, Fuerza Naval.

⁴⁰ Autoridad Marítima Portuaria, <http://www.puertoacajutla.gob.sv/Noticia%20completa8.php>.

b) Legislación Marítimo Portuaria

La Autoridad Marítima Portuaria⁴¹ es considerada el marco legal inicial de la administración marítima en El Salvador, ya se establecía un asidero legal en la Ley de navegación y marina de 1875 y el Reglamento de marina de 1902. La administración marítima del país fue ejercida originalmente por la Secretaría de Marina, la que fue posteriormente suprimida y ejercida por el Ministerio de Defensa y Seguridad Pública, con fundamento en la Ley de Navegación y Marina y, la Ley Reglamentaria de Marina promulgada por la Asamblea Legislativa⁴².

La ley orgánica de la dirección general de comercio, industria y minería emitida⁴³, normó las actividades relativas a la regulación del transporte terrestre y el marítimo y al fomento de la industria pesquera y minera, a cargo de la mencionada dirección general, organismo que funcionó con descentralización administrativa.

Posteriormente, el gobierno consideró conveniente centralizar la gestión de las actividades referidas⁴⁴ y derogó la Ley Orgánica de la Dirección General de Comercio, Industria y Minería, otorgándole al mismo tiempo al Ministerio de Economía la facultad de organizar los departamentos necesarios para realizar las funciones que correspondían a dicha dirección.

En enero de 1961, a través del Decreto Ejecutivo N° 60, se crea en el ramo de economía, el Departamento de Transporte. A través del Decreto Ejecutivo N° 41, del 5 de

⁴¹ Fue creada según Decreto Legislativo número 994, de fecha 19 de septiembre de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 182, Tomo No. 357, de fecha 1 de octubre de 2002.

⁴² Decreto N° 236 del 23/10/1933, D.O. N° 254, tomo 115 del 16/11/1933 y el Reglamento de marina, Decreto ejecutivo N° 402 del 06/12/1951.

⁴³ Decreto del Poder Legislativo N° 110/1950 publicado en el diario oficial N° 283, tomo 149 de la misma fecha.

⁴⁴ A través del decreto N° 2305 de la Asamblea Legislativa del 21/12/1956. Diario Oficial N° 238, del 22/12/1956

mayo de 1976, se crea el Departamento de Transporte Marítimo, convertido posteriormente en Dirección de Transporte Marítimo⁴⁵.

Por lo que, la Dirección de Transporte Marítimo estaba a cargo de las competencias siguientes: abanderamiento, matrícula, registro y certificación de naves nacionales, establecer rutas para el servicio de transporte marítimo, previa propuesta y aprobación por el ministro de economía y gestionar el régimen de permisos para su explotación, registra y controlar los servicios de línea regular que operen en el país, las radiocomunicaciones marítimas y establecimiento de señales y reglas de tránsito para la navegación, examinar, calificar e inspección de naves mercantes e investigación de accidentes marítimos.

También se establecieron las competencias marítimas del Ministerio de Defensa y Seguridad Pública, siendo estas las siguientes:

- Ejercer vigilancia de faros, boyas y pilotajes que se instalen para garantía y seguridad de la navegación.
- Prestar servicio de vigilancia y control en el litoral y mar territorial.
- La instalación de bases navales y astilleros militares.
- Concesión de licencias para el uso y goce de las playas de mar.
- Habilitación y cierre de puertos aéreos, marítimos y fluviales, matriculas de naves y aeronaves y patentes de navegación.

⁴⁵ A través del Acuerdo Ejecutivo N° 553 del 17 de junio de 1981.

Un nuevo acuerdo Ejecutivo N° 60 del 31 de enero de 1992, dejó sin efecto el acuerdo Ejecutivo N° 553 del 17 de junio de 1981, desapareciendo del Ministerio de Economía la Dirección de Transporte y toda referencia al transporte marítimo, sin embargo llama la atención que no fue derogado el inciso 17 del Art. 37 del Reglamento interno del Órgano Ejecutivo⁴⁶ que asigna al Ministerio de Economía la competencia de regulación de las tres modalidades de transporte en los aspectos de orden económico.

El inicio de la actual administración marítima, puede decirse que se origina al crearse el Vice ministerio de Transporte⁴⁷, adscrito al Ministerio de Obras Públicas como ente rector, coordinador y normativo, de las políticas del transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Posteriormente, el Vice ministerio de Transporte crea la Dirección General de Transporte Marítimo, integración al presupuesto general de ejercicio fiscal del año 1994, con el objetivo de lograr el establecimiento y desarrollo de un sistema nacional de transporte marítimo que fomente, regule y controle la actividad y los medios de la prestación del servicio. Asignándole acciones a realizar en lo económico marítimo, seguridad marítima y prevención de la contaminación.

A partir de 1995 el país inicia la modernización del Estado, incluyendo dentro de este proceso, la modernización del sub-sector marítimo, lo cual permitiría modificar el marco jurídico regulador existente y la presentación del marco legal para el otorgamiento de las concesiones.

En consecuencia, a iniciativa del presidente de la República el licenciado Francisco Flores se presentó a la Asamblea Legislativa la nueva Ley General Marítimo Portuaria que regula al sub-sector marítimo portuario⁴⁸.

⁴⁶ Decreto Ejecutivo N° 24_1864/1989

⁴⁷ Decreto N° 72 del 25 de junio de 1993

⁴⁸ Fue aprobada a través del Decreto N° 994 del 19 de septiembre de 2002.

Uno de los buenos logros del proceso de modernización del Estado lo constituye la creación de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador (AMP), cuyo Marco Legal es la Ley General Marítimo Portuaria⁴⁹, y donde quedan comprendidos en las disposiciones de dicha Ley y sus reglamentos todas las relaciones jurídicas vinculadas a la actividad marítima y portuaria.

En especial, están comprendidas las siguientes personas y actividades:

- a)** La Autoridad Marítima Portuaria;
- b)** Toda persona que desarrolle actividades marítimas portuarias;
- c)** Los actos relacionados a las actividades marítimas portuarias de los buques, en razón de la propiedad de éstos;
- d)** Los hechos ocurridos, los actos jurídicos realizados y los delitos cometidos a bordo de los buques navales, ocurridos en aguas jurisdiccionales del territorio salvadoreño;
- e)** Las actividades vinculadas a los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias;
- f)** La planeación programación y ejecución de las acciones correspondientes a la promoción, operación y desarrollo de los puertos y terminales; y
- g)** La administración de la zona de desarrollo portuario.

⁴⁹ Decreto No. 236 del 23 de octubre de 1933 y por el Reglamento de Marina del 6 de diciembre de 1951.

La navegación en los puertos y sus canales de acceso se rige por las disposiciones de la Ley General Marítimo Portuaria y por las regulaciones de la Autoridad Marítima Portuaria en materia de navegación, atraque y desatraque de buques.

Corresponde a los tribunales comunes de El Salvador conocer de las controversias que se susciten entre particulares con motivo de la aplicación de la Ley General Marítimo Portuaria, sin perjuicio que las artes decidan someterlo a arbitraje, de conformidad a las leyes aplicables.

Desde el siglo XIX en El Salvador se han promulgado numerosas disposiciones legales tendientes a regular las actividades marítimas y portuarias. Entre los cuerpos de leyes más significativos se encuentran la Ley de Navegación y Marina, de 1875 y el Reglamento de Marina, de 1902, con el que se inició el marco legal para la administración marítima en El Salvador. Dichas regulaciones fueron remplazadas por la Ley de Navegación y Marina y la Ley Reglamentaria de Marina.

Es claro que los esfuerzos gubernamentales por mejorar, desde el punto de vista institucional y jurídico, son constantes. Pero, se debe considerar que las disposiciones de la CONVEMAR establecen el marco jurídico internacional conforme el cual el Estado del pabellón, el Estado ribereño, y el Estado rector del puerto en materia de navegación internacional deben ejercer jurisdicción a través de la implantación de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) por medio de las administraciones marítimas, para garantizar la seguridad marítima y la prevención, reducción y control de la contaminación marina. Esto significa que a través de las reglas y estándares contenidos en los convenios sobre seguridad marítima y protección del medio marino de la OMI, se facilita la auto ejecución de muchas de las normas principales de la CONVEMAR.

Al ser convenio marco, las disposiciones de la CONVEMAR en gran parte no son auto ejecutables, por tanto es necesario adoptar legislación complementaria (legislación que debería ser elaborada por las entidades encargadas en nuestro país).

Se debe recordar que El Salvador todavía no ha ratificado cierto número de Convenios Internacionales Marítimos básicos de derecho público y, así mismo, no dispone en su mayor parte de legislación secundaria suficiente para enfrentar cualquier situación vinculada al derecho del mar, es decir de reglamentos que faciliten la implementación de dichos convenios.

Si bien es cierto que, en el caso de los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), un buen número de ellos son tratados llamados por la Doctrina como “Self- Executing” (con precisión normativa suficiente para que puedan ser inmediatamente aplicados) es imprescindible dictar la legislación que los implemente para su adecuada aplicación práctica. Por tanto, no basta con la ratificación o adhesión al Convenio Internacional, sino que deben elaborarse leyes y reglamentos que lo complementen.

La legislación marítima de un país, es el marco legal conforme el cual se desarrollan sus actividades marítimas. Si el país dispone de una legislación marítima obsoleta e incompleta cualquier subsector vinculado en ese ámbito puede enfrentar problemas de diversa índole que afectarían no solo a dicho subsector sino también al comercio exterior del país.

En sentido contrario, una legislación marítima moderna, ágil y creativa, que incorpore los Convenios Internacionales Marítimos, constituirá una base jurídica sólida adecuada para facilitar la instauración de un transporte marítimo, servicios portuarios eficientes, adecuada seguridad y saneamiento, así lograr obtener una mayor participación de capitales nacionales y extranjeros en la industria marítima⁵⁰.

En El Salvador las normas de derecho marítimo público están contenidas en instrumentos jurídicos con pocas actualizaciones, las cuales son: la Ley de Navegación y Marina, Ley General Marítimo Portuaria y Ley reglamentaria de Marina. El panorama que

⁵⁰ www.cepa.gov.sv consultado el 19 de julio de 2007

proyectan las vigentes legislaciones marítimas primarias de carácter público es, en términos generales, poco satisfactorias; compuestas de un buen número de disposiciones administrativas, dispersas, con falta de coherencia, traslapes y también vacíos legales en áreas de competencia que tratan sobre la Administración Marítima*. Por ejemplo, con relación a la gente de mar existe cierta dispersión de disposiciones reguladoras del capitán y de la tripulación, contenidas tanto en las normas estrictamente administrativas, como en las laborales y en las leyes mercantiles marítimas.

Si bien es cierto que no existe una definición legal de Administración Marítima, se puede entender como el conjunto de órganos y entidades de la administración pública que tienen asignadas competencias en materia de navegación marítima, transporte marítimo y prevención de la contaminación producida por buques.

Dicho concepto, incluye también la seguridad de los buques pesqueros o de los buques o plataformas perforadoras, la seguridad de su navegación o el control de la contaminación procedente de los mismos. También, cabe encuadrar dentro de la administración marítima a la administración portuaria, puesto que los puertos constituyen la infraestructura indispensable para el ejercicio de la navegación, en la que tendrían cabida todos los órganos y entidades públicas cuyas competencias se refieren a actividades vinculadas con el mar.⁵¹

Las normas, en su mayor parte, contemplan y regulan la imagen de un tráfico marítimo de buques de vela y de vapor, es decir la navegación que se practicaba a finales del siglo XIX e inicios del XX con sus circunstancias técnicas. Además, estas normas rigen las relaciones del transporte marítimo y dificultan su participación en el negocio marítimo, así como una adecuada inserción en la economía mundial.

* Se puede entender como Administración Marítima, las competencias vinculadas a la regulación y control del transporte marítimo.

⁵¹ Primer Foro Iberoamericano de Legislación Marítimo Portuaria, Oscar Morales (Consultor OMI)

Por otro lado, el transporte marítimo es una actividad casi totalmente internacional, en consecuencia la normativa jurídica de la actividad marítima responde a una marcada tendencia a su uniformidad internacional, ya que regula hechos y actos que originan conflictos y enfrentamientos de interés que excede el ámbito nacional, lo cual ha originado la formulación y aprobación de dichos convenios internacionales sobre instituciones del derecho marítimo, que como se sabe, al ser ratificados por los países firmantes se convierten en ley nacional.

Es muy cierto que El Salvador formuló y aprobó la Ley General Marítimo Portuaria en el 2002, incorporando en dicha ley una buena parte de la normativa de los modelos de leyes formulados por el Proyecto LEGISMAR⁵² (proyecto de "Asistencia a Centroamérica para el Desarrollo de una Moderna y Armonizada Legislación Marítima"), con ello se creó la nueva administración marítima salvadoreña como órgano civil que ya fue mencionada y, fortalecida por una nueva moderna ley marítimo portuaria conformada en base a los instrumentos jurídicos formulados por el Proyecto LEGISMAR; el objetivo principal de la Ley es regular todo lo relacionado con los servicios de navegación marítima y de los puertos nacionales en general, creando una entidad reguladora que garantice el desarrollo del sector.

Con ello el país está en camino de un mayor aprovechamiento del espacio marítimo a través del desarrollo portuario, ejemplo, el Puerto de La Unión, ubicado en el primer departamento marítimo según el artículo 13, capítulo 3 sobre departamentos marítimos de la Ley de Navegación y Marina. La construcción de dicho puerto implica ser el centro de operaciones de muchas actividades marítimo portuarias con impacto internacional; es visualizado como "el motor de desarrollo de toda la región", en donde esa "nueva Terminal Marítima será el motor de desarrollo no sólo de la zona oriental del país, sino de El Salvador entero, ya que está destinado a convertirse en un Centro Logístico de Distribución Regional con Valor Agregado a la Carga, lo que generará desarrollo..."⁵³

⁵² Proyecto LEGISMAR, Aspectos Jurídicos. Derechos sobre las aguas. El salvador. 1993.

⁵³ www.puertolaunion.gob.sv consultado el día 21 de julio de 2007

Pero ello no debe significar que los esfuerzos por adoptar la principal Convención sobre el Derecho del Mar siga archivado en la Asamblea Legislativa. La puesta en marcha del Puerto de La Unión está a escaso tiempo de ser avalada, en comparación al tiempo que permaneció adormecido. Las instituciones, leyes y reglamentos creados para el adecuado funcionamiento del puerto han sido consecuencia del mismo desarrollo portuario. Eso hace imprescindible que los encargados de hacer funcionar dichas instituciones se capaciten y estudien, de manera meticulosa, todo lo referente al derecho del mar.

La política marítima por mucho tiempo permaneció casi nula, enfocada y justificada en la defensa de la soberanía nacional, en donde las actividades marítimo portuarias no adquirieron una relevancia como la actual.

La creación de una política debe responder a las preguntas básicas de todo proyecto: un qué, porqué y para qué; de esa manera, centrar las bases u objetivos de trabajo y, buscar los mecanismos idóneos para alcanzar los ejes establecidos al momento de ser creada. Está claro que, durante mucho tiempo estos no fueron claramente definidos por el gobierno, simplemente han dado respuestas a los obstáculos inmediatos sin hacer evaluaciones exhaustivas en diferentes áreas, incluyendo jurídicas, a largo plazo.

El diseño de una planificación integrada que sirva de guía para el desarrollo ordenado y la dinamización de las actividades costeras y marítimas pueden tener un efecto multiplicador para el resto de la región, al igual que para el resto del territorio interior. El incremento de la calidad de vida en las zonas costeras, el desarrollo ordenado de servicios novedosos y de calidad que den respuesta a las nuevas demandas de ocio, turismo y bienestar de la población, la conservación de los recursos naturales, constituirán un recurso para el uso y disfrute del conjunto de los ciudadanos.

Es necesario dar forma a una verdadera estrategia marítima que contribuya al desarrollo económico y social sostenible. Dicha estrategia debe ser planteado sobre la base de la necesidad de contar con los instrumentos administrativos que permitan articular de

manera coherente las decisiones que deban adoptarse y en las que se ven implicadas varias administraciones públicas (local, regional, estatal, comunitaria) y diversos colectivos de agentes sociales y económicos. Situación que se puede lograr con la adopción de instrumentos adecuados a nivel regional e internacional, para que las instituciones administrativas principalmente implicadas en el ámbito costero y marítimo puedan adoptar acuerdos dirigidos a una mejor planificación y gestión de los recursos marinos y costeros.

CONCLUSION CAPITULAR

El gobierno ha apostado modernizar los puertos, en especial el ubicado en el Departamento de La Unión, comprometiéndose a mejorar la economía del país y de los habitantes de esa localidad. Sin embargo, los esfuerzos por crear una política marítima completamente definida son insuficientes, provocando insolvencia en la solución de problemas relacionados con el derecho del mar; por ejemplo, la concesión del mismo, sin mencionar situaciones que pueden ocurrir a diario, una vez el puerto esté funcionando.

La falta de una política provoca la aprobación de normas jurídicas, regularmente de manera apresurada, que en muchos casos, atienden a órdenes o directrices de gobiernos externos que aprovechan esas deficiencias institucionales y las riquezas de nuestro país. Ante la ausencia de dicha política, a largo plazo, las normas ejecutables se vuelven ineficientes o poco adecuadas para solventar las necesidades de diferentes sectores del quehacer socio económico y político del país.

A pesar que en la política del Estado se han creado leyes específicas propias relacionadas al derecho del mar, como: la Ley Orgánica de la Fuerza Naval, Ley General Marítimo Portuaria y sus reglamentos; y ha ratificado convenios en ese rubro, mencionadas en el apartado 2.3, literal b de este documento. En el aspecto institucional, quienes ejercen la política y deben tener definidos los objetivos que persigue la misma, no cuentan con profesionales completamente capacitados, con un criterio unificado y enfocado a suplir las necesidades y beneficios del país, que genere un progreso equitativo y cualitativo, a nivel nacional e internacional.

Podemos concluir que, aunque existen esfuerzos por obtener una legislación y una institucionalidad que regulen el quehacer marítimo portuario, no existe una política marítima clara y definida que lleve a El Salvador a ser competitivo a nivel internacional. Es adecuado recordar que las actividades marítimo portuarias a desarrollarse en el Puerto de La Unión, deben estar plenamente vinculadas con una legislación internacional que respalde y proteja su espacio marítimo que será explotado en un futuro próximo.

CAPITULO III

CONSECUENCIAS DEL DESARROLLO PORTUARIO Y MARÍTIMO COMO EFECTO DE LA PERTENENCIA O NO A LA CONVEMAR

El proyecto que se ha gestado desde hace varios años sobre la construcción y desarrollo de la infraestructura marítimo portuaria, en el departamento de La Unión, se encuentra en un contexto político-económico complejo. Tiene un marcado interés por parte de diferentes actores y sectores nacionales, y ha despertado opiniones encontradas entre los mismos del quehacer político salvadoreño junto a diferentes instituciones involucradas.

Se debe considerar que el mar es una fuente vital de recursos de subsistencia que siempre generará un espacio para el desarrollo de diversas actividades y consecuente desarrollo económico y social, transformándose por ello en un objetivo estratégico económico de carácter nacional; por eso el interés de desarrollar una infraestructura portuaria de alto nivel en el Puerto de La Unión.

En este tercer capítulo, se presentan los efectos que se pueden generar bajo la postura oficial del gobierno salvadoreño de ratificar o no la CONVEMAR; los resultados de la investigación de campo realizada en el universo de instituciones y otras organizaciones involucradas en el quehacer de las actividades marítimas portuarias de El Salvador.

Los mayores beneficios a obtener, con la puesta en marcha del Puerto de La Unión, son eminentemente económicos, pero las consecuencias pueden ser de carácter jurídico, político, social, ambiental y económico. Por ello, se insiste en la importancia que tiene el fortalecimiento de la legislación salvadoreña que defina una política marítima portuaria eficiente y efectiva, idea sustentada con la opinión de actores nacionales que laboran en instituciones relacionadas con el derecho del mar, a través de una encuesta realizada.

El capítulo en cuestión tiene como objetivo explicar las consecuencias que pueden derivarse para El Salvador si se está buscando un mayor aprovechamiento de los espacios y actividades marítimas sin ser parte de los convenios internacionales de carácter marítimos y las desventajas de no tener acceso a las oportunidades que se presentan al pertenecer con plenos derechos a dichos convenios.

3. Implicaciones de la Activación del Puerto de La Unión

La construcción del puerto pretende convertirse en el centro de operaciones de actividades marítimo portuarias con impacto internacional; es visualizado como el motor de desarrollo de toda la región (centroamericana), en donde esa nueva Terminal Marítima será el motor de desarrollo no sólo de la zona oriental del país, sino de El Salvador entero, ya que está destinado a convertirse en un Centro Logístico de Distribución Regional con Valor Agregado a la Carga. La magnitud de este proyecto multiplica varias veces el espacio territorial en el que está ubicada, los beneficios pueden ser palpables y casi previsibles, pero los perjuicios son un tanto sombríos.

La importancia que tiene el desarrollo portuario de El Salvador con la puesta en marcha y la efectiva activación del puerto de La Unión, trae ventajas con consecuencias directas que son mencionadas a continuación.

a) Beneficios sociales y económicos del Puerto de la Unión

La sostenibilidad de una nación va más allá de la ejecución de proyectos, es la capacidad de mantenerse por sí misma, con un desarrollo económico sin ayuda del exterior sin detrimento y/o disminución sustantiva de los recursos existentes.

La realización de este proyecto origina un polo de desarrollo en la zona oriental del país, permitiendo la generación de actividades productivas directas e indirectas. La oferta de

servicios para el desarrollo pleno de la actividad del puerto, puede ser variada entre servicios de alimentos, talleres automotrices, transporte, hostelería y hospedaje, servidumbre, lavandería y otros que contribuyen a la efectividad del puerto, capaz de generar su propio desarrollo a nivel de micro y medianas empresas, con posibilidades de expansión y crecimiento.

Estas actividades conllevan al fomento de generación de empleo, necesario para la operación del puerto en sí mismo y la generación de empleos marginales alrededor de la actividad portuaria principal.

Los beneficios mencionados traen consigo el mejoramiento de las condiciones, la calidad de vida y promoción del bienestar de los habitantes de esa zona y ciudades circunvecinas.

Asimismo, la operación de este puerto atraerá la captación de carga de las empresas productoras, comerciales, importadoras y exportadoras de los países vecinos de Guatemala, Honduras, Costa Rica y Nicaragua, con consecutivos beneficios económicos para el país que pueden convertirlo como el más importante centro de manejo de carga a nivel centroamericano. Con ello, puede propiciarse un significativo ahorro en costos de transporte terrestre y de manipulación de contenedores, de El Salvador hacia puertos de países vecinos⁵⁴.

La promoción de inversiones nacionales y extranjeras, son otro aspecto a considerar. Aprovechando la cercanía que se ofrece para recibo y despacho de mercancías es muy probable que diferentes industrias decidan invertir e instalarse en las zonas aledañas a este importante centro de distribución. Esta clase de inversiones generan empleo y propician actividades que se relacionen en su rubro y sean necesarias para la operatividad de sus empresas.

El gobierno de El Salvador (período 2004-2009), dentro de su política de privatizaciones y aduciendo que el Estado es un mal administrador, ha hecho esfuerzos y

⁵⁴ Boletín de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, San Salvador, El Salvador, CA.

pretendido realizar la concesión del puerto a operadores internacionales, quienes se harían cargo de todas las operaciones del mismo otorgando al Estado salvadoreño una renta anual.

Esta concesión debe de pasar por la aprobación de la Asamblea Legislativa en donde los partidos de oposición se han negado a dar sus votos para la ejecución de esta medida y, además de requerir al gobierno que el Estado tenga una participación porcentual mayoritaria de más del 50%, en las acciones del puerto, reclaman que el actual gobierno del presidente Elías Antonio Saca, realice una evaluación del valor de mercado del puerto para, así, negociar con el o los operadores internacionales que soliciten invertir en este ambicioso proyecto.

Dentro de las razones para realizar una Concesión Maestra se tienen las siguientes⁵⁵:

1. Contribuye a fortalecer el rol del Estado como facilitador y regulador de las actividades portuarias.
2. Minimiza los riesgos de CEPA a responder de forma directa por prácticas operativas ineficientes.
3. Ofrece las mejores expectativas para la competitividad del Sistema Portuario de El Salvador.
4. Permite al Estado requerir del sector privado interesado aportes de inversión en el desarrollo y mantenimiento de infraestructura y/o supra-estructura portuaria iniciales y durante el período de la concesión.
5. Contribuye a fortalecer el rol subsidiario del Estado.
6. Garantiza la sostenibilidad financiera y operativa del sistema portuario a cargo de CEPA, compuesto por los puertos de Acajutla y de La Unión.

⁵⁵ Boletín Informativo CEPA, septiembre - octubre 2007. Página 11.

7. Permite garantizar la rentabilidad financiera razonable para el operador en función del riesgo del negocio, del costo de oportunidad de los recursos invertidos y en función de la naturaleza pública de los servicios.

8. Beneficios económicos para el país que se traducen en resultados positivos para la generación de empleo, incremento del Producto Interno Bruto (PIB) y otros, dado los niveles de inversión estratégica a realizarse por el Operador.

A pesar de todo lo mencionado, se sabe que todo proyecto no sólo arroja beneficios, sino también perjuicios. En la ejecución de cualquier proyecto siempre existen afectados. Para el caso del desarrollo del puerto, los efectos negativos ya se hacen ver. El sector de pesca artesanal de las zonas aledañas al área de construcción y zonas cercanas sufren de rezagos en la captación de especies para su comercialización, generándoles desestabilización económica familiar.

La construcción de toda obra de infraestructura da lugar al deterioro del medio ambiente. Sus efectos abarcan no sólo el conjunto de valores naturales sino que influye en la vida del ser humano. La atmósfera terrestre y los seres vivos marinos sufren de la contaminación por los desechos y materiales utilizados para la construcción, provocando la muerte de las especies existentes o su emigración. Especies que solían ser fuente de ingresos para los pescadores han empezado a desaparecer, esto sólo es un espectro del prisma.

Cuando se trata de aspectos como seguridad de espacios marinos, áreas protegidas por las instituciones policiales nacional y de países vecinos, limitan y restringen el acceso a espacios marinos al que antes accedían para realizar parte de sus actividades laborales; esto da lugar a que pescadores capturados en zonas no permitidas o en aguas extranjeras sean capturados, haciéndoles pagar cantidades elevadas (con respecto a sus ingresos) para ser liberados y devueltos a territorio nacional.

Si sólo la construcción está generando un desequilibrio social y medio ambiental, habrá que estar pendiente de lo que pueda ocurrir una vez el puerto esté en funciones. Se

debe considerar el crecimiento comercial que éste generará en la zona, construcción de centros urbanísticos, incremento de la población, aumento de basura entre otros aspectos que pueden considerarse para futuras investigaciones.

Conociendo los planteamientos expresados por dirigentes de los partidos políticos en la Asamblea Legislativa, la concesión del Puerto de La Unión aún se encuentra en discusión y sin resultados claros a corto tiempo. Objetivo que no será fácil de conseguir por causas como las siguientes:

1. Un sector en la Asamblea considera que las privatizaciones y concesiones solamente benefician a unos pocos y no tienen un efecto positivo, significativo en el resto de la población.

2. La participación porcentual del Estado debe de ser mayoritaria a efecto de no perder su papel como principal inversionista en este importante proyecto. Esta clase de políticas deben pasar por la aprobación de la Asamblea Legislativa y, con el nuevo escenario producto de las elecciones del 15 de enero de 2009, en donde el partido FMLN, con 35 Diputados, cuenta con mayoría, esta no es suficiente para una mayoría simple, la cual implica el voto de 43 del total de 84 diputados, que es la mitad más uno, y mucho menos con mayoría calificada que implica dos tercios de los diputados.

Por tanto, el escenario de la concesión, en este momento, se vuelve incierto y habrá que esperar el desarrollo de los acontecimientos para conocer los resultados de la misma.

b) Efectos bajo la postura de no ratificar la CONVEMAR

b.1) Jurídicos

Como consecuencia directa de la no pertenencia plena a la CONVEMAR se puede mencionar que El Salvador, a pesar de haber firmado la CONVEMAR no la ha ratificado, por ende, se encuentra en una especie de “limbo” jurídico.

Por un lado, se reconoce necesaria la ratificación pero por otro, se recurre a interpretaciones jurídicas de manera ortodoxa, con argumentos de carácter constitucionalista que no permiten el avance en el proceso de ratificación, limitando con ello la acción del Estado.

Asimismo, la legislación salvadoreña relacionada con aspectos marítimo y portuarios se ve en franca desventaja con relación a legislaciones del propio mecanismo centroamericano de integración, así como en sus íntimas relaciones con los países miembros del sistema integracionista. Todos, a excepción de El Salvador, han ratificado la convención, esta situación lo coloca en plena desventaja y puede afectarle en relación a otros países pertenecientes de pleno a la CONVEMAR.

Colocándolo a la zaga de la modernización de la jurisprudencia internacional, situación que pudiese traer consecuencias negativas en caso que el Estado salvadoreño se vea obligado a recurrir a instancias y/o foros internacionales para dirimir diferendos en los cuales se vean amenazados los intereses nacionales.

Este aspecto es sumamente importante dada la desventaja que presentaría en caso que el Estado salvadoreño pueda verse involucrado ante controversias y reclamos internacionales de otros países miembros de la convención que soliciten recurrir a los términos pactados en este instrumento de carácter internacional y haciendo uso de sus derechos como miembros signatarios y que han ratificado la convención, situación que les otorga plenos derechos.

La situación anteriormente planteada puede afectar los intereses del Estado salvadoreño con aquellas resoluciones, acuerdos o compromisos de la jurisprudencia de las resoluciones emanadas de dicha convención y que puedan poner en desventaja y hasta en situación de conflicto de carácter internacional al Estado salvadoreño.

b.2) Económicos

Con la creación y puesta en marcha de las actividades del puerto, se debe considerar el nacimiento de nuevas amenazas como la piratería, el incremento del narcotráfico y el contrabando por la vía marítima, entre otras actividades ilegales que atenten contra las normas establecidas en la legislación nacional como en la Convención del Derecho del Mar.

La Convención contempla aspectos sobre la pesca en general que pueden beneficiar al sector de pesca artesanal e industrial que se verían grandemente beneficiado y que la pertenencia limita el acceso a estos beneficios.

Asimismo, el acceso a la cooperación internacional para desarrollar proyectos en las áreas marítimas, portuaria, medioambientales y otras relacionadas, se ve grandemente limitada. Los fondos que pueden provenir de esa cooperación son financiados y destinados principalmente por los países miembros de la CONVEMAR.

3.3 Efectos bajo la aceptación de ratificar la CONVEMAR

a) Efectos Jurídicos

La ratificación de la CONVEMAR permitiría a El Salvador el fortalecimiento de su legislación, generando un ordenamiento jurídico acorde a otras naciones que ya lo han hecho, principalmente la consecución de la estandarización de la legislación entre los países centroamericanos y demás países del mundo.

De esta manera se posicionará al mismo nivel de los países que han ratificado la Convención, que en determinado momento reclaman derechos que solamente pueden ser dirimidos hacia el interior de la CONVEMAR y que, por el hecho de no ser miembros con pleno derecho lo coloca en desventaja ante otros países que, por ser miembros, ejercen toda su acción, con plenos poderes para ser escuchados, tomados en consideración y que exigiendo que sean respetados conforme las resoluciones que emanen de los casos tratados

en ese importante convención internacional. En términos de derechos y deberes la soberanía se fortalecería.

b) Efectos Económicos

Es importante destacar el fortalecimiento de aspectos relacionados con el apoyo y soporte al desarrollo, que incluye la investigación marina, el desarrollo e investigación de especies marinas en extinción y el aprovechamiento de aquellas especies sujetas de explotación con fines comerciales. Adjunto a ello se encuentra la educación, la capacitación en áreas específicas, la especialización en aspectos marinos, el desarrollo de actividades culturales, protección y resguardo medioambiental a la riqueza marina, la cartografía náutica y la orografía submarina, la seguridad de la vida humana en el mar, el rescate y salvamento de naufragos y buques, contribuyendo de manera significativa al ámbito socioeconómico del Estado.

Otro aspecto importante es el acceso a la cooperación internacional en todo lo relacionado con el derecho del mar, que sería robustecido; creando, además, oportunidades de acceder y recurrir a la asistencia técnica internacional necesaria para el desarrollo de proyectos del sector marítimo y pesquero, así como a la cooperación directa orientada a las empresas pequeñas, grandes y medianas que así lo requieran para el desarrollo de sus propios proyectos de fortalecimiento, eficiencia y efectividad empresarial.

Esta cooperación internacional es canalizada a través de los gobiernos quienes deben de realizar una investigación de las necesidades en las áreas, las empresas, instituciones y otros rubros en donde se requiera dicha cooperación, luego solicitarla a la CONVEMAR y realizar las gestiones necesarias para que esta cooperación se convierta en una realidad.

3.2 Investigación de campo

En este apartado se da a conocer la realidad y el entorno en el que se encuentra inmerso el conocimiento acerca de la CONVEMAR, el sentir y pensar de las personas y funcionarios encargados de las diferentes instituciones del Estado involucradas en ella y las ventajas y beneficios que, a juicio de ellos, traería la ratificación de la Convención.

Siguiendo el método científico se han realizado las etapas siguientes:

- Selección del tema y la consulta bibliográfica preliminar

Conforme el tema a tratar, se realizó una investigación bibliográfica en las instituciones involucradas con los aspectos relacionados a la CONVEMAR.

El listado de instituciones se menciona en el subtítulo 2.2 UNIVERSO Y TIPO DE MUESTRA, a continuación.

- Formulación y definición de problemas.

Se consideró necesario investigar el sentir y pensar de los funcionarios de las instituciones involucradas en el quehacer de la CONVEMAR a efecto de tener una idea de las razones de la ratificación o no ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- Recopilación y registro de datos

Se elaboró un instrumento de recopilación de datos (encuesta) y se realizaron las entrevistas respectivas a fin de registrar la información necesaria para la investigación.

- Comprobación de resultados

Se realizó una tabulación de los datos recolectados, un análisis cuantitativo y un análisis cualitativo emanado de las respuestas y comentarios adicionales de los entrevistados.

- Comunicación de resultados

Se elaboraron cuadros estadísticos producto de las respuestas de las personas consultadas, los cuales se presentan en las páginas subsiguientes.

a) Objetivo de la investigación de campo

Evaluar desde la opinión de los funcionarios y/o representantes de todas las instituciones involucradas en el quehacer marítimo portuario, los conocimientos, la posición, la conveniencia, aplicabilidad, efectos, consecuencias y, el sentir y pensar acerca de la pertenencia o no a la Convención en el ámbito de aplicabilidad de la misma dentro las actividades marítimas y portuarias nacionales.

b) Universo y Tipo de Muestra

La cantidad de instituciones involucradas en lo que atañe al derecho del mar es reducida, además de ser algunas muy recientes, se trató de realizar una investigación en el universo total de éstas; las cuales se presentan en el siguiente listado a continuación con los representantes entrevistados.

Lic. Mario González Recinos

Director de la Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano /
Secretaría de Integración Centroamericana - OSPESCA/SICA

Tel. 7877 4548

Dr. Luis Lobo Castelar,
Asesor Jurídico
Ministerio de Relaciones Exteriores
PBX. 2231 1000 / PBX. 2231 2900
Lic. Sonia Salaverría,
Centro de Desarrollo Pesquero - CENDEPESCA
Ministerio de Agricultura y Ganadería
Tel. 2228-1066

Lic. Hernán Quintanar
Presidente
Cámara de la Pesca y la Acuicultura
Tel. 2263-5909
Tel. 2263-7355

Señor Norberto Romero
Presidente de la Confederación de Pescadores Artesanales - CONFEPESCA
Tel. 2663-6887

Ing. Yicsi Rodríguez
Directora de proyectos
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma - CEPA
Tel 2218 1267

Lic. Nelson Meléndez Echeverría
Asesor Jurídico
Autoridad Marítima Portuaria - AMP
Tel 2530 2241

Capitán de Fragata Geovanni Gilberto González Serrano

Sub director de la capitanía del puerto
FUERZA NAVAL
Tel 2250 0355

Lic. Elizabeth Villalta
Asesora Jurídica
Ministerio de Relaciones Exteriores
Tel. 2231 1025

EMB Lic. Carlos Adrián Velasco Novoa
Director de Organismos y Foros Políticos Multilaterales.
Dirección General de Política Exterior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Tels: (503) 2231-1100 fax: (503) 2231-1345
e-mail: cvelasco@rree.gob.sv

Se entrevistaron a todas las personas del listado excepto al Capitán de Fragata Geovanni Gilberto González Serrano de la Fuerza Naval de El Salvador quien, durante el período que se realizó la investigación, siempre manifestó, a través de su asistente, estar en reunión o fuera de la oficina y no fue posible contar con su valioso aporte. Esto no indica que el resultado de la investigación no pueda considerarse exitoso, dado que se cubrió más del 90% del universo a investigar.

En el anexo IV se presentan todas las entrevistas realizadas, con las preguntas formuladas, los datos generales de los entrevistados, las instituciones a las cuales pertenecen, sus direcciones y teléfonos.

c) Metodología

La metodología utilizada fue la consulta directa con las personas, quienes proporcionaron la información para realizar el análisis cuantitativo y, a través de sus propios comentarios realizar un análisis cualitativo de los aspectos relacionados a la CONVEMAR, de los cuales, dada la importancia del tema, tuvieron la confianza, la amabilidad y la suficiente apertura para proporcionar la información necesaria para el fortalecimiento de esta investigación.

d) Análisis de resultados de la encuesta

La encuesta que se desarrolló para llevar a cabo las entrevistas a las personas involucradas consta de 8 preguntas, entre las que figuran algunas de carácter cualitativo, cerradas y de opción múltiple con el fin de obtener una encuesta precisa y puntual para absorber la menor cantidad de tiempo posible de los funcionarios y/o representantes de las instituciones consideradas a entrevista.

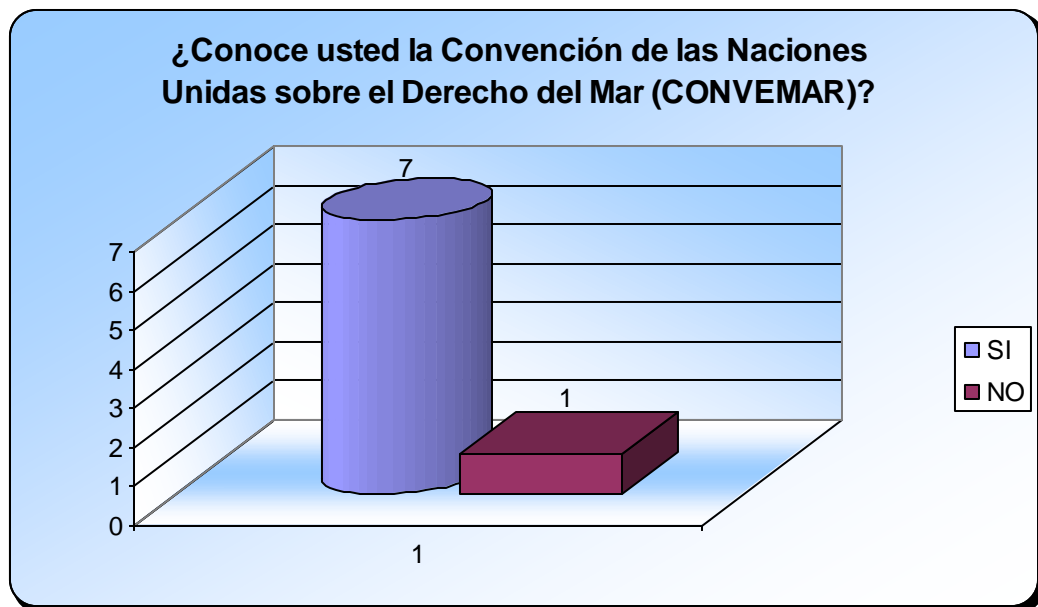
d.1) Tabulación y Análisis

A continuación se presenta la tabulación y el respectivo análisis de los resultados obtenidos a través de las encuestas realizadas. Cada pregunta cuenta con su análisis particular y para mayor exactitud se presenta el cuadro de frecuencia y porcentaje respectivo que refleja la clasificación de las variables formuladas en cada pregunta.

PREGUNTA # 1

¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (CONVEMAR)?

SI	NO
7	1
88%	12%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

La mayoría de los encuestados (88%), a excepción de uno, manifestaron conocer la CONVEMAR. Por tanto, sí existe conocimiento de la Convención.

Es importante señalar que, a pesar del reducido número de instituciones, empresas y personas involucradas, la convención es plenamente conocida.

Esta es una afirmación muy importante ya que las personas entrevistadas manifiestan conocer la existencia de la Convención aunque muchos de ellos, no manifiestan tener un

pleno conocimiento de ella, de sus contenidos específicos, sus ventajas y otros aspectos de interés. Por ello la investigación se continuó con preguntas que animaran al entrevistado a ampliar sus conceptos en cuanto los demás aspectos relacionados a la CONVEMAR.

PREGUNTA # 2

¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

SI	NO
5	3
63%	37%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

A pesar que El Salvador no ha ratificado la CONVEMAR y al desconocimiento de muchas empresas e instituciones involucradas de los beneficios que pudiesen derivar de la misma Convención, el 63% han recurrido a la CONVEMAR a excepción del 37 %.

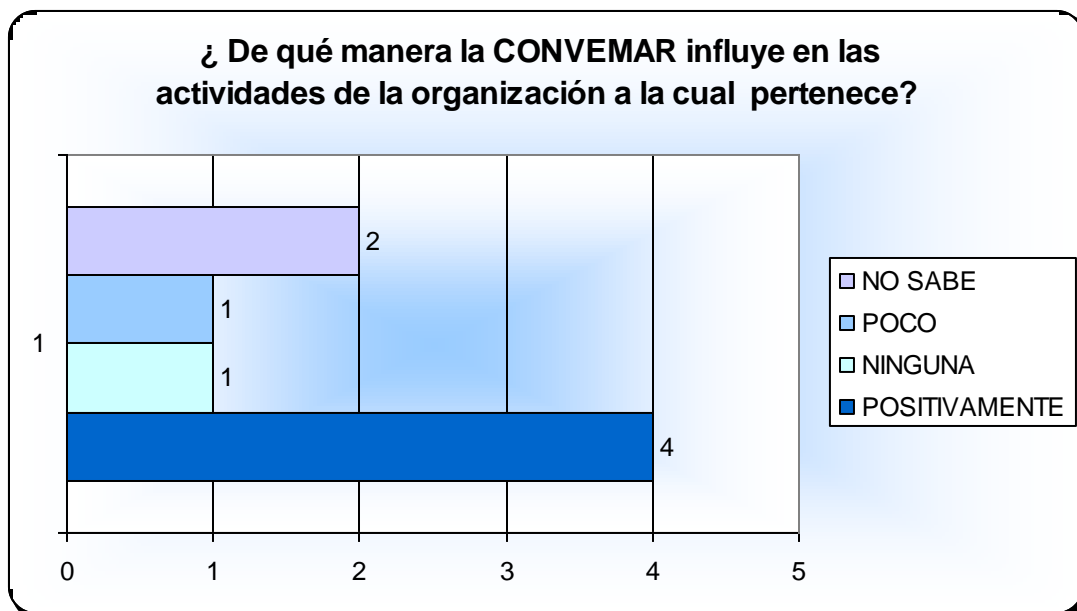
Dos de las personas entrevistadas, ambas del Ministerio de Relaciones Exteriores, han recurrido a la CONVEMAR para analizar la aplicabilidad de artículos y espacios que les permite ser instituciones signatarias. Como ejemplo de ello se encuentra la Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano / Secretaría de Integración Centroamericana - OSPESCA/SICA, quienes han recurrido a la CONVEMAR para retomar aquellas partes en donde se abordan los temas relacionados con la pesca y que atañen al área centroamericana.

Este aspecto es sumamente supervisado por el Director regional de OSPESA quien tiene como atribuciones coordinar acciones que conlleven a entendimientos entre los países de la región en todos aquellos aspectos relacionados con la pesca en cada país.

PREGUNTA # 3

¿De qué manera la CONVEMAR influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?

POSITIVAMENTE	NINGUNA	POCO	NO SABE
4	1	1	2
48%	12.0%	12.0%	24%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

Debido a que la CONVEMAR no se ha ratificado, la influencia en las organizaciones ha sido poca con un 12% y en algunas ocasiones no ha tenido mayor influencia, reflejando también un 12%; además de un 25% de los entrevistados quienes manifiestan no saber. Sin embargo el 48% de las personas entrevistadas manifiestan que ha existido una influencia positiva en sus respectivas organizaciones.

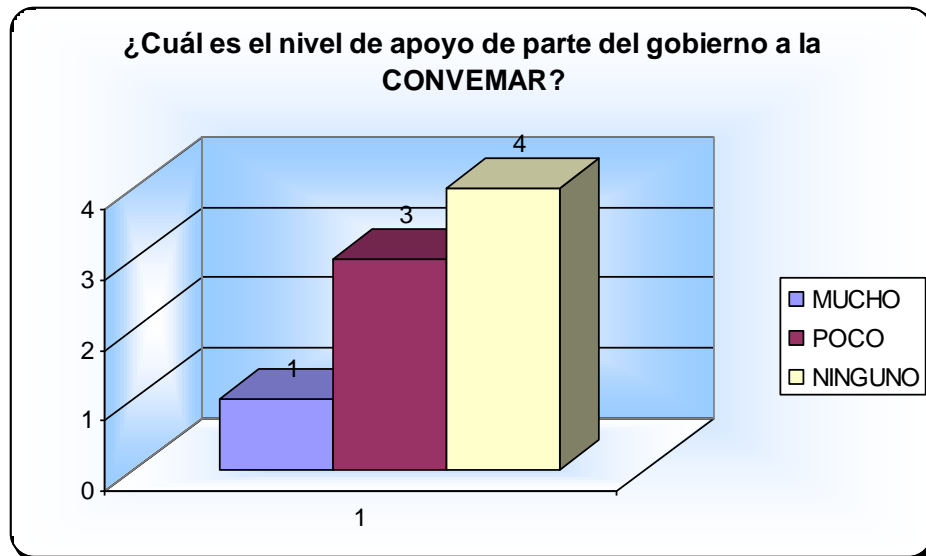
Esta situación nos mueve a pensar que la ratificación traería como consecuencia una mayor influencia de la convención en el quehacer de las actividades de las instituciones involucradas.

Lo anterior traería una amplia labor de los beneficios de la CONVEMAR traería una mayor participación de estas instituciones en las actividades de la convención.

PREGUNTA # 4

¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

MUCHO	POCO	NINGUNO
1	3	4
12%	38%	48%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

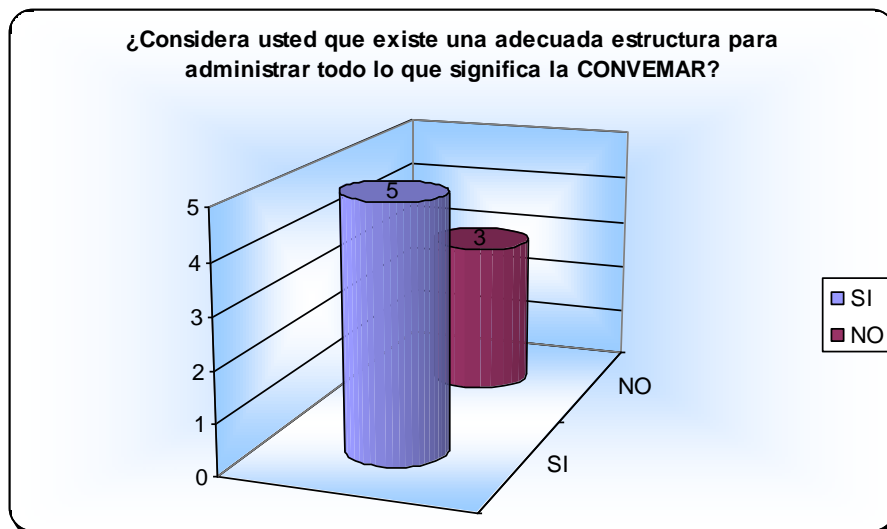
El 36% de los entrevistados manifestaron que el gobierno ofrece poco apoyo a la CONVEMAR y esto, de acuerdo a sus propias apreciaciones, es debido a problemas limítrofes, específicamente lo relacionado al Golfo de Fonseca; en cambio el 48% considera que la CONVEMAR no tiene ningún apoyo del gobierno y solamente un 12% manifestó que se sí lo tiene en gran medida.

Estas respuestas son específicamente relacionadas con el apoyo que debe prestar el gobierno central y, por ello se debe tomar en consideración el sentir y pensar hacia el interior de La Asamblea Legislativa, en donde, con ocasión de las consultas preliminares y de investigación bibliográfica pudimos constatar que muchos de los Diputados y personal de la misma no conocen la CONVEMAR. Esto muestra el interés nulo acerca de la ratificación de este importante instrumento.

PREGUNTA # 5

¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR?

SI	NO
5	3
60%	36%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

El 36% de los entrevistados manifiestan que no existe una adecuada estructura administrativa para manejar la CONVEMAR; en cambio el 60% exteriorizan que sí existe esta estructura para manejar lo relacionado a la convención.

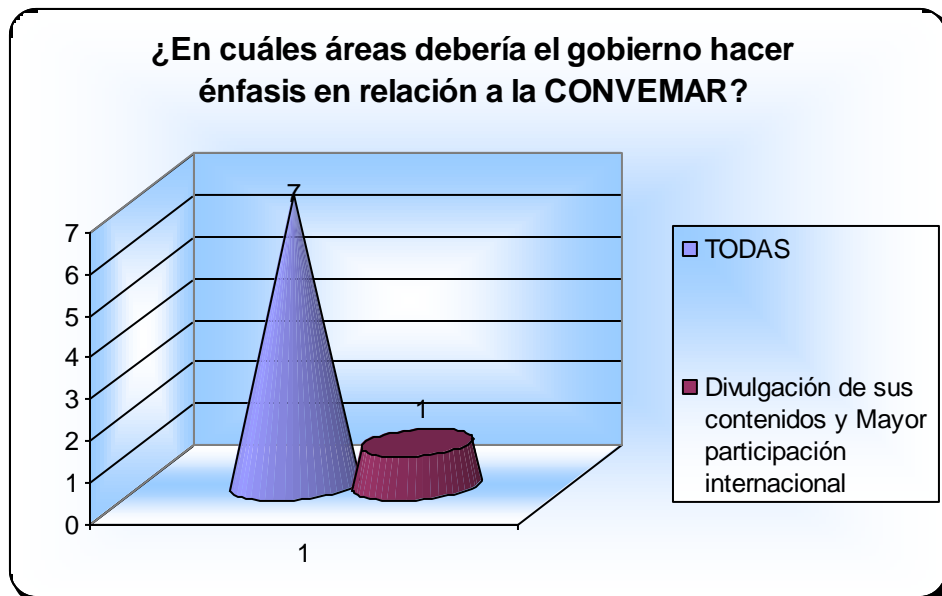
Es importante destacar que la representación del Ministerio de Relaciones Exteriores manifiesta que el gobierno está en capacidad, preparado y listo para manejar lo concerniente a la CONVEMAR ya que, a su juicio, todo lo emanado por la Convención no significa grandes acciones que requieran de una infraestructura complicada.

Hacia el interior del gobierno central ya existen las instituciones que pudieran manejar todo lo relacionado a la CONVEMAR ya que estas cuentan con la experiencia de manejo de instrumentos internacionales de este tipo, como el Convenio de Protección a la Fauna y Flora Amenazadas y/o en peligro de extinción (Convenio CITES) y otros como CENDEPESCA, Autoridad Marítima Portuaria, Ministerio de Relaciones Exteriores ya cuentan con la infraestructura para coordinar acciones que conlleven a una administración exitosa de la CONVEMAR.

PREGUNTA # 6

¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

TODAS	Divulgación de sus contenidos y Mayor participación internacional
7	1
88%	12%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

El 88% de los entrevistados coinciden en que se debe realizar una labor de divulgación sobre los contenidos de la convención, debe existir capacitación, mayor participación internacional en charlas, seminarios y eventos para dar a conocer la CONVEMAR, sus compromisos, sus obligaciones, sus ventajas y todo lo relacionado al derecho marítimo; a diferencia del 12%, quienes expresaron que solamente se debería hacer hincapié en la divulgación de sus contenidos y una mayor participación internacional.

Este aspecto es sumamente importante ya que, del mayor conocimiento que nuestras instituciones y empresas tengan acerca de la CONVEMAR, mayores beneficios se obtendrán a nivel nacional, tanto en lo económico y social como en el fortalecimiento de la jurisprudencia internacional.

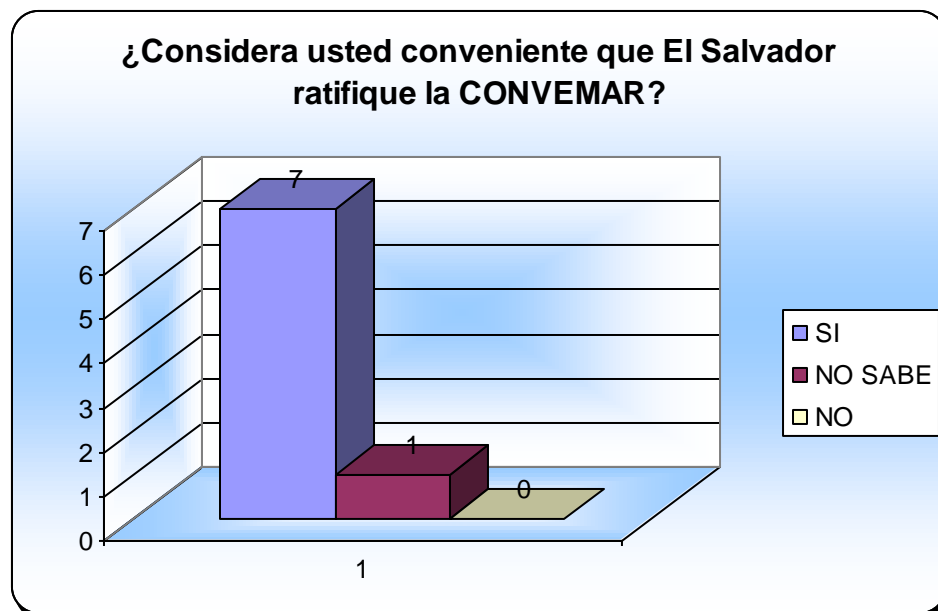
Estos beneficios pueden ser medidos en el futuro cercano en base a y dependiendo de los impactos en lo económico, en lo social y en cuanto a la jurisprudencia internacional en

la solución de conflictos, en la participación internacional, en el acceso a cooperación internacional y otros impactos que puedan ser medidos y que conlleven a una evaluación objetiva y continua de la ratificación de la Convención.

PREGUNTA # 7

¿Considera usted conveniente que El Salvador ratifique la CONVEMAR?

SI	NO SABE	NO
7	1	0
88%	12%	0%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

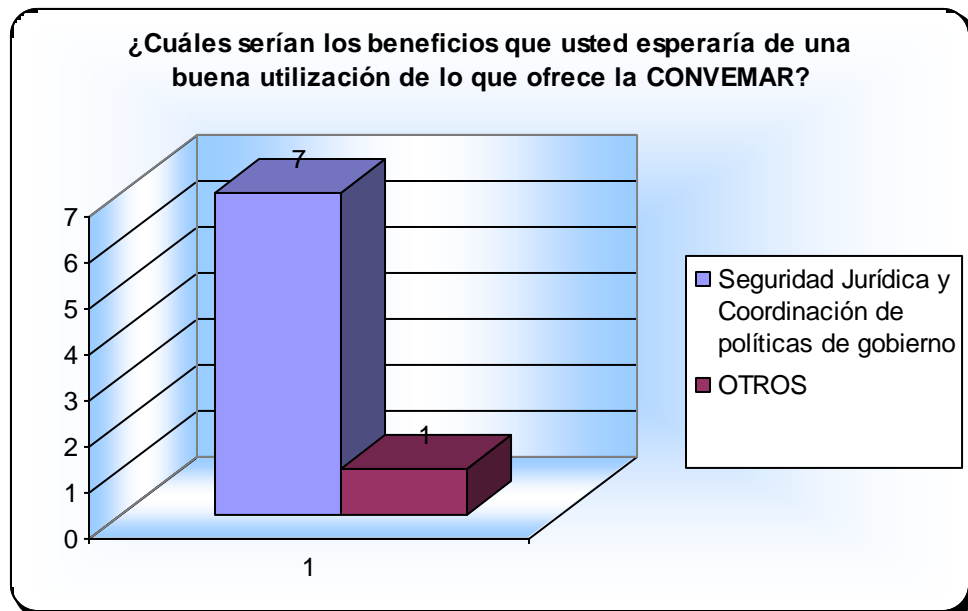
El 88% de los entrevistados manifestaron que es importante ratificar la CONVEMAR ya que ésta traería enormes beneficios; en cambio, el 12% manifestó que no sabe.

Esta es una clara muestra del sentir y pensar de las personas entrevistadas a favor de la ratificación de la CONVEMAR; solamente se deben superar obstáculos que presentan algunos funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores, quienes adoptan la Teoría constitucionalista manteniendo una posición de resistencia a la ratificación ya que no tienen claro lo relacionado a las 200 millas marinas, punto aclarado en el capítulo 1 sobre la reforma del artículo 574 del Código Civil que hacen necesaria una interpretación auténtica de las leyes relacionadas con este caso para clarificar los conceptos y dar un paso expedito a la ratificación de la CONVEMAR.

PREGUNTA # 8

¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad Jurídica y Coordinación de políticas de gobierno	OTROS
7	1
88%	12%



Fuente: Elaboración propia.

ANALISIS

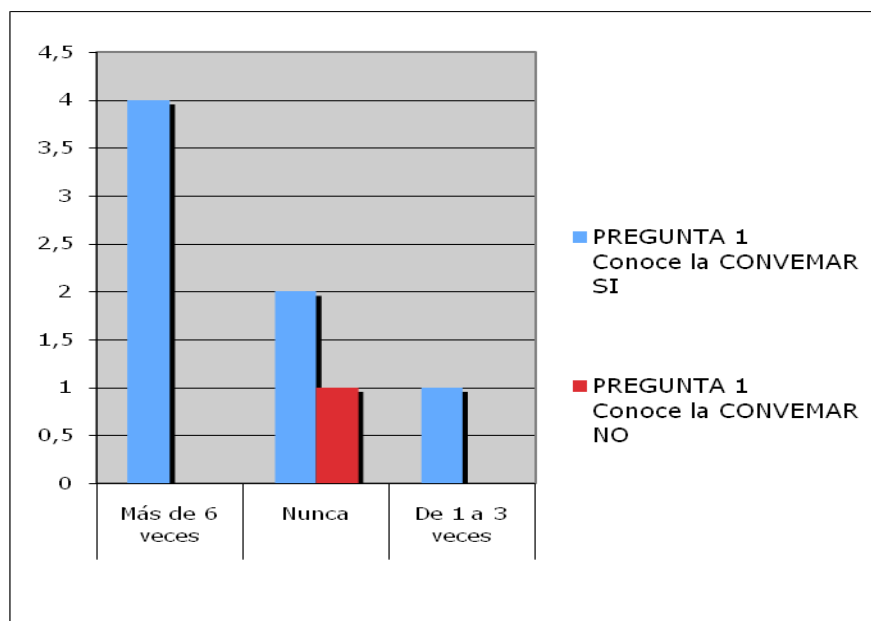
El 88% de los entrevistados manifestaron que la ratificación de la CONVEMAR traería beneficios al país en todos los aspectos relacionados a la seguridad jurídica y la coordinación de políticas a nivel centroamericano y el 12% considera que es importante ya que se tendrá acceso a los beneficios que ofrece la Convención.

Ya se ha mencionado en párrafos anteriores los beneficios que traería la ratificación de la CONVEMAR en lo económico, social y jurisprudencia internacional y estos aspectos revierten importante relevancia dado el impulso al desarrollo del país que conlleva la toma de decisiones como es la ratificación de esta importante convención.

Este mismo sentir se expresa en los resultados de esta consulta en donde los entrevistados, en su mayoría, 88% manifiestan su aprobación a la ratificación por parte del Estrado salvadoreño.

De manera general, se puede observar que la mayoría de los encuestados tienen nociones de lo que implica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, al ser un cruce con los resultados de las preguntas 1* y 2**, se puede observar que del 100% de los encuestados, el 88% conocen la Convención pero, el 36% de ese mismo porcentaje, nunca ha recurrido a ella para estudiarla y un 48% de los mismos si lo ha hecho por motivos diversos, en más de 6 ocasiones.

PREGUNTA 2 Ha utilizado la CONVEMAR	PREGUNTA 1 Conoce la CONVEMAR	
	SI	NO
Más de 6 veces	4	
Nunca	2	1
De 1 a 3 veces	1	



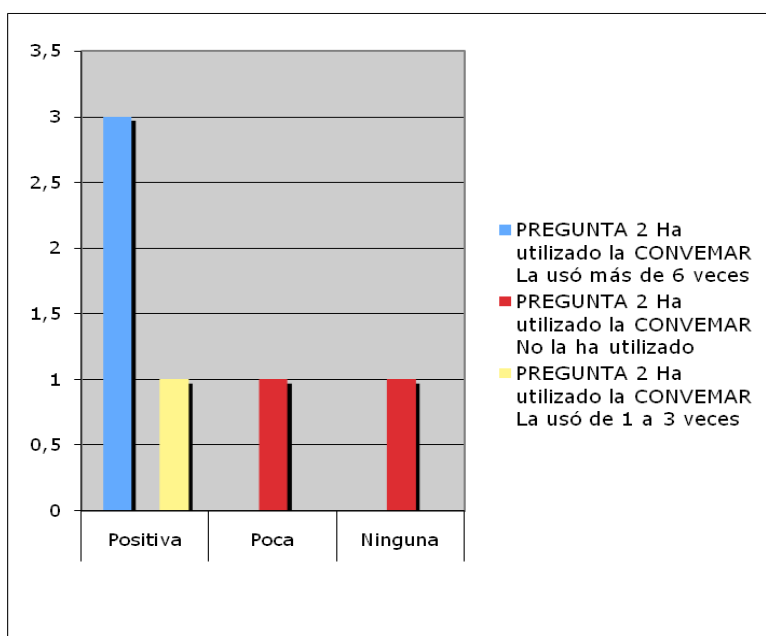
Fuente: Elaboración propia.

* 1. ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar?

** 2. ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Así mismo, si se vinculan las preguntas 2 y 3, se pueden aclarar los resultados de la pregunta 3, tomando en cuenta la institución a la que pertenecen los entrevistados. El 48% considera que la CONVEMAR influye de manera positiva en las actividades de su institución, 24% no lo sabe, un 12% cree que un poco y el otro 12% considera que no influye en nada. Para el caso de los encuestados del Ministerio de Relaciones Exteriores, que conforman un 36%, el 24% aseguran con claridad que si influye de manera positiva y el 12% restante no sabría decir. El 36% que nunca ha recurrido a la Convención para estudiarla son los que consideran que la misma no tiene ninguna influencia en su institución.

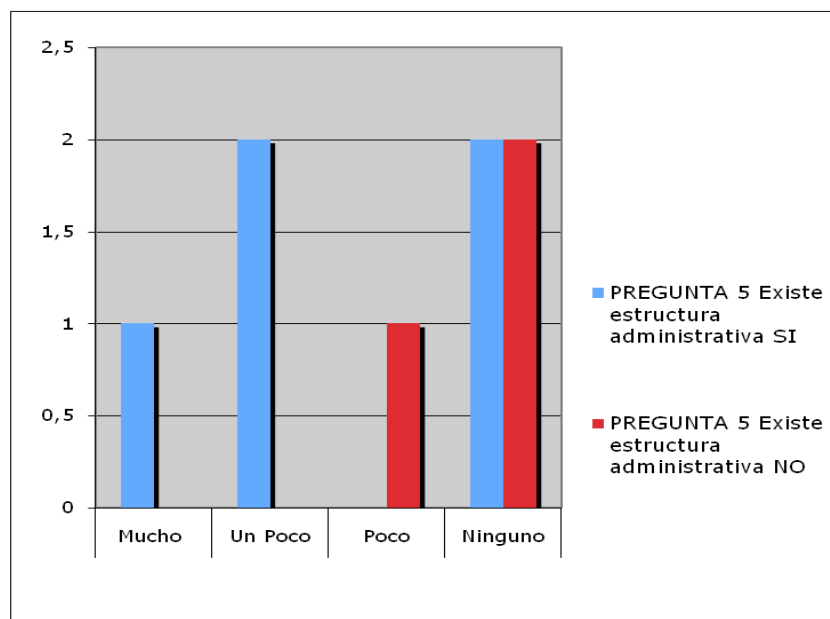
PREGUNTA 2 Ha utilizado la CONVEMAR	PREGUNTA 3 Cómo influye en su institución la CONVEMAR		
	Positiva	Poca	Ninguna
La usó más de 6 veces	3		
No la ha utilizado		1	1
La usó de 1 a 3 veces	1		



Fuente: Elaboración propia.

Cuando se vinculan las preguntas 4 y 5, el 48% considera que no existe ningún nivel de apoyo a la CONVEMAR por parte del Gobierno, un 24% considera que tiene un poco nivel de apoyo, un 12% poco y sólo un 12% aseguró que mucho. Sin embargo, a pesar de estos resultados variables, el 60% considera que si existe una estructura adecuada para administrar todo lo que implicaría adoptar la Convención.

PREGUNTA 5. Existe estructura administrativa	PREGUNTA 4 Nivel de Apoyo gubernamental			
	Mucho	Un Poco	Poco	Ninguno
SI	1	2		2
NO			1	2

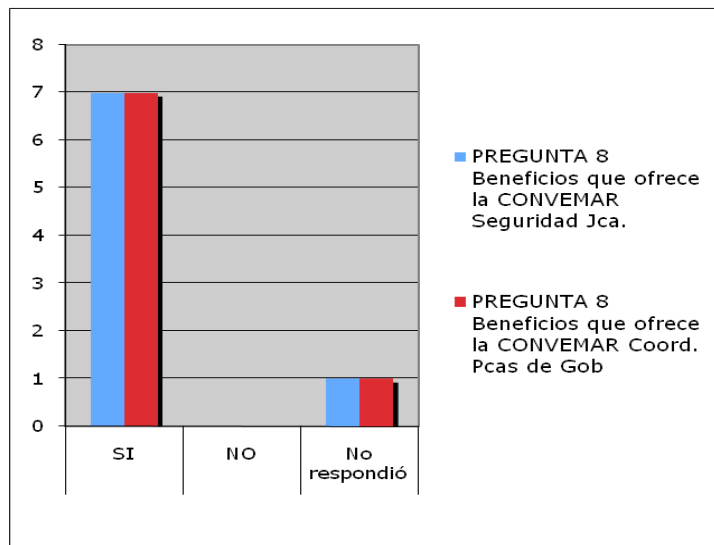


Fuente: Elaboración propia.

Al combinar las preguntas 4 y 6, se puede encontrar que del 88% que considera que el apoyo del Gobierno a la Convención es nulo o muy poco, el 100% estipula que es necesario que exista una divulgación de su contenido; que se den charlas, seminarios, eventos y/o capacitaciones sobre la misma, incluyendo una mayor participación internacional en asuntos relacionados con el Derecho del Mar.

Cuando se preguntó si consideraban conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR, el 88% respondió que sí y el 12% dijo que no sabe. Así mismo, el 88% que aseguran que la seguridad jurídica y la coordinación de las políticas de Gobierno son unos de los beneficios que esperarían de la Convención. El porcentaje restante, no respondió ante dicha interrogante.

PREGUNTA 8 Beneficios que ofrece la CONVEMAR	PREGUNTA 7 Considera pertenecer a la CONVEMAR		
	SI	NO	No respondió
Seguridad Jca.	7		1
Coord. Políticas de Gobierno	7		1



Fuente: Elaboración propia.

e) Conclusiones y Análisis Cualitativo de la Encuesta

e.1) Conclusiones

a.1) Existe una marcada intención a favor de la ratificación de la CONVEMAR pero, aunque algunas instituciones estén haciendo esfuerzos para lograrlo, la burocracia gubernamental, incluyendo Cancillería, no favorece este esfuerzo.

a.2) El Salvador es el único país de la región centroamericana que no ha ratificado la CONVEMAR y esta situación lo pone en desventajas cuando se tiene que enfrentar a diferendos en materia internacional y que los demás países acogidos a la CONVEMAR sí la tienen, haciendo uso de los beneficios que ella ofrece y que son obligatorios por ser signatarios. Dada esta situación nos vemos expuestos y obligados a cumplir pero no a gozar de los beneficios establecidos en la CONVEMAR.

a.3) En la Asamblea Legislativa no se tiene plena conciencia de la importancia de la CONVEMAR; los Diputados y demás funcionarios administrativos no le han otorgado la importancia que se requiere para propiciar el desarrollo portuario y marítimo nacional.

a.4) Existe una actitud demasiado pasiva hacia el interior de las instituciones involucradas con el quehacer de la CONVEMAR que no permite realizar acciones más agresivas que contribuyan a la ratificación de la convención

b) Análisis cualitativo de la encuesta y comentarios de los entrevistados

Conforme a opinión manifestada por el señor Embajador Carlos Adrián Velasco Novoa, Director de Organismos y Foros Políticos Multilaterales. Dirección General de Política Exterior del Ministerio de Relaciones Exteriores, se fortalecería el desarrollo del país en el área marítima y portuaria; así como se tendría un mayor acceso a la cooperación internacional; se permitiría incrementar el nivel de vida de las personas residentes en la zona y se promovería la actividad pesquera.

Asimismo, se vería fortalecida la legislación en el área marítima y portuaria; teniendo acceso a la cooperación internacional generada y al amparo de la pertenencia a la CONVEMAR, que incluye una seguridad jurídica.

Dicha pertenencia plena daría al país normas de comportamiento ante este nuevo desafío y con ello, se pondría en sintonía con el Derecho del Mar como verdadero lenguaje de entendimiento entre las naciones, mejorando el marco regulatorio regional centroamericano, ya que los países miembros del área están trabajando en una política centroamericana de pesca artesanal; esfuerzo constante porque las leyes actuales solamente van orientadas hacia la pesca industrial.

El Embajador Velasco Novoa agregó que, desde el punto de vista jurídico, algunos aspectos de la CONVEMAR están íntimamente relacionados con los artículos 574 y 576 del código civil relativos a la delimitación de las zonas marítimas con respecto a las 12, 24 y 200 millas marinas.

Por su parte, el Dr. Luis Lobo Castelar, Asesor Jurídico en el Ministerio de Relaciones Exteriores considera que se incrementaría y se vería favorecida la normativa sobre derecho del mar y se podrían propiciar los mecanismos para un mayor apoyo a nivel internacional. Además, manifiesta que uno de los puntos en contra de ratificar la CONVEMAR es que se violentan lo relativo a las 200 millas marinas y que también existen razones de carácter limítrofe, ya que afectaría lo relacionado a la disputa de la isla Conejo y todo lo relacionado al Golfo de Fonseca, por esta razón la precaución del gobierno al ratificar la CONVEMAR.

De acuerdo a la Lic. Sonia Salaverría, Jefe de la División de Pesquería y encargada de Acuerdos Internacionales del Centro Nacional de Desarrollo Pesquero (CENDEPESCA) del Ministerio de Agricultura y Ganadería, no existe, hacia el interior del gobierno, una adecuada estructura para administrar todo lo relacionado a la CONVEMAR.

Se necesita mucho más control y vigilancia, además de los problemas que surgen cuando se ha recurrido a la convención y a la aplicación de la misma. También se ha limitado

la divulgación de información a las personas y empresas que deben de contar con ella ya que les afecta directamente y podrían beneficiarse de la pertenencia a la CONVEMAR.

El licenciado Mario González Recinos, Director de OSPESCA, manifiesta que esta organización solamente se concentra en capítulos de la CONVEMAR que hacen referencia a la pesca, principalmente en el área de los recursos pesqueros.

También reconoce que es importante buscar y conciliar el lenguaje de la CONVEMAR con el de las leyes nacionales del país; así como crear y/o fortalecer la estructura administrativa del gobierno para manejar todos los aspectos relacionados con la convención y que deben obligar al gobierno a propiciar una adecuada, efectiva y eficiente administración de los compromisos que impone y ventajas que otorga la CONVEMAR.

Por estas y otras razones de carácter limítrofe, el Licenciado González Recinos considera que el gobierno de El Salvador mantiene una actitud reflexiva, aunado a algunas reservas y precauciones para ratificar la CONVEMAR.

MATRIZ DE CONGRUENCIA

No	ENCUESTADO		PREGUNTA 1		PREGUNTA 2				PREGUNTA 3				PREGUNTA 4				PREGUNTA 5		PREGUNTA 6				PREGUNTA 7		PREGUNTA 8				
	NOMBRE	CARGO	SI	NO	UNC.	3 a 4	4 a 6	6 a 8	POS.	NEG.	POCO	NINGUNO	MUCHO	UN POCO	POCO	NINGUNO	SI	NO	VULGARIZACION	PACIFICACION	CHARLAS	RTIC. INT.	SI	NO	SEG. JCA.	OR. PC	NINGUNO	OTROS	
1	Mario Gonzalez Recinos	Director	x					x	x					x			x	x	x	x	x	x			x	x			
2	Lic. Carlos Adrian Velasco	Director de Organismos y Foros Políticos Multilaterales Política Exterior	x			x			x					x			x		x	x	x	x	x			x	x		
3	Lic. Nelson Meléndez	Jefe de Departamento Jurídico	x		x						x					x	x		x	x	x	x	x			x	x		
4	Dr. José Lobo Castelar	Asesor Jurídico	x					x	x				x				x		x	x	x	x	x			x	x		
5	Norberto Romero	Presidente		x	x											x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		
6	Lic. Sonia Salaverría	Jefe División de Pesquería. Encargada de Acuerdos Internacionales	x					x	x							x	x					x	x						
7	Lic. Elizabeth Villalta	Asesor Jurídico	x					x					x			x		x	x	x	x	x				x	x		
8	Hernán Quintanar	Presidente	x		x							x				x	x		x	x	x	x	x			x	x		

Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSION CAPITULAR

La ejecución de un proyecto como el Puerto de La Unión desprende beneficios y desventajas. A pesar que el proyecto del desarrollo del puerto está por finalizar, aún siguen aspectos sumamente importantes que solventar como la ratificación de la CONVEMAR. Independiente de las causas, no se le ha dado la importancia debida a su ratificación.

A pesar de que algunos actores involucrados con el Derecho del Mar manifiestan saber de la convención, no se conoce a profundidad todo lo relacionado a la misma. Así también, los responsables de hacer ley dicha Convención no saben detalles contenidos en la misma, aunque podrían contar con el apoyo y orientación de las instituciones, como el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Autoridad Marítima y Portuaria y otras, que poseen el personal que podría orientarles en el estudio.

Es importante señalar que dichas instituciones no tiene la capacidad de impulsar la ratificación de la convención, mientras no se supere el “impasse” en la Asamblea Legislativa.

A pesar de estar de acuerdo con la ratificación de la convención, la mayoría de personas que dicen conocerla justifican la no ratificación a partir del artículo 84 de la Constitución, sobre el mar territorial. Situación que se solventa con la reforma al código civil, en su artículo 574. Punto aclarado en el capítulo I, de este trabajo.

Es claro que los beneficios a obtener con la ratificación de la CONVEMAR van más allá de aspectos económicos; incluye cooperación técnica y respaldo jurídico a nivel internacional, ante cualquier situación de desastre.

CONCLUSIONES GENERALES

1. La Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) es la principal normativa internacional en esa materia. De ella han germinado otras normas jurídicas adoptadas por diferentes países, vinculados con actividades marinas. Contempla una amplia gama de temas que abarcan, protegen y sustentan la seguridad de los espacios marinos de los Estados que forman parte de ella, medio ambiente marino e incluso, de actividades de sabotaje que pueden llevarse a cabo en el mar territorial.
2. El Salvador sigue al margen de la ratificación de la CONVEMAR, con justificaciones poco sustentables. La reducción del territorio o la pérdida del mismo, a través de algunas islas del Golfo de Fonseca son razones que pueden aclararse con una interpretación madura, adecuada y firme de la Constitución y la reforma del Código Civil, en su artículo 574.
3. El Conocimiento amplio y profundo sobre la CONVEMAR es deficiente en los actores nacionales encargados de la ratificación de los convenios internacionales. El interés por conocer el ámbito espacial marítimo nacional es casi nulo. A pesar que consideran necesario proteger el territorio nacional en todas las áreas que lo componen.

Aparentemente, el mar es un tema poco llamativo para ellos y sus discusiones en la Asamblea se limitan a tópicos de rubros que tienen más presencia en la palestra nacional (gracias a los medios de comunicación). Es importante señalar que se está acostumbrado a adoptar normas de manera apresurada y bajo presión, interna o externa que, a largo plazo, genera vacíos jurídicos que se prestan a interpretaciones inadecuadas o confusas.

4. Con lo anterior, se puede confirmar que, actualmente, uno de los temas que ocupa en gran medida a instituciones nacionales y empresas vinculadas al desarrollo marítimo portuario es la concesión del Puerto de La Unión. Tema que provoca controversia y preocupación en diferentes actores; sin embargo, se está dejando de lado la importancia que tiene el adoptar una normativa internacional y el ajuste necesario en la normativa nacional para el momento en que dicho puerto esté en funciones.

Lo que hace pensar que, lo que predomina en la mente de los involucrados son los costos económicos a corto y mediano plazo y, los efectos a largo plazo, el tiempo y los próximos actores responsables deberán ocuparse de lo que pudo evitarse y no se atendió ahora.

5. Está claro que lo económico puede predominar en lo político; pero, se debe estar consciente que lo político-jurídico también puede normar lo económico, sobre todo cuando se trata de proteger y respaldar no sólo el territorio estatal sino también el desarrollo general de una nación.

Los beneficios que se pueden obtener con el desarrollo del Puerto de La Unión pueden ser previsibles y calculables pero, el precio de los efectos causados por la ausencia de una normativa nacional que esté en sincronía a la internacional son incalculable e innumerables.

RECOMENDACIONES

1. Se debe formar una comisión responsable en el Asamblea Legislativa encargada del estudio de la CONVEMAR, en conjunto con las instituciones vinculadas a las actividades marítimo portuarias; con el fin de aclarar los inciertos sobre la misma y tener una idea profunda de los beneficios que ofrece el ser parte de dicha Convención.
2. Por el momento, se hace imprescindible solicitar a la Honorable Corte Suprema de Justicia una interpretación auténtica del al artículo 84 inciso 4 de la Constitución de la República de El Salvador relativo a la delimitación del espacio aéreo, el subsuelo y la plataforma continental e insular a efecto de definir lo concerniente a las 200 millas marinas y lo establecido en la CONVEMAR; para solventar las contradicciones entre la legislación salvadoreña y la Convención; o gestionar una reforma constitucional adecuada.
3. Las instituciones como la Autoridad Marítimo Portuaria, la Fuerza Naval Salvadoreña, Cancillería y Asociaciones ligadas al quehacer marítimo deberían solicitar y/o participar en seminarios o talleres que abonen al conocimiento sobre el Derecho del Mar, para crear una política adecuada y equitativa para todos los sectores involucrados.
4. Con la puesta en marcha del Puerto de La Unión, los Ministerios pueden crear un equipo de trabajo permanente que vele por la ejecución de actividades que dinamicen todos los sectores (económico, político y social), para que esa dinámica se vuelva un verdadero foco de desarrollo nacional.

5. El gobierno central y los gobiernos locales pueden firmar un pacto en el que la empresa privada sea participe de un verdadero desarrollo responsable, en donde la inversión no sea únicamente para el beneficio individual empresarial sino, influenciar para que exista inversión social y medioambiental.

6. El estudio y aprobación de normas nacionales ejecutables y la creación de las instituciones responsables es imprescindible, como lo es la especialización técnica de los encargados de hacer cumplir esas normas.

7. A las instituciones educativas. Incluir temas sobre los espacios marítimos, en las asignaturas que corresponden para hacer conciencia en los ciudadanos que el territorio nacional incluye aguas marinas, especies y recursos allí existentes.

8. A los docentes. Motivar a los estudiantes en actividades de investigación sobre temas relacionados con el Derecho del Mar, para que exista mayor aporte de nuevos datos e ideas sobre el tema.

9. A los estudiantes. Investigar sobre temas referentes al Derecho del Mar, las especies marinas y otros afines con el objetivo de encontrar más información que fortalezca y aporte conocimientos sobre esa área y de esta manera, ofrecer nuevos puntos que pueden tomarse en cuenta para la creación y reformas de artículos en la Constitución y/o las leyes nacionales.

ANEXOS

ANEXO I
ESTRUCTURA CONVEMAR

<i>PARTE I</i>	<i>SECCIONES</i>	<i>PARTE II</i>	<i>SECCIONES</i>	<i>PARTE III</i>	<i>SECCIONES</i>	<i>PARTE IV</i>
INTRODUCCIÓN	TÉRMINOS EMPLEADOS Y ALCANCES	EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA	SECCIÓN 1: Disposiciones Generales SECCIÓN 2: Límites del Mar Territorial. SECCIÓN 3: Paso Inocente por el Mar Territorial. Subsecciones A, B, C, A: Normas aplicables a todos los buques. B: Normas aplicables a los buques mercantes y a los buques de estado destinados a fines comerciales. C: Normas aplicables a los buques de guerra y otros buques de estado destinados a fines no comerciales. SECCIÓN 4; zona contigua.	ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL.	SECCIÓN 1: DISPOSICIONES GENERALES. SECCIÓN 2: PASO EN TRANSITO. SECCIÓN 3: PASO INOCENTE.	ESTADOS ARCHIPELAGICOS
<i>PARTE V</i>	<i>PARTE VI</i>	<i>PARTE VII</i>	<i>SECCIONES</i>	<i>PARTE VIII</i>	<i>PARTE IX</i>	<i>PARTE X</i>
ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA	PLATAFORMA CONTINENTAL	ALTA MAR	Sección 1: disposiciones generales. Sección 2: conservación y administración de los recursos vivos en alta mar.	REGIMENES DE LAS ISLAS.	MARES CERRADOS O SEMICERRADOS 75.	DERECHO DE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y LIBERTAD DE TRANSITO.
<i>PARTE XI</i>	<i>SECCIONES</i>	<i>PARTE XII</i>	<i>SECCIONES</i>	<i>PARTE XIII</i>	<i>SECCIONES</i>	
LA ZONA	SECCIÓN 1: disposiciones generales. SECCIÓN 2: principios que rigen la zona. SECCIÓN 3: aprovechamiento de los recursos de la zona. SECCIÓN 4: la autoridad. Subsecciones; A; disposiciones generales. B: la asamblea. C: el consejo	PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL MEDIO MARINO	SECCIÓN 1: disposiciones generales. SECCIÓN 2: cooperación mundial y regional. SECCIÓN 3: asistencia técnica. SECCIÓN 4: vigilancia y evolución ambiental. SECCIÓN 5: reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. SECCIÓN 6: ejecución. SECCIÓN 7: garantías. SECCIÓN 8: zonas cubiertas de hielo. SECCIÓN 9: responsabilidad.	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y MARINA.	SECCIÓN 1: disposiciones generales. SECCIÓN 2: cooperación internacional. SECCIÓN 3: realización y fomento de la investigación científica marina. SECCIÓN 4: instalaciones o equipo de investigación científica en el medio marino. SECCIÓN 5: responsabilidad. SECCIÓN 6: solución de controversias y medidas	

	D: la secretaria. E: la empresa. F: disposiciones financieras relativas a la autoridad. G: condición jurídica, privilegios e inmunidades. H: suspensión del ejercicio de los derechos y privilegios de los miembros. SECCIÓN 5: solución de controversias y opiniones consultivas.		SECCIÓN 10: inmunidad soberana. SECCIÓN 11: obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino.		provisionales.	
PARTEXVI	SECCIONES	PARTEXV	SECCIONES	PARTEXVI Y XVII		
DESARROLLO Y TRANSMISIÓN DE TECNOLOGÍA MARINA	SECCIÓN 1: disposiciones generales. SECCIÓN 2: cooperación internacional. SECCIÓN 3: centros nacionales y regionales de investigación y tecnología marina y cooperación entre organizaciones internacionales.	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.	SECCIÓN 1: disposiciones generales. SECCIÓN 2: procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias. SECCIÓN 3: limitaciones y excepciones a la aplicabilidad de la sección 2.	DISPOSICIONES GENERALES. DISPOSICIONES FINALES.		
ANEXO I	Especies altamente migratorias					
ANEXO II	Comisión de límites de la plataforma continental.					
ANEXO III	Disposiciones básicas relativas a la prospección, la explotación y exploración.					
ANEXO IV	Estatuto de la empresa.					
ANEXO V	Conciliación; secciones: <i>SECCION 1</i> ; procedimiento de conciliación de conformidad con la sección 1 de la parte XV. <i>SECCION 2</i> ; sumisión obligatoria al procedimiento de conciliación de conformidad con la sección 3 de la parte XV.					
ANEXO VI	Estatuto del tribunal internacional del derecho del mar. Secciones: <i>Sección 1</i> : organización del tribunal. <i>SECCIÓN 2</i> : competencia. <i>SECCIÓN 3</i> : procedimiento, <i>SECCION 4</i> : sala de controversias de los fondos marinos. <i>SECCIÓN 5</i> enmiendas.					
ANEXO VII	Arbitraje.					
ANEXO VIII	Arbitraje especial.					
ANEXO IX	Participación de organizaciones internacionales.					

Fuente: Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

ANEXO II

CONVENIOS INTERNACIONALES RATIFICADOS POR EL SALVADOR

Convenio	Fecha de Ratificación	Objetivo
<i>Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI)</i>	D.O. Nº 223, tomo Nº 269, de fecha 26 de noviembre de 1980.	Establece un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole, concernientes a la navegación comercial internacional; Alentar y facilitar la adopción general de normas en cuestiones de seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar por los buques.
<i>Convenio Internacional sobre arqueo de buques (TONNAGE 69)</i>	D.o.nº. 178 tomo nº. 336. De fecha 26 de septiembre de 1997.	El objetivo del Convenio es que a través del mismo, los certificados de arqueo expedidos por un gobierno serán reconocidos y aceptados por los demás gobiernos Partes, otorgándoles idéntica validez a los certificados expedidos por el propio gobierno con base en el arqueo del buque estipulado mediante el certificado internacional de arqueo.
<i>Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG/72)</i>	D.O. nº 203 tomo nº 337, de fecha 31 de octubre de 1997.	Prescribe en forma global, los procedimientos de maniobra y las medidas que han de tomar los buques para evitar abordajes, teniendo en cuenta la necesidad de evitar el entorpecimiento de la navegación de los buques, cuya capacidad de maniobra esté restringida por razón de su calado.
<i>Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, 1969, 1997. (FAL65)</i>	D.O. Nº. 147 tomo nº. 372, de fecha 11 de agosto de 2006	Facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los tramites, formalidades y documentos exigidos para la entrada, estancia en puertos y salida de los buques que efectúen viajes internacionales. Estimula la cooperación entre los gobiernos. Asegura el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos.

<p><i>Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos (CLC 69/76)</i></p>	<p>D.O. Nº. 169 tomo nº. 352, de fecha 10 de septiembre de 2001.</p>	<p>Señalar la responsabilidad civil del propietario del buque por daños causados por la contaminación resultante de un siniestro.</p>
<p><i>Convenio sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, OPRC, 90</i></p>	<p>D.O. Nº. 28 TOMO Nº. 334, DE FECHA 12 DE FEBRERO de 1997.</p>	<p>Fomentar el desarrollo y mantenimiento de capacidad de respuesta adecuada y Facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua.</p>
<p><i>Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988</i></p>	<p>Convenio SUA: (plataformas fijas) D.O. Nº. 206, tomo nº. 349, de fecha 3 de noviembre de 2000. Convenio SUA: (navegación marítima) D.O. Nº. 349, de fecha 6 de noviembre de 2000</p>	<p>Garantizar que se impongan las sanciones oportunamente a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques.</p>

Fuente: Autoridad Marítima Portuaria.

ANEXO III INSTITUCIONES QUE ADMINISTRAN LOS PUERTOS

CEPA	CENDEPESCA	Fuerza Naval	AMP
<p>El gran regulador de lo administrativo en cuanto a los puertos se refiere.</p>	<p>Función</p> <p>Impulsar, promover y establecer medidas para la conservación, administración y desarrollo de los recursos pesqueros, así como regular las actividades en las distintas fases de la pesca y acuicultura;</p>	<p>Función</p> <p>Velar por la seguridad, la defensa y la soberanía de nuestro país alrededor de toda la costa salvadoreña.</p>	<p>Es el marco legal inicial de la administración marítima</p> <p>La AMP es una institución autónoma, de servicio público y sin fines de lucro, la autonomía comprende lo administrativo, lo técnico y lo financiero.</p>
<p>Misión Institucional</p> <p>Desarrollar la infraestructura de Puertos, Aeropuertos y Ferrocarriles a través de nuevos modelos de gestión, con participación del sector privado, para prestar servicios, seguros, eficientes y competitivos regionalmente para todos sus clientes.</p> <p>Visión institucional</p> <p>Ser la institución generadora de polos de desarrollo que planifica y administra la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, operando con excelencia a través de diferentes modelos de gestión, articulando iniciativas con entes públicos y privados.</p>	<p>Se subdivide:</p> <p>División de Administración Pesquera, División de Pesquerías, División de Acuicultura.</p> <p>En cuanto a su Legislación y normatividad su objetivo brindar asesoría jurídica a nivel institucional y coordinar la ejecución de acciones encaminadas al ordenamiento de los recursos hidrobiológicos a través de la aplicación de la normatividad pesquera y acuícola, la inspección y control, y el registro de las actividades de la pesca y la acuicultura.</p>	<p>La organización y funciones de la Fuerza Naval serán reguladas por un Reglamento Interno.</p> <p>Fuerza Naval (Ley Orgánica de la Fuerza Armada)</p> <p>Art. 49.- La Fuerza Naval es una Rama permanente de la Fuerza Armada que constituye un gran escalón de encuadramiento, preparación y empleo, compuesta por el Cuartel General, La Flota, Bases Navales, Capitanías de Puerto, Destacamentos Navales y Unidades de Infantería de Marina, necesarios para la ejecución de misiones de carácter naval, en defensa de la soberanía y del territorio nacional.</p> <p>Art. 50.- El Mando de la Fuerza Naval será ejercido por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Naval, quien será un Almirante o un Oficial Superior Diplomado de Estado Mayor, de las Armas, de cualidades de mando notables y de trayectoria profesional reconocida.</p> <p>Art. 51.- La misión de la Fuerza Naval es ejercida sobre la parte del territorio de la República, conforme al artículo 84 de la Constitución de la República que comprende: El territorio insular integrado por islas, islotes y cayos que le corresponden a El Salvador.</p>	<p>Misión</p> <p>Regular, supervisar y desarrollar las actividades marítima, portuarias y del borde costero, para impulsar el desarrollo económico y social a través del fomento y la defensa de los intereses soberanos del país, aplicando la normativa correspondiente.</p> <p>Visión</p> <p>Ser la institución del Estado que mediante la aplicación de la ley y los reglamentos correspondientes, logre el desarrollo económico y social a través del crecimiento de las actividades marítimas y portuarias.</p>
<p>CEPA se creó como una institución de servicio público, con personería jurídica y patrimonio propio. Su domicilio principal está en San Salvador, capital de la República de El Salvador.</p> <p>En la actualidad CEPA es responsable de administrar las operaciones de los Puertos de Acajutla y La Unión (en construcción), así como los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL) propiedad del Estado y el Aeropuerto Internacional El Salvador.</p>		<p>Actividades</p> <p>Consiste en la defensa del territorio y soberanía nacional, protección del medio ambiente, protección de recursos pesqueros, protección de bosques salados (mangle), protección de tortugas marinas, conservación de reservas ecológicas, campañas de reforestación, evitar la contaminación del mar salvaguardar la vida humana en el mar y protección a veraneantes en época de vacación, combate al narcotráfico, transporte marítimo, acción cívica militar (campañas médicas, oftalmológicas, operaciones de labio leporino, etc.).</p>	
<p>Objetivo Estratégico</p> <p>Modernizar la infraestructura de puertos a través de nuevos modelos de gestión, que permitan ofrecer servicios modernos, eficientes y seguros.</p>	<p>Objetivo</p> <p>Diseñar e implementar la política y la planificación de la ordenación y promoción de la pesca y la acuicultura.</p>	<p>El rol de la Fuerza Naval, aplica tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. En tiempo de paz participa en actividades socio-económicas y promueve las buenas relaciones con otros Estados. En tiempo de guerra proyecta el poder militar y controla el mar.</p>	<p>Tiene personalidad jurídica y patrimonio propio le corresponde regular todas las actividades relacionadas con la promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos, con el control y vigilancia de los asuntos relativos al mar y al ejercicio de la soberanía y jurisdicción en el territorio marítimo y aguas continentales de El Salvador.</p>

Fuente: Elaboración propia.

ANEXO IV

ENCUESTAS

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en el aprovechamiento de los recursos marítimos, explotación y exploración de los mismos para el desarrollo portuario del país.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible, lo cual contribuye al beneficio del país.

Muchas gracias.

NOMBRE: EMB Lic. Carlos Adrián Velasco Novoa

CARGO: DIRECTOR DE ORGANISMOS Y FOROS POLITICOS MULTILATERALES.-
DIRECCION GENERAL DE POLITICA EXTERIOR

ORGANIZACIÓN: Ministerio de Relaciones Exteriores

TELEFONO: (503) 2231-1100 FAX: (503) 2231-1345

E-MAIL: cvelasco@ree.gob.sv

1.- ¿Conoce usted el contenido en términos generales de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

SI NO

2.- ¿Qué razones ha tenido usted que lo hayan llevado a consultar la CONVEMAR en alguna ocasión?

Estudio, Cuestiones Académicas Cultura General lectura de interés

3.- ¿De qué manera podría influir en las actividades de la organización a la cual usted pertenece si estuviese ratificada la CONVEMAR?

Positivamente negativamente Poco ninguna

4.- De acuerdo a su experiencia ¿Cuál considera usted que es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura institucional para administrar todo lo que significa la CONVEMAR?

SI NO

¿Por qué? Porque existen la AMP, CENDEPESCA, el MMRREE y otras instituciones idóneas DE CARÁCTER GUBERNAMENTAL Y PRIVADO.

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc. Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador ratifique a la CONVEMAR?

SI NO

¿Porque? _____

R/ Se incrementaría la normativa sobre derecho del mar; se podrían propiciar los mecanismos de un mayor apoyo internacional; se fortalecería el desarrollo del país en esta área; se tendría un mayor acceso a la cooperación internacional; permitiría incrementar el nivel de vida de las personas involucradas, principalmente en las actividades pesqueras, etc.

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una posible ratificación de lo que contiene la CONVEMAR?

Seguridad jurídica Coordinación de las políticas de gobierno

Ninguno Otros _____

COMENTARIOS:

Principalmente posiciones constitucionales dada la posición territorialista de las 200 millas marinas y otras relacionadas con el Art. 84 de la Constitución Política.

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en los sectores: empresa privada, instituciones gubernamentales y organismos internacionales.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible.

Muchas gracias.

NOMBRE: Lic. Sonia Salaverría

CARGO: Jefe División de Pesquería y Encargada de Acuerdos Internacionales

ORGANIZACIÓN: CENDEPESCA

DIRECCION: Ministerio de Agricultura y Ganadería, Santa tecla

TELEFONO: 2228 1066

E-MAIL: salaverria@mag.gob.sv

1.- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

SI NO

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca De 1 a 3 ocasiones ; de 4 a 6 ocasiones de más de 6 ocasiones

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?

Positivamente negativamente Poco ninguna

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR?

SI NO

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos

Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc.

Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI

NO

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad jurídica

Coordinación de las políticas de gobierno

Ninguno

Otros TENDRIAMOS ACCESO A LOS BENEFICIOS

COMENTARIOS:

Pregunta 2.- La Lic. Salaverría manifiesta que ha recurrido a la CONVEMAR en muchas ocasiones ya que ésta es la Ley del mar reconocida internacionalmente.

P. 4.- El gobierno no presta ningún tipo de apoyo a la CONVEMAR debido a cuestiones limítrofes que riñen o están en contra de la constitución de la república la cual define el "mar territorial" en 200 millas marinas y la CONVEMAR en 12 millas marítimas, reconociendo una "Zona económica exclusiva" a partir de las 12 millas hasta las 200 millas.

El otro problema es el que persiste con las cuestiones limítrofes relacionadas con el reclamo contra Honduras y todavía se encuentra abierto en los tribunales internacionales.

P 5.- No existe una adecuada estructura para administrar todo lo relacionado a la CONVEMAR. Se necesita mucho más control y vigilancia, además de los problemas que se dan en la aplicación de la CONVEMAR.

P 6.- es importante que se de una mayor divulgación de los contenidos y exista mayor participación internacional en la CONVEMAR ya que ésta es importantísima porque en ella se regulan muchas cosas, principalmente relacionadas con la contaminación en el mar, la pesca, la navegación, etc.

P 8.- Al no estar ratificada la CONVEMAR tenemos obligaciones que se deben cumplir debido al hecho de que es reconocida como una Ley internacional, pero, por no haberla ratificado no podemos gozar de los beneficios que la CONVEMAR otorga. Es más, en caso de disputas internacionales que tengamos con otros países, la CONVEMAR nos obliga a cumplir pero no nos otorga los beneficios, ubicándonos en una situación de desventaja.

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en los sectores: empresa privada, instituciones gubernamentales y organismos internacionales.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible.

Muchas gracias.

NOMBRE: Lic. Elizabeth Villalta

CARGO: Asesor Jurídico

ORGANIZACIÓN: Ministerio de Relaciones Exteriores

TELEFONO: Tel. 2231 1025

1.- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?
SI NO

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca De 1 a 3 ocasiones ; de 4 a 6 ocasiones de más de 6 ocasiones

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?
Positivamente negativamente Poco ninguna No sabría decir

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR? SI NO

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc. Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI _____ NO SABE __X__

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

__X__ Seguridad jurídica __X__ Coordinación de las políticas de gobierno

_____ Ninguno Otros _____

COMENTARIOS:

1.- A recurrido a la CONVEMAR cuando han tenido necesidades y, aunque no seamos parte de ella existen artículos que nos facilitan acceder a ella.

2.- En la pregunta # 3 manifiesta que no sabría decir ya que, como no se ha ratificado no le parece conveniente emitir opinión.

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en los sectores: empresa privada, instituciones gubernamentales y organismos internacionales.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible.

Muchas gracias.

NOMBRE: Lic. Hernán Quintanar,

CARGO: Presidente

ORGANIZACIÓN: Cámara de la Pesca y la Acuicultura

TELEFONO: Tels. 2263-5909 y 2263-7355

1.- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

SI NO

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca De 1 a 3 ocasiones ; de 4 a 6 ocasiones de más de 6 ocasiones

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?

Positivamente negativamente Poco ninguna

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR?

SI NO

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc. Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI NO

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad jurídica Coordinación de las políticas de gobierno

Ninguno Otros _____

COMENTARIOS:

1.- Ellos aglutinan a la mayoría de barcos pesqueros de pesca industrial, camaronera, etc.

2.- Aunque conocen la CONVEMAR, se rigen por la legislación del país y lo establecido por CENDEPESCA.

3.- Se quejan de que el gobierno no les informa de nada y ellos se enteran por publicaciones y por congresos en el exterior a los que son invitados.

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en el aprovechamiento de los recursos marítimos, explotación y exploración de los mismos para el desarrollo portuario del país.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible, lo cual contribuye al beneficio del país.

Muchas gracias.

NOMBRE: Dr. José Luis Lobo Castelar

CARGO: Asesor Jurídico

ORGANIZACIÓN: Ministerio de Relaciones Exteriores

TELEFONO: 2225 4464 y celular 7089 1046

1.- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?
SI NO

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca De 1 a 3 ocasiones ; de 4 a 6 ocasiones de más de 6 ocasiones

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?
Positivamente negativamente Poco ninguna No sabe

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR? SI NO

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc. Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI NO

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad jurídica Coordinación de las políticas de gobierno

Ninguno Otros _____

COMENTARIOS:

1.- Manifiesta que, desde el punto de vista jurídico, algunos aspectos de la CONVEMAR están relacionados con los artículos 574 y 576 del código civil. Otros asuntos están relacionados con los gobiernos de Japón y Rusia.

2.- Se debe emitir una reforma a la Ley de Pesca que dio creación a CENDEPESCA

3.- También se debe realizar un análisis y consideración a las especies marítimas en el golfo de Fonseca

4.- Manifiesta que El Salvador acepta como derecho consuetudinario a la CONVEMAR pero aún así no la ha ratificado.

5.- Él ha escrito todo lo referente a la CONVEMAR en su libro "Prolegómenos del Derecho del mar" el cual ha sido publicado por la Corte Suprema de Justicia.

6.- Se manifiesta a favor de ratificar la CONVEMAR

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en el aprovechamiento de los recursos marítimos, explotación y exploración de los mismos para el desarrollo portuario del país.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible, lo cual contribuye al beneficio del país.

Muchas gracias.

NOMBRE: Mario González Recinos

CARGO: Director

ORGANIZACIÓN: Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano/Secretaría de Integración Centroamericana - OSPESCA/SICA

TELEFONO: 7877 4548

E-MAIL: magorec1@yahoo.com

1.- ¿Conoce usted el contenido en términos generales de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

SI NO

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca De 1 a 3 ocasiones ; de 4 a 6 ocasiones de más de 6 ocasiones

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?

Positivamente X_ negativamente Poco ninguna

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR?

SI NO

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc. Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI NO _____

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad jurídica Coordinación de las políticas de gobierno

_____ Ninguno Otros _____

Comentarios:

1. Generalmente solo nos concentramos en la parte que corresponde a los capítulos de Pesca, es decir al área de los recursos pesqueros
2. Buscar un lenguaje de la CONVEMAR y adecuarlo a las leyes nacionales para que éstas no se desligue de la normativa internacional y no se interponga a la normativa nacional ya establecida.
4. Razones limítrofes, precaución del gobierno al aceptar la CONVEMAR porque con ello se abren espacios que por alguna razón el gobierno se reserva, por lo tanto el gobierno está reflexivo a la CONVEMAR. El Salvador está consciente que debe de ratificar pero por razones limítrofes no lo hace. Oposición Dr Gutierrez Castro.
5. Mejorar Estructura creando cuadros profesionales para crear pensamiento. AMP incluir lenguaje de la CONVEMAR a las leyes nacionales
6. Información reducida a un sector de la población que se dedica al tema. En el caso de la Pesca existe otro acuerdo complementario que es el Acuerdo de Nueva York basado en la CONVEMAR Peses en aguas internacionales, reciente ratificación de Panamá.
7. Algunos si están a favor de ratificar, me da la impresión que un nuevo gobierno si ratificaría la CONVEMAR
8. Seguridad jurídica internacional, respaldo jurídico a nivel internacional que tenga como base la CONVEMAR. Con respecto a la coordinación de políticas de gobierno nosotros trabajamos bajo tres enfoques el primero de ellos es el enfoque interinstitucional que son las políticas de gobierno entre instituciones, en segundo lugar, el enfoque intersectorial las relaciones entre el sector público y privado y por último el enfoque interdisciplinario las Relaciones Internacionales, Relaciones económicas, pesca, todos estos enfoques forman lo que denominamos Enfoque Eco sistémico.

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en los sectores: empresa privada, instituciones gubernamentales y organismos internacionales.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible.

Muchas gracias.

NOMBRE: Lic. Nelson Meléndez Echeverría,

CARGO: Jefe Departamento Jurídico

ORGANIZACIÓN: AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA – AMP

TELEFONO: 2230 2236

E-MAIL: nme1953@hotmail.com

1.- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

SI NO

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca De 1 a 3 ocasiones ; de 4 a 6 ocasiones de más de 6 ocasiones

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?

Positivamente negativamente Poco ninguna

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho ; un poco ; Poco ; Ninguno

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR?

SI NO

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

Divulgación de sus contenidos Capacitación

Charlas, seminarios, eventos, etc. Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI NO _____

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad jurídica Coordinación de las políticas de gobierno

_____ Ninguno Otros _____

COMENTARIOS ADICIONALES:

1.- Aunque ES conveniente que El Salvador ratifique la CONVEMAR esto no se da porque el Dr. Gutiérrez Castro a "agarrado llave" con lo de que violenta las 200 millas marinas y, como a él se le considera toda una autoridad, lo que él dice se hace y nadie le pone "peros". Además, el Dr. Gutiérrez Castro aduce que la ratificación de la CONVEMAR nos afectará en lo relacionado a la isla Conejo y todo lo del Golfo de Fonseca.

2.- Estamos rezagados en relación a los demás países de la región, quienes pertenecen a la mayoría de los instrumentos internacionales y a nosotros nos falta ratificar estos convenios importantes como la CONVEMAR.

ENCUESTA

La encuesta tiene como objetivo investigar acerca de la importancia que tiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), su aprovechamiento, impacto y resultados en el aprovechamiento de los recursos marítimos, explotación y exploración de los mismos para el desarrollo portuario del país.

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Estimados señores (as): Esta es una encuesta con fines académicos para elaborar la tesis de graduación en la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador. Les agradeceremos colaborar con nosotros de la mejor manera posible, lo cual contribuye al beneficio del país.

Muchas gracias.

NOMBRE: Sr. Norberto Romero

CARGO: Presidente

ORGANIZACIÓN: de la Confederación de Pescadores Artesanales (CONFEPESCA), pesca artesanal

TELEFONO: 2663-6887

1.- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?
SI ___ NO X

2.- ¿Ha recurrido usted a la CONVEMAR en alguna ocasión?

Nunca X De 1 a 3 ocasiones___; de 4 a 6 ocasiones___ de más de 6 ocasiones___

3.- ¿De qué manera influye en las actividades de la organización a la cual usted pertenece?
Positivamente negativamente Poco ninguna No sabe X

4.- ¿Cuál es el nivel de apoyo de parte del gobierno a la CONVEMAR?

Mucho___; un poco___; Poco___; Ninguno X

5.- ¿Considera usted que existe una adecuada estructura para administrar todo lo que significa la CONVEMAR? SI___ NO X

6.- ¿En cuáles áreas debería el gobierno hacer énfasis en relación a la CONVEMAR?

X Divulgación de sus contenidos X Capacitación

X Charlas, seminarios, eventos, etc. X Mayor participación internacional

Otros _____

7.- ¿Considera usted conveniente que El Salvador pertenezca a la CONVEMAR?

SI NO

8.- ¿Cuáles serían los beneficios que usted esperaría de una buena utilización de lo que ofrece la CONVEMAR?

Seguridad jurídica Coordinación de las políticas de gobierno

Ninguno Otros _____

COMENTARIOS:

1.- Manifiesta que conoce muy poco (CASI NADA DE) la CONVEMAR y que tiene la impresión de que la Ley de pesca que actualmente manejan abandera la apertura y cree que con la CONVEMAR SE CONTRADICE.

2.- Considera que debe de ser un trabajo no solamente de El Salvador, sino de todos los países centroamericanos a través del Comité que manejan SICA/OSPESCA.

3.- Considera que si los demás países centroamericanos ya pertenecen a la CONVEMAR. El Salvador debería también ratificarla ya que esto nos dejaría fuera de este mundo globalizado;

4.- En relación a la pregunta # 8 manifiesta que mejoraría el marco regulatorio regional centroamericano ya que ellos están trabajando en una política centroamericana de pesca artesanal porque las leyes actuales solamente van orientadas hacia la pesca industrial.

GLOSARIO, SIGLAS Y ACRONIMOS

En la investigación se identificarán diferentes conceptos para una mejor comprensión de la temática:

Administración Marítima: las competencias vinculadas a la regulación y control del transporte marítimo.

Aguas interiores: Están situadas en el interior de la línea de base del mar territorial.

Alta mar: Es el conjunto de las aguas no incluidas en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de ningún Estado. La convención dispone que la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos. En este espacio, todos los Estados sin excepción gozan de libertad de navegación, de sobrevuelo, de tender cables y tuberías submarinos, de construir islas artificiales y otras instalaciones, de investigación científica, y de pesca, sujetándose a las disposiciones de la convención sobre conservación de los recursos pesqueros

AMP Autoridad Marítima Portuaria.

Canal seco: Se entiende por canal seco la carretera que se dirige hacia la zona norte del país, para llegar a la frontera con Guatemala, desde la Unión hasta Chalatenango.

CEPA Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

CONVEMAR Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Derechos de Soberanía: para los fines de explotación y exploración, conservación y administración de los recursos vivos y no vivos.

Derecho de Paso inocente: Dicho paso involucra que sea rápido, ininterrumpido y sin penetrar en las aguas interiores. Sólo podría detenerse cuando esa acción sea propia de la navegación, en caso de fuerza mayor o para brindar auxilio. Además, este derecho ha sido otorgado a los Estados con el propósito de que se empleen de manera pacífica y sin perjudicar la seguridad del Estado ribereño. De lo contrario, éste tiene el legítimo derecho de tomar las medidas de precaución y de resguardo de sus intereses que considere pertinentes, basándose en la leyes y reglamentos que haya elaborado sobre el particular.

Derecho del Mar: Normas en las que se definen los espacios marítimos y los derechos de los Estados.

Derecho internacional: El conjunto de normas que rigen las relaciones entre varios Estados o entre individuos de varios Estados. El nombre proviene de Jeremías Bentham, que la utilizó en 1789. El Derecho internacional se divide en público y privado.

Derecho marítimo: conjunto de normas que regulan las relaciones que surgen de la navegación y del comercio marítimo.

Estado: es la institución jurídico-política. Máxima forma de organización jurídica de los individuos que integran un conglomerado social o una colectividad, en donde cada uno de sus integrantes cede una parte de su libertad, para conformar un organismo denominado Estado; el cual se subdivide en poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial a fin de garantizar un orden social.

Fijación de los límites: es lo que se llama Delimitación

Línea de base: Es la línea a partir del cual se miden las diferentes zonas marítimas: mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental. Existen, comúnmente dos tipos: la línea de bajamar o baja marea (línea de la costa en bajamar) y líneas de base recta (grupo de líneas que unen varios puntos).

Mar territorial: Es una zona de mar adyacente al territorio sobre la que el Estado costero ejerce soberanía. La soberanía se extiende al suelo y al subsuelo de ese mar, así como al espacio aéreo que lo cubre. Su extensión máxima es de 12 millas marinas contadas a partir de las líneas de base del Estado.

Milla marina: Unidad de longitud utilizada en la marina y que equivale a 1852 metros o 6076,1 pies. Sinónimo: Milla náutica

Organización de las Naciones Unidas (ONU) o Naciones Unidas, fundada el 24 de octubre de 1945 en San Francisco, (Estados Unidos), tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, es la mayor organización internacional del mundo. Es una organización internacional de naciones basada en la igualdad soberana de sus miembros.

OMI Organización Marítima Internacional.

Países en Desarrollo: Según la clasificación del Banco Mundial, son aquellos países con niveles bajos o medianos de Producto Nacional Bruto. Más del 80% de la población mundial vive en los países en desarrollo, que superan el centenar.

Paso en tránsito: Éste es un ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo que se aplica en el caso de que cualquier Estado necesite pasar por un estrecho usado para la navegación internacional entre una zona de alta mar o una zona económica exclusiva y otra zona de la alta mar o zona económica exclusiva.

Pesca artesanal: Es aquella actividad realizada por uno o más pescadores, cuyas capturas son realizadas con embarcaciones de menos de 10 toneladas de registro bruto (TRB) que se realiza en el mar, en las zonas próximas a la costa o en aguas interiores y las actividades de ese sector pueden ser realizadas durante todo el año o en determinadas temporadas. La pesca artesanal suministra pescado y productos de pesca a los mercados locales y nacionales, y para el consumo de subsistencia de los pescadores y su familia.

Política internacional: La política internacional es el resultado de la suma de las políticas exteriores de los diferentes Estados, la cual marca la pauta del manejo de las relaciones entre Estados dentro del sistema internacional.

Plataforma continental: Comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial hasta el término del margen continental. En caso que - como en el Perú - la plataforma continental, en términos geomorfológicos, no alcance las 200 millas marinas contadas a partir de las líneas de base desde las cuales el Estado costero mide su mar territorial, la convención le reconoce al Estado una plataforma continental de 200 millas. En esta zona, el Estado costero ejerce derechos de soberanía para la explotación y exploración de sus recursos naturales, sean minerales y otros recursos no vivos o recursos vivos pertenecientes a las especies sedentarias del lecho o el subsuelo.

Resolución: Acto administrativo por el cual la administración pública expresa su voluntad para producir efectos jurídicos.

Soberanía territorial: Es el derecho de disposición de un Estado sobre determinado territorio, fundado en el derecho internacional. Todo Estado sobre su territorio tiene un poder soberano, esto implica que sobre este territorio es el Estado el que tiene un derecho de disposición pleno que vale frente a todos, que permite al Estado ejercer en ese espacio todas sus competencias: Legislativa, administrativa, judicial. A esto le va unida la supremacía territorial.

Supremacía territorial: entendida como poder de dominio.

Tratado: acuerdo escrito concluido entre Estados u otros sujetos de la sociedad internacional (las organizaciones internacionales, por ejemplo) con el objetivo de producir efectos de derecho en sus relaciones mutuas y que debe ser ejecutado de buena fe. En derecho francés y según la Constitución de la V República (1958), los tratados (firmados y ratificados) están por encima de las leyes.

Zona contigua: Es una zona adyacente al mar territorial en la que el Estado costero podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir infracciones a las leyes y los reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial, así como sancionarlas. Su extensión máxima es de 24 millas marinas contadas a partir de las líneas de base desde las que el Estado costero mide su mar territorial. La zona contigua se superpone a la zona económica exclusiva.

Zona Económica Exclusiva: Es un área adyacente al mar territorial en el que el Estado costero tiene derechos de soberanía para la explotación y exploración, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de las aguas, su lecho y su subsuelo, y para otras actividades orientadas al aprovechamiento económico de las zona. Su extensión máxima es de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base, a partir de las cuales el Estado costero mide su mar territorial.

BIBLIOGRAFIA

TESIS

- HUEZO URQUILLA Luis Alvarado. La controversia fronteriza terrestre, insular y marítima entre El Salvador y Honduras, y Nicaragua como país interviniente. Universidad Dr. José Matías Delgado. Julio de 1993, pág.172 y 175.

-LOVO CASTELAR, José Luis. Prolegómenos del Derecho del Mar. Universidad de El Salvador, Diciembre 1988. Pág. 200 y 210

-PACHECO MEJÍA, Daysi Elizabeth. El Nuevo Derecho del Mar. Enfoque Actual. Universidad Dr. José Matías Delgado. Enero 1990. Pág. 28

- VARELA Edgar Hernán. Régimen jurídico del Mar Territorial, Régimen salvadoreño. San Salvador, Universidad de El Salvador, 1973. Pág. 82 y 125.

LIBROS

-Agenda 21, resultado de la Conferencia de Río, 1992. Naciones Unidas.

-AZCARRAGA, José Luis. 1955. Legislación Internacional Marítima; Madrid: Instituto de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Spa. 1219 p. 1 h. Pleg.: il. K1150 A992 (Biblioteca UCA)

-BUSTAMANTE, Miguel Ángel y MALDONADO, Héctor. 2002. Delimitación de Espacios Marítimos Revista de Información y análisis, No. 19.

-CASTANEDA, Jorge. 13 de mayo de 1976. El Nuevo Derecho del Mar / Integrado en Seis años de las Relaciones Internacionales de México (1970-1976), SRE, Colegio de México Tlatelolco, pp. 185-203 / p. 101-194

-CONFERENCIA ONU sobre los derechos Del mar (1976) New York / Publicación: Washington ONU, Derecho Del mar. 3ra. Conferencia de las Naciones Unidas sobre El Derecho Del Mar/ONU 1976, idioma español.

-Código Civil de El Salvador.

-Constitución Política de la República de El Salvador, 1982.

-Constitución de la República de El Salvador. 1983. Título III, art 84. Párrafo 3. Pág. 21.

-Constitución de El Salvador, Reforma 2003.

-Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, Pág. 8.

-Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados 1969.

-DE SANTO, Víctor. 2005 Diccionario de ciencias jurídicas, políticas, sociales y económicas. 3ª edición, Buenos Aires, Universidad. 992p., 23x16 cm. ISBN 9506793816

-ESCRICHE Joaquín. Editorial: Librería de Gamier Hermano. Pág. 333 Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia.

-“Exposición de motivos del proyecto de la Constitución Política”. Comisión de Estudio del Proyecto de Constitución. San Salvador, 22 de julio de 1983. Reproducida en colección Código. San Salvador.

-HANS Kelsen. Principios de Derecho Internacional Público. Edición 1965. Reproducido en p. 369 del Libro de la Universidad Dr. José Matías Delgado “Documentos y Doctrinas Relacionadas con el Problema de Fronteras”. San Salvador, 1985.

-MEZA NIETO, José, 1983, Versión española, Diccionario de Relaciones Internacionales, Editorial Limusa S.A., México, Primera Edición 1971.

-MORALES, Oscar (Consultor OMI) Primer Foro Iberoamericano de Legislación marítimo portuaria

-OBRERA DE LUNA, Omar. 1981 Manual de Derecho Marítimo, México: Porrúa, Spa. 232 p. JX4418 O52 (Biblioteca UCA)

-PALLARÉS Eduardo. Editorial Porrúa, S.A., 4ª. Ed. México, 1963. Definiciones de Jurisdicción en: "Diccionario de Derecho Procesal Civil". pág. 468.

-Proyecto LEGISMAR, 1993. Aspectos Jurídicos. Derechos sobre las aguas. El Salvador.

-RUIZ TINOCO, Dario. Mayo 2002. La Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y los Límites Marítimos; Bogotá, Colombia; Serie "Análisis" del Instituto de Estudios Geoestratégicos De la Universidad Militar "Nueva Granada". 16 p.

-SEGURA DE DUEÑAS, Cecilia; Abril 2006. La Delimitación del Territorio del Estado Documento de estudio Para el Curso de Derecho Territorial y Marítimo Internacional, Escuela de Relaciones Internacionales, Universidad de El Salvador Ciudad Universitaria, 3 p.

-SEGURA DE DUEÑAS, Cecilia. Mayo 2006. OMI (*Organización Marítima Internacional*) Documento de estudio Para el Curso de Derecho Territorial y Marítimo Internacional, Escuela de Relaciones Internacionales, Universidad de El Salvador, Ciudad Universitaria, 11 p.

-NACIONES UNIDAS, 1976. Conferencia ONU sobre el Derecho del Mar,

1976, New York / Publicación: Washington ONU, Idioma: Español. Pag. 26; 21 cm. JX4143 C748 ONU (Biblioteca UCA)

DECRETOS DE LEY

-Acuerdo ejecutivo nº 553 del 17/07/1981.

-Decreto 512. Publicado en el Diario Oficial, 17 de diciembre de 2004. Tomo 365 Número 236, pág. 6

-Decreto Legislativo número 994, de fecha 19 de septiembre de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 182, Tomo No. 357, de fecha 1 de octubre de 2002.

-Decreto N° 236 del 23/10/1933, D.O. nº 254, tomo 115 del 16/11/1933 y el Reglamento de marina, Decreto ejecutivo nº 402 del 06/12/1951.

-Decreto del poder legislativo nº 110/1950 publicado en el diario oficial Nº 283, tomo 149 de la misma fecha .

-Decreto nº 2305 de la asamblea legislativa del 21/12/1956. Diario oficial nº 238, del 22/12/1956 .

-Decreto ejecutivo nº 24_1864/1989.

-Decreto nº 72 del 25/06/1993.

-Decreto nº 994 del 19/09/02.

-Decreto No. 236 del 23 de octubre de 1933 y por el Reglamento de Marina del 6 de diciembre de 1951.

-Decreto Nº.916 del 12 de febrero de 1997. Convenio Internacional Sobre "Cooperación, preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990" acuerdo ejecutivo Nº 14401.

BOLETINES Y REVISTAS

-Boletín de la comisión ejecutiva portuaria, san salvador, el salvador, CA.

-Boletín de la comisión ejecutiva portuaria, San Salvador, el salvador, CA.

-Brochure "Nuevo puerto de La Unión polo de desarrollo de la nación" Final Bo. Concepción calle a playitas Puerto de La Unión, departamento de La Unión. Tel 503 2640 1560, Fax 503 2640 1562. Consultado diciembre de 2007.

-Brochure "Puerto de la Unión, polo de desarrollo salvadoreño, orgullo de los unionenses". Torre Roble, boulevard Los Héroes, S.S. El Salvador. C.A. Tel (503) 2218 1267, Fax (503) 2218 1249. puertodelaunion@cepa.gob.sv.

-CEPA, Puerto de Acajutla, noticias julio, 2007.

-El Diario de Hoy/Agencias Domingo, 30 de Marzo de 2008.

-Legislación Marítima y Portuaria en Centro América: Recopilación sistematizada, El Salvador, san salvador:[S.n] 1979, 171h.

-Memoria de la República de El Salvador presentada a la Corte Internacional de justicia, en la haya, Holanda, sobre el caso concerniente a la disputa fronteriza terrestre, insular y marítimo entre El Salvador y Honduras. 10 de febrero de 1989.

-Noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html. Noviembre 2007 .

-PRIDEX Promoción de inversiones en El Salvador, FUSADE.

SITIOS WEB

- UMAÑA, Mario; infraestructura avanzada de transportes para el desarrollo sostenible y la integración de Centroamérica, abril, 1999. <http://www.incae.com/ES/clacds/investigación/pdf/cen203fil.pdf>.

-www.asamblea.gob.sv/constitucion/index.htm . Diciembre, 2007.

-www.amp.gob.sv consultado 19 de julio de 2007 .

-Pág. De la Autoridad Marítima Portuaria www.amp.gob.sv consultado el 12 de octubre del 2007 .

-www.cepa.gob.sv consultado 19 de julio de 2007.

-www.cepa.gob.sv. Consultado en diciembre de 2007.

-www.cpps-int.org/spanish/subsecretaria/CONVEMAR.htm. Comisión Permanente del Pacífico Sur. Julio del 2007.

-Fuente: Organismo de Naciones Unidas .

-www.fuerzaamada.gob.sv/portadafa2.html. Consultado 21 de noviembre 2007, Pág. principal de la Fuerza Armada de El Salvador.

- www.puertoacajutla.gob.sv/Noticia Consultado en septiembre de 2007.

-www.puertolaunion.gob.sv consultado 21 de Julio de 2007.

-<http://www.un.org/Pubs/spanish> consultado 22 de agosto de 2007.