

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**SEMINARIO DE GRADUACIÓN EN CIENCIAS JURÍDICAS 2005**  
**PLAN DE ESTUDIOS 1993.**



**REFORMA AL ARTÍCULO 574 DEL CÓDIGO CIVIL Y LA CERTEZA  
JURÍDICA EN EL EJERCICIO DE LA JURISDICCIÓN Y SOBERANÍA SOBRE  
EL TERRITORIO DEL ESTADO SALVADOREÑO.**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO Y TÍTULO DE:

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS.**

PRESENTADO POR:

SIRIA IVANIA CRUZ SEGOVIA  
ANA MARIA DEL CARMEN GARCÍA VÁSQUEZ

DOCENTE DIRECTOR DE SEMINARIO

LIC. HUGO DAGOBERTO PINEDA ARGUETA

OCTUBRE DE 2007

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, EL SALVADOR.

# UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTORA  
DRA. MARIA ISABEL RODRÍGUEZ.

VICERRECTOR ACADÉMICO  
ING. JOAQUÍN ORLANDO MACHUCA GÓMEZ

VICERRECTORA ADMINISTRATIVO  
DRA. CARMEN ELIZABETH RODRÍGUEZ DE RIVAS.

SECRETARIA GENERAL.  
LICDA. ALICIA MARGARITA RIVAS DE RECINOS.

FISCAL GENERAL  
LIC. PEDRO ROSALIO ESCOBAR CASTANEDA.

## **FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES.**

DECANO EN FUNCIONES  
LIC. OSCAR MAURICIO DUARTE GRANADOS.

SECRETARIO.  
LIC. FRANCISCO ALBERTO GRANADOS HERNÁNDEZ.

COORDINADORA DE LA UNIDAD DE SEMINARIO DE GRADUACIÓN.  
LICDA. BERTHA ALICIA HERNÁNDEZ ÁGUILA.

DIRECTOR DE SEMINARIO.  
LIC. HUGO DAGOBERTO PINEDA ARGUETA.

## *Agradecimientos.*

Queremos expresar nuestros más sinceros agradecimientos, a todas aquellas personas que nos ayudaron a la realización de nuestro Trabajo de Investigación. Ya que sin su apoyo y ayuda no hubiera sido posible.

Infinitas Gracias al Licenciado *Hugo Dagoberto Pineda Argueta*, nuestro asesor, por haber aportado sus ideas y conocimientos que sirvieron de base para la realización de este trabajo.

A la Licenciada *Corina de Mejía*, por su interés y sus valiosos consejos en aquellos momentos cuando más lo necesitamos.

Asi también al Licenciado *Antonio Rutilio Díaz Lemus*, por su tiempo y por los conocimientos aportados, ya que gracias a ellos pudimos elaborar este proyecto.

A todos ellos:

*Infinitas Gracias*

# *Dedicatorias*

## *A Dios Todopoderoso:*

Quiero dedicarle el presente trabajo de Graduación a Dios Todopoderoso, para que en El sea glorificado y honrado su santo nombre; ya que gracias a El, en los momentos mas difíciles de mi formación académica, las cargas fueron mas ligeras, porque me dio fortaleza, sabiduría, confianza y fe para seguir adelante en esos momentos , que El estuvo conmigo.

## *A mis Padres:*

Con todo mi amor y admiración, por haberme educado con muchos valores y principios que han sido de gran ayuda en el transcurso de mi vida tanto personal como académica. Infinitas gracias les doy por sus palabras de aliento y consejos que fueron muy valiosos y precisos en los momentos en los que más los necesite. El tenerlos y poder contar con ustedes, hasta el día de hoy, hicieron posible la realización del presente Trabajo. Que Dios los bendiga.

## *A mis Abuelos:*

Con mucho cariño, agradezco la paciencia, confianza y comprensión que me tuvieron, en los momentos en que mas los necesite.

## *A mis Hermanas:*

Por su apoyo moral e incondicional, les agradezco por sus palabras de ánimo y superación, que me impulsaron a seguir adelante. Las quiero mucho.

## *A mi tía Yesenia y Jessié:*

Por haber desempeñado un lugar muy importante en mi vida. A mis tíos, Rodolfo y Rene, por consentirme y porque siempre tuvieron disponibilidad para ayudarme.

*A todos mis Amigos:*

Por sus ideas y apoyo cuando lo necesite. En especial a mi amiga Nora Yesenia Amaya y su esposo, por su apoyo incondicional y porque siempre ha estado y sigue estando allí, en los momentos en que necesito sus consejo. Infinitamente Gracias. Te quiero mucho.

*A una personita muy Especial:*

Por haber llegado a mi vida y ser parte fundamental de ella. Te agradezco por acompañarme en todo momento, y por las palabras de ánimo que me alentaron cuando lo necesite. Cambiastes todos los esquemas de mi vida, espero que estés allí hoy y siempre. Con todo mi amor.

*Síría Ivanía Cruz Segovía*

# *Dedicatorias*

## *A Dios Todopoderoso:*

Por haberme dado el maravilloso regalo de la vida, por la familia otorgada y por haberme permitido llegar hasta este momento de mi carrera, la cual le dedico enteramente, ya que este triunfo no lo hubiera podido lograr sin su ayuda, así como por todo el amor que ha derramado en mí y en los seres que amo.

## *A mis Abuelos: Juan Antonio Vásquez Rosales y María Audelia Flores de Vásquez:*

Por haberme amado tanto, y por que tengo la plena certeza que desde el mundo espiritual me han cuidado y protegido, y aunque ya no están físicamente conmigo, se que están felices por este logro que era uno de sus sueños y por el que se sacrificaron.

## *A mi Padre: Salvador Antonio Vásquez Flores:*

Por ser mi Padre, por toda la confianza que deposita en mí, y que a pesar de la distancia siempre esta allí para apoyarme y amarme. Por sus consejos y por la fe puesta en mí. Infinitas Gracias.

## *A Ana Isabel Vásquez Flores:*

Por ser realmente mi Mama, por todo su amor, comprensión y confianza, por que nunca ha dudado de mí, por que siempre he contado con su apoyo incondicional en las buenas y en las malas; por todo el sacrificio que ha hecho, por sus desvelos y preocupaciones, para que alcanzara esta meta, la cual se que la hace inmensamente feliz.

## *A mis tíos: Luis Alberto y Jorge Eladio Vásquez Flores:*

Por todas sus preocupaciones y apoyo incondicional dado, por todos los momentos felices que hemos pasado juntos, y por hacer mi vida más divertida y fácil.

*A todos mis amigos:* Por todos los momentos que pasamos juntos, por sus preocupaciones y consejos y por interesarse genuinamente en mí.

*Ana María del Carmen Vásquez García*

# ÍNDICE

	Página
INTRODUCCIÓN.....	i
CAPITULO 1 GENERALIDADES DEL TERRITORIO MARÍTIMO.....	1
1.1. HISTORIA DEL DERECHO DEL MAR.....	2
1.1.1. Edad Antigua.....	2
1.1.1.1 Res Nullius o Res Communis.....	5
1.1.1.2 Mare Nostrum.....	6
1.1.1.3 Soberanía y uso Libre del Mar.....	6
1.1.1.4 Ocupación Efectiva del Cañón.....	7
1.1.1.5 Extensión de la Soberanía del Estado Ribereño.....	9
1.1.2 Edad Moderna.....	10
1.1.2.1 Hugo Grocio y Seldem.....	12
1.1.2.2 Declaraciones del Presidente Truman de 1945.....	18
1.1.2.3 Declaración de Chile, Ecuador y Perú.....	20
1.1.3 Edad Contemporánea.....	23
1.1.3.1 Primera Conferencia.....	23
1.1.3.2 Segunda Conferencia.....	26
1.1.3.3 Tercera Conferencia.....	27
1.2 ANTECEDENTES DEL MAR TERRITORIAL SALVADOREÑO.....	29
1.2.1 Mención de las diferentes Constituciones que han regulado el Territorio Marítimo Salvadoreño.....	30
1.2.2 La Asamblea Nacional Constituyente de 1950.....	32
1.2.3 La Posición de El Salvador en la Primera y Segunda Conferencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1958-1960).....	34
1.2.4 El Código Civil de 1860.....	35
1.3 SISTEMAS QUE EXPLICAN LA NATURALEZA DEL DERECHO QUE EL ESTADO DE EL SALVADOR EJERCE SOBRE SU MAR TERRITORIAL.....	36
1.3.1. Sistemas Doctrinales que relacionan el Mar Territorial con el Territorio.....	37
1.3.1.1 Derecho de Propiedad.....	37
1.3.1.2 Derecho de Soberanía.....	38
1.3.2 Sistemas Doctrinales que no relacionan al Mar con el Territorio.....	39
1.3.2.1 Derecho de Soberanía.....	39
1.3.2.2 Teoría de las Servidumbres.....	39

1.3.2.3	Derecho de Conservación.....	40
1.4	FACTORES QUE INFLUYEN EN LA DELIMITACION DEL MAR TERRITORIAL.....	41
1.4.1	Factores Geográficos y Geomorfológicos.....	42
1.4.2	Factores Económicos.....	43
1.4.3	Factores de Políticos y de Seguridad.....	44
CAPITULO 2.	EL TERRITORIO MARÍTIMO SALVADOREÑO A LA LUZ DEL DERECHO INTERNO Y A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL.....	46
2.1.	ALCANCE DOCTRINARIO JURÍDICO DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN QUE SE EJERCEN SOBRE EL MAR TERRITORIAL SALVADOREÑO EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO INTERNO .....	47
2.1.1	Régimen Constitucional Salvadoreño.....	47
2.1.2	El Territorio Marítimo Salvadoreño en la Legislación Secundaria.....	54
2.1.2.1	El Código Civil.....	54
2.1.2.1.1	La Reforma la Artículo 574 del Código Civil de 2004.....	56
2.1.2.2	Otras Leyes referentes al Derecho del Mar.....	59
2.2.	ALCANCE DOCTRINARIO JURÍDICO DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN QUE SE EJERCEN SOBRE EL MAR TERRITORIAL SALVADOREÑO EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO INTERNACIONAL.....	67
2.2.1	Marco comparativo desde el punto de vista Latinoamericano.....	67
2.2.1.1	Desde la Independencia hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial.....	68
2.2.1.2	Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial en 1945 hasta la Primera Conferencia de 1958.....	69
2.2.1.3	Primera y Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1958-1960).....	83
2.2.1.4	Desde 1960 hasta la convocatoria de 1970 de la Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	85
2.2.1.5	Fases preparatorias y desarrollo de la Tercera conferencia (1970-1982)...	89
2.2.2	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	114



CAPITULO III.	ORGANISMOS INTERNACIONALES RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LOS ESPACIOS MARINOS REGULADOS POR EL DERECHO DEL MAR.....	147
3.1	ORGANISMOS INTERNACIONALES IMPULSORES DE LOS CONVENIO ELABORADOS PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA, PROTECCIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA.....	168
3.1.1	Organismos Internacionales Gubernamentales relacionados con la Protección del Medio Marino.....	172
3.1.1.1	Organización Marítima Internacional.....	172
3.1.1.2	Conferencia para el Comercio y desarrollo de las Naciones Unidas.....	174
3.1.1.3	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.....	176
3.1.1.4	Organización Internacional del Trabajo.....	176
3.1.1.5	Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas vía Satélite.....	179
3.1.2	Organismos Internacionales de carácter privado relacionados con la Protección del Medio Marino.....	180
3.1.2.1	Comité Marítimo Internacional.....	181
3.1.2.2	Asociación Internacional de Liquidadores de Averías.....	183
3.1.2.3	Cámara Internacional de Comercio.....	184
3.1.2.4	La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico.....	184
3.1.2.5	Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.....	185
3.1.2.6	Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Tanque.....	185
3.1.2.7	Otras Organizaciones no Gubernamentales.....	185
3.1.2.8	La Autoridad de los Faros.....	188
3.2	CONVENCIONES INTERNACIONALES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS MARINOS.....	190
CAPITULO IV	CONTROVERSIAS CON QUE TROPIEZA LA APLICACIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL TERRITORIO SALVADOREÑO VS EL NUEVO DERECHO DEL MAR.....	232
4.1	VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA RATIFICACIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.....	255
4.1.1	Desventajas de la ratificación.....	256
4.1.1.1	Desventajas Económicas.....	256
4.1.1.2	Desventajas Jurídicas.....	256

4.1.1.3	Desventajas Institucionales.....	259
4.1.2	Ventajas de la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	259
4.1.2.1.	Ventajas Jurídicas.....	260
4.1.2.2	Ventajas Económicas.....	261
4.1.2.3	Ventajas Ambientales.....	262
CAPITULO V.	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO.....	263
5.1	CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL QUE REGULA EL DERECHO DEL MAR.....	264
5.2	MENCION DE LOS INSTRUMENTOS QUE CONSIDERAN MÁS IMPORTANTES.....	265
5.3	CUALES SON LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES QUE REGULAN DICHOS INSTRUMENTOS.....	266
5.4	VIOLENTARA LA SUPREMACÍA CONSTITUCIONAL LA REFORMA LA ARTICULO 574 DEL CÓDIGO CIVIL.....	267
5.5	EXISTE CONTRADICCIÓN ENTRE LA CONSTITUCIÓN, EL CÓDIGO CIVIL Y LA CONVENCION DEL MAR.....	268
5.6	PODRÍA SEÑALAR LAS CONTRADICCIONES MÁS IMPORTANTES.....	269
5.7	ALCANCE DE LOS LÍMITES DE LA SOBERANÍA Y JURISDICCION DEL MAR TERRITORIAL.....	271
5.8	EXISTENCIA DE LÍMITES A LOS ALCANCES A LOS ALCANCES DE LA SOBERANÍA Y JURISDICCION A RAÍZ DE LA REFORMA DEL ARTICULO 574 DEL CÓDIGO CIVIL.....	272
5.9	EFFECTIVA PROTECCION DE LOS RECURSOS Y ESPACIOS MARÍTIMOS.....	273
5.10	CAUSAS DE LA NO RATIFICACION DE LA CONVENCION DEL MAR.....	275
5.11	CONCLUSION.....	276

CAPITULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	278
6.1 CONCLUSIONES.....	278
6.1.1 Disposición del Artículo 84 de la Constitución.....	280
6.1.2 Factores Socio-Históricos que inciden en el ejercicio de los Derechos Sobre el Territorio Salvadoreño.....	280
6.1.3 Derechos de Soberanía y Jurisdicción que el Salvador ejerce.....	280
6.1.4 Políticas de Protección Integral de Mar Territorial.....	281
6.1.5 Factores que inciden en la no Ratificación de la CONVEMAR.....	283
6.1.6 Congruencia entre la Convención y la Constitución.....	284
6.2 RECOMENDACIONES.....	286
6.2.1 Desarrollo de Planes para Manejo sostenible de los Recursos Marinos.....	286
6.2.2 Introducción de la Cátedra de Derecho del Mar.....	289
6.2.3 Establecimiento de normas que apoyen la Investigación Científica.....	289
6.2.4 Creación de Ordenamientos Jurídicos Unificados.....	291
BIBLIOGRAFÍA.....	292
ANEXOS.....	298
Modelo de la Entrevista.....	300
Constitución Política de El Salvador de 1950.....	302
Constitución de la Republica de 1962.....	303
Constitución de la Republica de 1983.....	304
Reforma al Código Civil del año 2004.....	306
Listado de Convenios ratificados por El Salvador.....	308
Listado de Países que han suscrito la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	310
Mapa de los Espacios Marinos regulados por la Convención.....	315
Glosario.....	316

## INTRODUCCIÓN.

El Derecho del mar es una de las ramas más importantes del Derecho Internacional, y permite resolver las reclamaciones que los Estados hacen, de acuerdo con sus intereses nacionales, sobre la utilización de los recursos del océano. El derecho internacional del mar no sólo ha sido utilizado durante las épocas de guerra, por los bloqueos y por las flotas de guerra, sino que ha sido de gran provecho en tiempos de paz, para resolver los intereses de las flotas mercantes y principalmente de la industria pesquera. Algunos de los temas de gran importancia para la humanidad tratados por el derecho del mar, son los relacionados con la exploración y explotación de los recursos en la zona marítima internacional, considerada como patrimonio común de la humanidad; los del mar territorial y la zona contigua; los de la plataforma continental; los de la zona económica exclusiva o mar patrimonial; los de pesca y conservación de los recursos vivos del mar; los relacionados con la preservación del medio marino, y los referentes a la investigación científica de los océanos.

La importancia de esta temática ha propiciado que el derecho del mar evolucione a pasos agigantados, sea la base para el desarrollo socioeconómico de los Estados ribereños y norme el aprovechamiento racional de los recursos oceánicos en beneficio de la humanidad; por esto, se puede observar que en su desarrollo participan tanto los países industrializados, verdaderas potencias

marítimas, como aquéllos en vías de desarrollo, sin importar su organización político social.

La "libertad de los mares", por ser extensiones que no se pueden limitar con una cerca, así como la propiedad común de los recursos que en ellos se encuentran, fueron conceptos que la humanidad aceptó durante muchos años; pero al intensificarse la explotación de estos recursos se empezaron a presentar problemas entre los pueblos, reclamándose el derecho soberano de los Estados costeros sobre sus aguas limítrofes, así como sobre sus recursos, lo cual propició el nacimiento de lo que en la actualidad se denomina Derecho del Mar, el cual es objeto de trabajo de nuestra investigación titulado: **“La reforma al Artículo 574 del Código Civil y la Certeza Jurídica en el Ejercicio de la Jurisdicción y Soberanía sobre el Territorio del Estado Salvadoreño.** El cual esta estructurado en seis capítulos de la siguiente manera: EL Capitulo I se refiere a las “Generalidades del Territorio Marítimo” ya que es de vital importancia desarrollar el proceso evolutivo y formativo para conocer y establecer como el Derecho del Mar se ha desarrollado en nuestros tiempos, y la importancia que ha tenido en el mundo entero así como en nuestro país. Iniciando este estudio con las diferentes edades o épocas que han surgido para concluir con la regulación actual del derecho del mar. El Capitulo II regula lo referente a “El Territorio Marítimo Salvadoreño a la luz del Derecho Interno y a la luz del Derecho Internacional”, en el que se exponen todas aquellas normas

jurídicas Nacionales e Internacionales sobre el derecho del mar, las cuales son consideradas de gran importancia para nuestro Estado, porque a diferencia de otros Estados que no cuentan con un mar territorial el nuestro sí, y por ello es importante conocer las disposiciones Nacionales e Internacionales concernientes a este respecto, las cuales regulan y garantizan el Derecho del Mar.

La búsqueda de un ordenamiento jurídico Nacional e Internacional para el derecho del mar tiene una significativa preeminencia; debido a que de esta forma se determinan los límites de la soberanía de los Estados, lo cual representa una gran ventaja para que no haya invasión o explotación indiscriminada de los recursos naturales vivos o no vivos por parte de otros Estados. En este sentido la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar intenta crear interés en la Comunidad Internacional, en la conservación y utilización óptima de los recursos vivos del mar, ya que el mar es una de las fuentes naturales de alimentación, pero como fuente natural se agota por los manejos excesivos; por lo tanto hay que considerarlos como una reserva controlada de recursos.

El Capítulo III se refiere a los “Organismos Internacionales relacionados con la Seguridad y Protección de los Espacios Marinos regulados por el Derecho del Mar”. Ya que Las Organizaciones Internacionales, como sujetos propios del Derecho del Mar, también juegan un papel importante, puesto que gracias a ellas se han creado una serie de normas referentes con el mismo, las cuales tienen aceptación tácita para los Estados, y sin los cuales se

carecerá de normas de seguridad para los mismos y para los que naveguen en sus aguas. El capítulo IV establece “las Controversias con que Tropieza la Aplicación del Régimen Jurídico del Territorio Salvadoreño vs. El Nuevo Derecho del Mar” el cual es objeto de nuestra investigación. En el Capítulo V presentamos el “Análisis e Interpretación de resultados de la Investigación de Campo” el cual tiene por objeto el verificar la teoría con la realidad, lo cual es de mucha importancia ya que nos ha permitido medir o cuantificar el grado de aplicación práctica que los diferentes cuerpos Normativos Nacionales como Internacionales tienen en la regulación del Derecho del Mar Salvadoreño, así como también, nos ha permitido verificar el desempeño de las instituciones ya sean Gubernamentales o no en la Protección del Medio Marino y para finalizar con la presente investigación, el Capítulo VI que se refiere a las “Conclusiones y Recomendaciones” donde detallamos nuestras propias conclusiones y proponemos las recomendaciones correspondientes conforme al estudio realizado.

## **Capítulo I**

### **GENERALIDADES DEL TERRITORIO MARÍTIMO**

Desde tiempos inmemoriales, el mar ha sido considerado como una de las fuentes de mayor riqueza y alimentación para la humanidad entera. Los países en desarrollo, ven en él no solamente la última esperanza para su debida alimentación, sino la posibilidad de emerger a la condición de Estados desarrollados, en virtud de la explotación racional de los recursos que contiene.

El Mar y los océanos han servido a la humanidad, desde tiempos muy remotos para diferentes usos: La comunicación y el comercio entre los pueblos, el descubrimiento y conocimiento del planeta, el despliegue de la potencia militar de los pueblos, la defensa de las costas y el territorio, la pesca, y mucho mas tarde, el aprovechamiento de otros recursos económicos.

Así, desde los inicios de la sociedad internacional moderna, los estados fueron precisando progresivamente a través de normas consuetudinarias las cuales delimitaban las respectivas competencias sobre sus diversos espacios marítimos.

En nuestra época el incremento y diversificación de los usos del medio marino, impulsados por el crecimiento demográfico y económico y por el desarrollo de la tecnología, y los intereses que los Estados tienen en ellos, han



hecho mas compleja la ordenación jurídica de los mares y océanos; comprendiendo un actual régimen jurídico del mismo, lo cual ha permitido que se vean y se utilicen de otra manera y se de un aprovechamiento de los recursos que contiene.

Es de vital importancia desarrollar el proceso evolutivo y formativo para conocer y establecer como el Derecho del Mar se ha desarrollado en nuestros tiempos, y la importancia que ha tenido en el mundo entero así como en nuestro país. Iniciando este estudio con las diferentes edades o épocas que han surgido para concluir con la regulación actual del derecho del mar.

## 1.1. HISTORIA DEL DERECHO DEL MAR.

### 1.1.1. Edad Antigua.

Es la primera etapa de la historia que abarca desde el año 400 a. c hasta el año 476 d. c, en donde se da el descubrimiento de la escritura en oriente culminando con la invasión de los Bárbaros y la caída del Imperio Romano.

En esta edad, el Derecho del Mar se forjó en el uso y la costumbre marítima de todos los pueblos, tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. No existió norma escrita o codificación alguna que reglamentara la conducta de los Estados en sus aspiraciones marítimas, o en su movilización a través de los océanos. Las relaciones a través del mar datan desde la época de

la civilización mesopotámica<sup>1</sup> , pasando por Asia y expresado en los imperios Chino, Hindú y egipcio, y en el Mediterráneo por Grecia y Roma.

Desde tiempos inmemoriales el hombre presto particular atención al mar, en el Popol Vuh por ejemplo, que es el Libro Sagrado de los mayas, se dice que al principio todo era oscuro y solo existía el mar. Y en una obra clásica, de las más antiguas de la literatura universal, en Los Persas de Esquilo, se cuenta que ofendido Jerjes porque el mar en su furia le había destruido unos puentes con que el déspota quería contrariar y desafiar a la naturaleza construyendo un istmo artificial, lo que era totalmente insólito en la época, ordenó como castigo, azotarlo diez mil veces, no obstante ser el mar considerado como un dios. Estas referencias distantes en espacio y tiempo, ilustran en alguna forma la alta estima concedida al mar desde siempre, por todos los hombres.

Los primeros reportes de la historia sobre el uso del océano y sus recursos por el hombre, aparecen casi 300 años a.c., cuando los egipcios establecieron la primera industria para construir barcos empleando maderas transportadas en balsas desde Líbano y Siria. Estas embarcaciones fueron principalmente utilizadas en el Nilo, pero hicieron también incursiones en el Mediterráneo.

---

<sup>1</sup> Civilización Mesopotámica: Comprendía entre otras las siguientes culturas: Sumerios, Acadios, Babilónicos, Hititas, Fenicios, Hebreos, Sirios, Medos y Persas.

Los fenicios fueron los iniciadores del comercio a través del océano, intercambiando mercancías con la India y con los pueblos localizados en el noroeste de España. Fundaron su principal puerto en Cartago, ciudad que establecieron, en la costa de África para dominar las rutas comerciales a través del Mediterráneo. Fue tan importante la navegación, para el pueblo fenicio, que estableció reglas sobre los barcos y la navegación, consideradas por algunos historiadores como las primeras que existieron y que posteriormente fueron utilizadas por griegos y romanos.

Estas reglas, que debieron ser muy simples, las establecieron en la colonia que tenían en la isla de Rodas, por lo que a su conjunto se le llamó ley rodense, y se reporta que consideraban los castigos que se aplicaban cuando un marinero golpeaba a otro, estipulaban cuándo podían las tripulaciones dejar el barco para dormir en tierra y qué pasaba cuando, en caso de mal tiempo, se tenían que arrojar al mar partes de la embarcación.

Estas reglas iniciaron lo que actualmente se conoce como derecho marítimo, y no sólo fueron importantes los textos de estas normas, sino que al adoptarlas otros países, se estableció su carácter internacional, al acostumbrar a los hombres a considerar la naturaleza universal del océano.

En Roma, por ejemplo, el Derecho del Mar tiene su origen en el propio Jus Gentium (Derecho de Gentes), que era el derecho aplicado a todas las

Naciones y a los extranjeros en los territorios y dominios romanos, que dio la pauta para que en el propio imperio surgiera un derecho marítimo primitivo, fundamentado en la Costumbre.

Los grandes juristas se interesaron por las leyes que gobernaban la actividad en los mares y estudiaron varias formas para clasificar al mar y las costas. En el *Instituta* de Justiniano, durante el año 533 de nuestra era, se escribió un compendio de derecho romano donde se señalaba "que la mayoría de las cosas pertenecen a los individuos. Así pues, las siguientes son, por ley natural, comunes a todos: el aire, las corrientes de agua, el mar y, consecuentemente, la costa".

#### 1.1.1.1 Res Nullis o Res Communis

Como sabemos, los Romanos se especializaron más que todo por llevar a la mas alta expresión las relaciones de carácter privado, mediante instituciones que han perdurado a través de los siglos, rigiendo aún con todo su vigor, las relaciones entre individuos y cosas, plasmados en los códigos correspondientes. Los romanos se preocuparon de establecer las soluciones que se darían a los problemas que tuvieran que ver con la distribución o apropiación de cosas en el mar. Hay que recordar, también, que ellos tuvieron una vieja disputa acerca de las cosas de nadie, "res nullius" y de las cosas comunes "res communis". Todavía son utilizados por los abogados en la actualidad para argumentar,

dentro del derecho del mar, la libertad de los mares. Un Jurista de esa época, Gayo, dijo que el mar era cosa de nadie, mientras que Justiniano estableció que la propiedad y el uso sobre el mar es común para todos los hombres, contraponiéndose a la tesis de que por el título de apropiación podía llegarse a hacer uso privado de él. En esta forma consideraron también el uso común del aire, del cielo y otros elementos naturales.

#### 1.1.1.2. Mare Nostrum

A pesar de este modo de pensar de los romanos, cuando empezaron a explotar los recursos del Mediterráneo tuvieron que desarrollar una poderosa marina de guerra, para competir con los fenicios y, después de controlarlos, extender su imperio para llegar a llamar a este mar *mare nostrum*, es decir, "nuestro mar". Roma admitió el uso libre del mar no sujeto a soberanía alguna, no haciendo distinción entre las aguas de alta mar y las aguas que bordean sus costas. Eso sí, la pesca si fue considerada como reserva para el patrimonio del Estado, lo que podría dar una idea muy remota de la institución que hoy se conoce con el nombre de mar territorial.

#### 1.1.1.3. Soberanía y Uso Libre del Mar.

Cuando el poder de los romanos disminuyó, el Mediterráneo fue dominado por los bizantinos y posteriormente por los musulmanes. El imperio Bizantino,

que domino tantos países, en época de Justiniano, cuando se estableció el famoso código que lleva su nombre, las regulaciones de carácter privado eran aplicadas con estricta rigidez y el florecimiento de las muchas culturas dio origen a que las interpretaciones fueran tan diversas, que acabó por hallarse, en ciertas expresiones como la citada, orígenes de lo que ahora se conoce como Mar Territorial.

Con el establecimiento del uso de parte del Estado de los peces y las salinas, se alcanzó a comprender por los estudiosos de dicho derecho, la prolongación de la soberanía del Estado ribereño sobre las aguas del mar y como no eran demarcados las distinciones entre mar territorial y alta mar, la lógica nos lleva a deducir que, incluso en lo que ahora se conoce con la última expresión, podía haber sufrido las especificaciones de soberanía, de parte del Estado Romano.

#### 1.1.1.4. Ocupación efectiva del tiro del cañón.

A principios de la Edad Media, los países de Europa sólo se conectaban por vía terrestre, ya que los viajes en barco eran peligrosos y el derecho del hombre sobre los mares se imponía por la fuerza, provocando que algunos reyes ingleses se llamaran a sí mismos "gobernantes del mar", como Eduardo III, que obligaba a sus súbditos a saludar a sus naves porque él era "rey de los mares". La idea que se desarrolló durante la Edad Media en relación con la

propiedad del océano y sus recursos, fue que el mar próximo a las costas de un país, pertenecía a éste.

Después surge el sistema conocido como LA BALA DE CAÑÓN, utilizado para denotar que los estados ribereños tenían derecho a ejercer su dominio y soberanía hasta donde pudiera defenderse con armas instaladas en la orilla.

Estas nociones fueron compartidas por un compatriota de Grocio, el Jurista Cornelio van Bynkershoek (1673-1743), en su obra de dominio maris desirtatio, publicada en 1703, en la cual se encuentra el aforismo bien conocido” dicendum esse potestam térrea finiri ubi finitudo armorum vis: El dominio territorial se extiende hasta donde llega el poder de las armas.

Varios eruditos se acogieron a estos planteamientos, entre otros Emmerich de Vattel, quien en 1758, en su obra Droit de Gens consigna según cita del profesor Jesús María Yepes, lo siguiente: El dominio del Estado sobre los mares vecinos va tan lejos cuanto sea necesario para su seguridad, siempre que tenga los elementos con que hacerse respetar.

Con estos antecedentes, fue como el jurista italiano Fernando Galliani tuvo la ingeniosa idea de traducir a números la teoría del alcance del cañón y a fines del siglo XVIII, en 1783, afirmó que después de dilatadas había concluido que el tiro de cañón, según los conocimientos balísticos de la época, sería de tres millas. Con esto se justificó el derecho de dominio y jurisdicción sobre la zona

delimitada por el alcance de los cañones, dando así el marco legal a la extensión de la Soberanía del –Estado costero sobre el mar adyacente. Sin embargo, como el alcance del cañón iba perfeccionándose, aumentando gradualmente de alcance, Galiano en 1782, en su obra “Sobre los deberes de los principios naturales”, propuso la adopción de tres millas como medida del alcance de la artillería, que según afirmo, era la mayor distancia a la que podía llegar una bala de cañón, entonces existente.

Pero la contribución de este límite ha sido basta y suficiente para que, por lo menos universalmente, sea aceptado que el límite de tres millas, alcance del cañón, es lo mínimo que los Estados pueden reivindicar como Mar Territorial, no habiendo propuesto ningún Estado que se reduzca esa medida.

#### 1.1.1.5. Extensión de la Soberanía del Estado Ribereño

La anchura del mar territorial se convirtió en el centro de la discusión del derecho del mar; algunos juristas, como el holandés Cornelius van Bynkershoek en 1703, propusieron que fuera la distancia recorrida por un tiro de cañón; mientras que los escandinavos pusieron la "legua marítima",<sup>2</sup> que algunos estados interpretan como cuatro millas y otras como tres.

---

<sup>2</sup> La legua equivale a 5,600 metros.



Uno de los países que más defiende la anchura de tres millas es Estados Unidos, y a finales del siglo XIX impone su criterio, por lo que la mayoría de los Estados aceptan "la soberanía sobre sus aguas territoriales con una anchura de tres millas", pero éste no fue un acuerdo universal.

El principio básico del derecho del mar sobre el mar territorial fue, por mucho tiempo, que una faja de agua debía quedar bajo la soberanía exclusiva del Estado ribereño, por considerarlo una extensión del territorio nacional; algunos países respetaban 3 millas náuticas a partir de la línea de costa y defendían que la alta mar, más allá de ese límite, debería de ser libre. Inicialmente, este principio tendía a satisfacer las exigencias de la seguridad nacional y conciliarlas con la libertad de comercio y la navegación, pero se aplicaba a todas las actividades desarrolladas en ambas zonas y, consiguientemente, definía la estructura jurídica dentro de la que se realizaba la actividad pesquera.

#### 1.1.2. Edad Moderna.

Este periodo que comprende desde el año 1453 hasta el año 1789, es una edad o época de gran desarrollo de las nociones jurídicas sobre los mares, se

relacionan en principio, con las grandes expediciones y descubrimientos que tuvieron lugar en los siglos XV y XVI, después de que los portugueses bordearan las costas Africanas, adentrándose en el Océano Indico; y que en España, con la epopeya del descubrimiento del Nuevo Mundo, se logro entronizar en el Atlántico.

Así en cuanto a llamémosle legislación, ha quedado el testimonio de algunas recopilaciones entre las cuales merecen destacarse el “Código de Barcelona, también llamado El Consulado del Mar que ordenaba los usos y costumbres desde el siglo XIII. Las Ordenanzas de Wisby, basadas en las costumbres del mar Báltico y el “Código de Jerusalén” sustentado en tribunales establecidos por los cruzados<sup>3</sup>, entre otros.

En los siglos XV y XVI, época en que se realizaron gran cantidad de descubrimientos, se presentó muchas reclamaciones sobre la propiedad de ciertas regiones de los océanos, siendo una de las más conocidas la presentada ante el papa Alejandro VI, en el año de 1493, sobre la división de las recién descubiertas áreas del Atlántico, del Pacífico y del Índico.

Es importante anotar que durante varios siglos, la ausencia de un Derecho del Mar permitía y facilitaba la repartición imperialista de las tierras descubiertas.

---

<sup>3</sup> Los Cruzados eran todos aquellos soldados que iban a expediciones militares contra los infieles, es decir la guerra de los moros y cristianos.

### 1.1.2.1 Hugo Grocio y Selden. Mare Liberum y mare Clausum.

En pleno siglo XVII, en 1609, aparece el libro *Mare Liberum (Libertad de los Mares)*, escrito por el jurisconsulto holandés Hugo Grocio<sup>4</sup>, que se considera como la obra que establece las bases del derecho internacional del mar.

El principio de libertad de los mares fue pronto discutido por las grandes potencias navales durante todo el siglo XVII y muchas de ellas rechazaron la doctrina de Grocio, de que el "uso del mar y del aire es común a todos".

En 1635, apareció la obra del inglés John Selden, *Mare Clausum (cláusula de los mares)*, en la que señalaba que "el mar, por mandato de las naciones no es común a todos los hombres, sino susceptible del dominio privado o propiedad particular, como lo es la tierra".

Estos dos principios, el de la libertad de los mares y el de la limitación de una parte de ellos, han sido a través del tiempo la principal polémica del derecho del mar y fueron establecidos en el siglo XVIII, cuando se considera la libertad de los mares como una ley sagrada, y al mismo tiempo, se permite a los estados ribereños tener poder sobre una franja estrecha continua a sus costas, que fue llamada mar territorial.

---

<sup>4</sup> Hugo Grocio, conocido como Hugo de Groot, Jurista Danés cuyos escritos legales dieron origen al Derecho Internacional moderno.

El ensayo sobre Alfonso de Castro y la Libertad de los mares de Luís García Arias<sup>5</sup> refleja las causas por las que se dio publicidad al opúsculo Mare Liberum:

Primera e inmediata: la celebración de negociaciones entre España y las Provincias Unidas en las que los Holandeses querían ver asegurada la libertad de Navegación y comercio con las Indias Orientales, que iban a concluir con la firma de la tregua de los doce años, suscrita en Amberes el 9 de abril de 1609.

Segunda y mediata: la adopción por Gran Bretaña de una política restrictiva de la libertad de pesca, de la cual los holandeses venían haciendo uso en los mares próximos a las islas mediante la promulgación el 6 de mayo de 1609, de una Proclama de Jacobo I y la creciente rivalidad anglo báltava en el comercio de la India (entre la East-India Company inglesa y las Ost-Indische Company holandesa) que conduciría a las Conferencias de Londres de 1613 de La Haya en 1615 y al Tratado de Londres de 1619, que puso fin provisionalmente, a esta pugna.

En su obra, Grocio tocaba diferentes aspectos de interés específico para su cliente la Compañía de las Indias Orientales y argüía contra Portugal, que sus reclamos sobre las islas Molucas y Java, el solo argumento del

---

<sup>5</sup> Luís García Arias: Estudios de Historia y Doctrina del Derecho Internacional. Instituto de Estudios Políticos, Madrid 1964. Pág.269 y s.s.

descubrimiento era insuficiente para alegar soberanía porque ésta necesariamente debía estar acompañada de su posesión.

Cuestionaba también la autoridad del Papa para conferir títulos y hacer concesiones sobre tierras aun no descubiertas, particularmente, del entorno de las Indias Orientales, territorios que no eran sujetos del “dominium” del Pontífice, rechazando igualmente la posibilidad de que pudiera otorgar títulos sobre el mar.

En el capítulo V del opúsculo dedicado al mar, explica su doctrina de la Libertad de los Mares, apelando a distintas fuentes y argumentos. Fuentes filosóficas, religiosas y del derecho natural. Su tesis central era la de que la alta Mar, como *res nullius*” no podía ser objeto de apropiación por parte de ningún Estado. Argumentaba que carecía de los requisitos y condiciones necesarias para que se ejerciera el derecho de propiedad y por lo tanto ningún Estado podía ejercer soberanía.

Sus argumentos los hacía descansar en dos premisas. *Primera*: Se puede pretender ejercer derecho de propiedad sobre una cosa (res) si esta es susceptible de apropiación o prescripción. Una franja estrecha de mar territorial en pleno siglo XVII podía quedar bajo el control de un Estado bajo el imperio de la regla de la bala de cañón”. Pero ningún Estado por poderoso que fuera, podía pretender dominar el mar abierto porque ninguna Armada disponía del poder suficiente para ejercer su control. *Segunda*: una cosa (res) podía ser

objeto de la propiedad de alguien si era susceptible de agotarse o de acabarse a menos que se la atendiera, o manejara cuidadosamente. Y ponía como ejemplo, las haciendas, la Tierra para fines agrícolas, que siendo un recurso agotable podían ser susceptibles de apropiación. En cambio la vastedad del mar hacia imposible su apropiación porque sus recursos eran inagotable.

El principio del mar coincide en su aparición con un derecho del mar casi embrionario a la luz de los desarrollos de hoy, pero al propio tiempo cuando Gran Bretaña ejercía su hegemonía en los mares llenando el espacio político dejado por España y Portugal después del ocaso de sus imperios coloniales.

Por lo mismo, los ingleses eran partidarios de un mar territorial restringido y una libertad de navegación ilimitada. Pero más que la propia Inglaterra, fue Estados Unidos el verdadero defensor de la anchura de tres millas para el mar territorial, desde la Declaración de Thomas Jefferson, como Secretario de Estado en 1793, por la cual manifestaba a los gobiernos de Inglaterra y Francia, que el Presidente de Estados Unidos había dado instrucciones a los funcionarios que de él dependían para que consideraran el mar adyacente o territorial, igual a una legua marina o a tres millas geográficas contadas desde la costa.

Para la época del Congreso de Viena en 1814, la doctrina de la libertad de navegación y la de los límites de las tres millas como aguas territoriales, habían

alcanzado una categoría de aceptación internacional, reforzadas por el poder naval británico<sup>6</sup>.

Fue solo a partir de la I Conferencia de la Haya de 1899, donde se comenzó a madurar la idea de codificar los aspectos internacionales referentes al mar, dando origen a un sin número de conferencias, reuniones y congresos entre los que se pueden mencionar los siguientes:

- 1) II Conferencia de Paz de la Haya de 1907, que adoptó convenios y costumbres de la guerra marítima.
- 2) II Convenio de Ginebra de 1906, sobre la suerte de Heridos y Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar.
- 3) Declaración Naval de Londres de 1909, sobre bloqueo marítimo y apresamiento de buques.

El Derecho del Mar inició su evolución definitiva, y el primer esfuerzo que hacen las naciones en conjunto es la Conferencia de La Haya en 1930, convocada por la Sociedad de Naciones, con el tema de mar territorial. En esta conferencia algunos países se pronuncian por un mar territorial de 12 millas.

El 3 de agosto del año de 1935, los Estados Unidos emprendieron una política en cuanto a los mares; ya que se establece la Ley contra el contrabando, en la que se reclama una zona marítima de 100 millas. En septiembre de 1939 el

---

<sup>6</sup> Nicolás Franco Salom: Aspectos actuales del Derecho del Mar. Bogota. Imprenta Nacional 1986. Pág. 67

Decreto Roosevelt<sup>7</sup> estableció una zona de 200 millas marinas para tratar de descubrir actividades de los países que más tarde participaron en la segunda guerra mundial. En ese mismo año se da la primera Reunión de consulta de Ministros de Relaciones Exteriores convocada en la Conferencia Interamericana de la Consolidación de la Paz, tuvo lugar en Panamá; la resolución que es conocida como la declaración de Panamá; aquí se analizó la guerra que emergía en Europa con el esparcimiento del Nazismo en Polonia y otros países, incluso Latinoamérica y previniendo que la confrontación belicosa amenazara los intereses del continente americano se creó una zona de defensa o seguridad regional para no entorpecer las comunicaciones interamericanas.

En el año de 1940, se da la Segunda Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, para el trabajo que se realizó en esta reunión sirvió la Declaración de Panamá de 1939, la cual había creado un mar territorial sui generis el cual se extendía a 300 millas, y el proyecto sobre la anchura del mar territorial propuesto por la Delegación de Uruguay, la cual dio origen a la Declaración de Montevideo.

La Declaración de Montevideo de 1970, sobre el Derecho del Mar, contiene dos aspectos básicos: a) El derecho de los Estados ribereños a aprovechar los

---

<sup>7</sup> Decreto dictado por el Presidente Franklin D. Roosevelt, el 5 de Septiembre de 1939, mediante el cual ordenó que las extensas costas de su país serían patrulladas hasta una distancia de 200 millas porque era el alcance de las recientemente descubiertas ondas del radar que, eran utilizadas como armas secretas.



recursos naturales del mar y del fondo marino y el subsuelo adyacente a sus costas, a fin de proveer su máximo desarrollo económico; y b) El derecho a establecer los límites de su soberanía y jurisdicción marítima con arreglo a sus características geográficas, teniendo en cuenta los factores que rigen la existencia de los recursos marítimos y la necesidad de su utilización racional.

#### 1.1.2.2 Declaración del Presidente Truman. 1945

Después de la segunda Guerra Mundial, en 1945, el presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman<sup>8</sup> expresó al mundo su decisión de poner bajo la jurisdicción y control nacional, los recursos del subsuelo y del lecho marino de la Plataforma Continental bajo la alta mar próxima a sus costas, al declarar el derecho exclusivo que tiene su país para explotar los recursos naturales de su Plataforma Continental, más allá de los límites del mar territorial.

Esta declaración, que se basa en que la importancia del mar está en el aprovechamiento de los recursos y no en la navegación, produjo un gran efecto en el derecho del mar y trajo como consecuencia que algunos países

---

<sup>8</sup> Declaración Truman: Declaración 2667 del 28 de septiembre de 1945: El Gobierno de los Estados Unidos considera los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la Plataforma Continental bajo la alta mar, pero contigua a la costa de los Estados Unidos como pertenecientes a los EE.UU. y sujetos a su jurisdicción y control”.

empezaran a proponer el criterio de las 200 millas, el cual toma fuerza en 1952, con la llamada Declaración de Santiago, efectuada en Santiago de Chile y presentada por Chile, Ecuador y Perú.

A partir de este momento comienza una nueva era para el derecho internacional del mar, entre otras cosas, porque aparece con connotaciones jurídicas, una nueva dimensión: la profundidad. Hasta entonces el mar solo era considerado en forma horizontal, visto solo en la superficie y desde la superficie.

Las Proclamaciones 2667 y 2668 de 1945, reivindicaron para toda la Unión los recursos del subsuelo marino, declaración que por sus repercusiones jurídicas no tenía antecedentes.

Queremos resaltar el aspecto de la connotación jurídica, porque históricamente, mucho antes se había anticipado el concepto de que la soberanía territorial del Estado podría prolongarse hasta los límites de la tierra sumergida, como lo había proclamado René Valin en 1760, o incluso, con la misma expresión, "continental shelf"<sup>9</sup> (placa continental) en 1897, el geógrafo inglés H.R. Mill, en su obra "Realm of Natures" (Reinos de la Naturaleza). o como lo enunciaban a nivel latinoamericano, el capitán argentino Segundo R.

---

<sup>9</sup> Denominada así a la extensión natural del territorio de un Estado, la cual desciende hasta el fondo del océano. *Geografía continental*, año 2000. Editorial Porrúa.

Storni o el jurista José León Suárez, a principios del siglo XX, para dar solo algunos ejemplos<sup>10</sup>.

Volviendo a Truman esta proclamación unilateral, fue limitada por numerosos Estados costeros de diferentes latitudes que reclamaban igualmente derechos soberanos para la Plataforma Continental de sus respectivas naciones o por los que no la tenían, por falencias geomorfológicas, como el caso de los países costeros del pacífico sur, los cuales exigían palmariamente reconocimiento de un mar territorial de 200 millas de anchura, proclamación categórica también formulada unilateralmente.

#### 1.1.2.3 Declaraciones de Chile, Ecuador y Perú

Mientras la mayoría de países reclamaban derechos sobre la Plataforma Continental, se apartaban de las Proclamaciones hechas sobre este punto, en aspectos tan importantes como el de la Plataforma Continental, de su extensión y su naturaleza, de los derechos del Estado Costero, ya que iban claramente más allá de las reclamaciones de los Estados Unidos de América. Tal es el caso de las proclamaciones formuladas por Chile, Perú y Ecuador, que reclamaban soberanía y jurisdicción sobre áreas que se extendían a una distancia de 200 millas marinas medidas desde la costa.

---

<sup>10</sup> Salom Franco, Nicolás: Pasado y Presente del Derecho del Mar. Bogota Pág. 25

De este espíritu se nutrió la declaración que en 1947, suscribieron los presidentes de Chile y Perú, Gabriel González Videla y José Luíz Bustamante, en la que incorporaban la plataforma submarina como nuevo fenómeno jurídico.

El 23 de Junio de 1947, el presidente de Chile González Videla<sup>11</sup>, proclamo la soberanía nacional sobre el Zócalo Continental, y los mares adyacentes a las costas continentales e insulares del territorio Chileno, cualquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y aprovechar las riquezas naturales existentes en ellos, reservándose el Estado el derecho de protección y control hasta una distancia de 200 millas. Siendo la primera vez que se establecía un límite preciso.

El 1 de Agosto de 1947 el presidente de Perú José Luíz Bustamante y Rivero, declaró que la Soberanía Nacional se extendía a la plataforma submarina o zócalo Continental y a los mares adyacentes a las costas continentales e insulares del territorio Peruano, cualquiera que fuera su profundidad, y al igual que Chile cualquiera que fuera su extensión para reservar, proteger, conservar y aprovechar las riquezas naturales existentes en ellos, reservándose el Estado el derecho de protección y control hasta una distancia de 200 millas.

---

<sup>11</sup> Presidente de Chile de 1945 a 1952. Impulsor del criterio de las 200 millas marinas como mar territorial.

Mas tarde en 1952<sup>12</sup>, mediante la Declaración de Santiago, Ecuador asumió una posición igual, siendo esta la primera vez que se consagraba de manera permanente una zona tan extensa para el aprovechamiento de las riquezas marinas y submarinas.

Con esta determinación, los mandatarios suramericanos modificaban los principios hasta entonces vigentes sobre libertad de navegación y pesca, estableciendo una zona de 200 millas marinas, tomando en cuenta las medidas humanas e intereses legítimos de sus poblaciones.

En cuanto a El Salvador, incluyó en su Constitución Política de 1950 específicamente en el Artículo 7 que los límites del territorio son irreductibles; y comprenden el Mar Adyacente hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la mas baja marea, todo esto basado en las declaraciones hechas con anterioridad por Chile, Perú y Ecuador. En este contexto surge la Declaración de Santo Domingo<sup>13</sup>, del 19 de Junio de 1972, la cual fue una precursora de la reivindicación de una zona Económica Exclusiva. Creándose en ella el concepto de “mar patrimonial”, que es la zona de no más de 200 millas a la que se extiende la jurisdicción del Estado Ribereño. Esta Declaración fue firmada por 10 Estados de América Latina y el Caribe, excluyéndose de ella

---

<sup>12</sup> La Declaración de Santiago de 1952 fue ratificada por Chile, mediante Decreto N° 432 del 2 de Septiembre de 1954: por Ecuador por Decreto N° 275 del 7 de Febrero de 1955 y por Perú, mediante Resolución Legislativa N° 12.035 del 6 de mayo de 1955

<sup>13</sup> En dicha Declaración, La Delegación Salvadoreña afirma que sus razones para declarar el mar territorial de 200 millas, son de origen y finalidad económicos. Copias mimeografiadas del Ministerio de Relaciones Exteriores, Págs.1 y 2.

El Salvador, quien a pesar de haber participado, no firmó la Declaración. Con arreglo al concepto de mar patrimonial, basándose en que el Estado ribereño tiene “derechos soberanos sobre los recursos renovables y no renovables” y no sobre el propio mar patrimonial <sup>14</sup> . Dicha distinción trajo consigo una desavenencia entre los Estados de América Latina y el Caribe, que se dividieron en dos grupos: “los territorialistas” y “los patrimonialistas”.

Nuestro país debido a sus enfoques se situó dentro del grupo Territorialista, ya que sucesivas Constituciones Salvadoreñas se han referido a la Soberanía sobre las zonas marítimas adyacentes, si bien admitiendo la distinción entre mar territorial y otras zonas.

### 1.1.3. Edad Contemporánea.

Es la actual época de la historia, que con muchas inquietudes y decisiones políticas internacionales, se inicia una nueva etapa en el derecho del mar y así, bajo el patrocinio de las Naciones Unidas, se llevaron a cabo conferencias relacionadas con el mar que dieron como resultado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

#### 1.1.3.1 I Conferencia

---

<sup>14</sup> E. Vargas Carreño. “América Latina y el Derecho del Mar”. Fondo de Cultura Económica. México 1973, Pág. 26 y siguientes.

En 1956 las Naciones Unidas convocaron a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra (Suiza). Dicha Conferencia se desarrollo del 24 de Febrero al 27 de abril de 1958, con la participación de 86 Estados dentro de los cuales podemos mencionar: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Arabia Saudita, Rumania, México, Marruecos y la Republica Árabe Unida elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del mar, a partir de proyectos elaborados por la Comisión de Derecho Internacional de la ONU:

- Convención Sobre Mar Territorial y zona Contigua, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964.

En esta Convención se concibe al Mar Territorial como” el mar adyacente a las costas de un Estado que se extiende fuera de su territorio y aguas interiores en donde se ejerce Soberanía. Dicha Convención hizo aportes tales como: La distinción de Soberanía aplicable tanto a las aguas interiores como al mar territorial, indicar el trazado de las líneas bases para determinar la anchura del mar territorial, etc.

- Convención sobre Alta Mar, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1964.

En dicha Convención se estableció como alta mar parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado, así mismo dejó claro que ningún Estado puede someter cualquier parte de alta mar a su soberanía; además prescribe la competencia en materia de abordaje, contempla la trata de esclavos, la piratería y el derecho de persecución, se incluyó también el libre tránsito de los Estados sobre la base de la reciprocidad.

- Convención sobre Plataforma Continental, que entró en vigor el 10 de Junio de 1964.

Las regulaciones relativas a la Plataforma Continental se aplican al lecho y al subsuelo de la Plataforma Continental de las islas o plataforma insular, así mismo se estableció que los Estados ribereños tienen derecho sobre la Plataforma Continental y estos son calificados como derechos de soberanía. Dicha plataforma queda sometida a un régimen que tiene un beneficio para el Estado Costero y las aguas suprayacentes. Se establece también, un marco jurídico para la explotación de recursos minerales, en particular los hidrocarburos, que se haya en la plataforma adyacente a sus costas.

- Convención sobre pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, que entró en vigor el 20 de Marzo de 1966.



Con ella se declaró el derecho de pesca en la alta mar y fija a los Estados miembros limitaciones para la conservación de las especies, obligando a dichos Estados a aplicar las medidas para evitar la sobreexplotación de las especies, creando un sistema de medidas de conservación de los mismos.

Si bien, en su momento, fueron considerados un suceso histórico y lograron entrar en vigencia, su aplicación fue bastante reducida, por el limitado número de Estados partes, ya que de los 86 países participantes, solo lo ratificaron las cuatro Convenciones cuatro Estados, a saber, La República Dominicana, Haití, México y Venezuela; Colombia y Guatemala ratificaron solo dos<sup>15</sup>. Pero la gran mayoría (Argentina, Brasil, Bolivia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Honduras, Panamá, Paraguay, Nicaragua, Perú y Uruguay) no ratificaron ninguna de las mismas.

#### 1.1.3.2 II Conferencia

La primera Conferencia de las Naciones Unidas de 1958, fue incapaz de resolver asuntos de grandísima importancia tanto para los países latinoamericanos como para otros Estados, tales como el ancho del Mar Territorial<sup>16</sup>, y la naturaleza y alcance de los derechos de los Estados costeros para fines de protección y explotación de los recursos vivos en áreas más allá

---

<sup>15</sup> Colombia y Guatemala, ratificaron la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, y la Convención sobre la Plataforma Continental

<sup>16</sup> Doctor Tomas Aguilar Mawdsley. Revista 21 Derecho del Mar. Pág. 11.

del mar Territorial. Fue precisamente que en 1960 se convocó a la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>17</sup>, para resolver los asuntos antes mencionados, participando en ella 88 Estados, la cual no produjo ningún acuerdo Internacional, pues ninguna de las proposiciones relativas a la anchura del mar territorial alcanzó el quórum necesario de dos tercios para su aprobación, puesto que algunos Estados como Canadá y Estados Unidos, pretendían se fijara la anchura del mar territorial en seis millas y la zona de pesca en doce, mientras que otros Estados participantes tomaron la decisión de reclamar un Mar Territorial de 12 millas y otros tales como Perú, Argentina, Brasil y Uruguay extendieron su Mar Territorial hasta una distancia de 200 millas.

#### 1.1.3.3 III Conferencia.

En 1967, el representante permanente de la Soberana Orden de Malta en las Naciones Unidas, Doctor Arvid Pardo, solicitó ante este organismo que se estableciera un acuerdo sobre la libertad del derecho del mar y del fondo oceánico más allá de los límites de la jurisdicción nacional, que éste quedara reservado para fines pacíficos, y que su exploración y explotación fueran en beneficio de la humanidad. Esto trajo como consecuencia que las Naciones Unidas convocaran a la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar (CONFEMAR) en Ginebra, Suiza, en 1973, con la participación de 86 países, incluyendo a

---

<sup>17</sup> Resolución 1307/XIII, DE 19.XII.58.

México, cuya delegación tuvo una actuación muy meritoria, llevada por uno de los diplomáticos más brillantes y experimentados, el embajador Jorge Castañeda.

En ese mismo año, la Asamblea General de las Naciones Unidas crea el Comité para la Utilización con fines pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos mas allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional (Comité de Fondos Marinos), que se transformaría mas tarde en el Comité de las Naciones Unidas que prepararía la tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

En Diciembre de 1970, la Asamblea General de las Naciones Unidas, Convoca a la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que se realizó desde Diciembre de 1973 hasta 1982. Dicha Conferencia se desarrollo en 11 periodos de sesiones. El primero se realizo en Caracas (Venezuela) y el último en Nueva York (Estados Unidos), en el cual 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 30 de Abril de 1982.

El 10 de Diciembre se realizo en Montego Bay (Jamaica) la ceremonia de la firma, tanto del acta final de la tercera Conferencia como de la Convención sobre el Derecho del Mar. El mismo día que fue abierta a la firma, la Convención registro 119 Estados signatarios.

“El Presidente de la III Conferencia señaló que el 10 de Diciembre de 1982 se había establecido un nuevo hito en la historia del Derecho. Ya que por primera vez en los anales del Derecho Internacional una Convención fue firmada por 119 países el mismo día en que fue abierta a la firma. No solo el numero de signatarios constituye un hecho notable; es igualmente importante que la Convención haya sido firmada por Estados pertenecientes a todas las regiones del mundo, de Norte a Sur y de Este a Oeste, por Estados Ribereños, Estados sin Litoral y Estados en Situación Geográficamente desventajosa<sup>18</sup>”.

## 1.2. ANTECEDENTES DEL MAR TERRITORIAL SALVADOREÑO.

Es de hacer notar que ante la falta de una regla Universal en el Derecho Internacional que determinara la anchura del Mar Territorial, y el aprovechamiento de los recursos vivos y minerales del Mar adyacente a las costas, El Salvador determino la importancia de ejercer la Soberanía en 200 millas marinas, ya que nuestro país tenia puesta sus esperanzas en el mar como fuente de riqueza para mejorar las condiciones económicas de sus habitantes.

El Salvador se constituyo en el abanderado de las corrientes jurídicas Latinoamericanas, que tendieron a normar Constitucionalmente sus limites

---

<sup>18</sup> Tommy T. B. Koh, Presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Territoriales, uniéndose a otros países como Costa Rica, Panamá y Venezuela<sup>19</sup>, todos ellos con Legislaciones Nacionales que señalaron extensiones de Mar Territorial mas allá de las tres millas.

Esta posición ha sido mantenida por el Salvador en las diferentes Constituciones que ha tenido a través de la historia, las cuales señalan directrices fundamentales del ordenamiento jurídico Interno y considerando que el Territorio, como elemento esencial del Estado, debe ser objeto de una disposición de la mas alta jerarquía, por lo cual es necesario hacer un somero análisis de las principales Constituciones que han regulado lo referente al territorio, ya que dentro de este encontramos el Mar Territorial.

#### 1.2.1- Mención de las diferentes Constituciones que han regulado el Territorio Marítimo Salvadoreño.

- La Constitución Federal de 1824, en su Artículo 5 y las reformas de 135 establecían que el territorio comprendía el antiguo Reino de Guatemala a excepción de la Provincia de Chiapas.
- La Constitución de 1898, en su Artículo 9, expresaba que los límites territoriales iban a ser determinados por una ley y además que los países integrantes de los Estados Unidos de Centroamérica conservaban sus límites.

---

<sup>19</sup> Régimen Jurídico del Mar Territorial: Tesis del Doctor Edgar Hernán Varela Pág. 127.

- En la Constitución de 1921, en su Artículo 1, contemplaba que el territorio nacional lo comprendían tres Estados: Guatemala, El Salvador y Honduras incluyendo sus islas adyacentes.
- Las Constituciones nacionales de 1824 (Artículo 4), 1841 (Artículo 1), 1684 (Artículo 3), 1871 (Artículo 4), 1872 (Artículo 4), 1880 (Artículo 2), 1883 (Artículo 4), 1885 y 1886 (Artículo 3), estipulaban que los límites iban a ser regulados en una Ley Secundaria.
- En la Constitución de 1939, en el Artículo 4, fijo que los límites iban a ser establecidos por una ley que regularía lo concerniente al territorio conforme a lo acostumbrado y que históricamente había sido aceptado.
- La Constitución de 1945, en su Artículo 3, establecía por primera vez que el territorio era Irreductible y que comprendía desde el Océano Pacífico y las Repúblicas de Guatemala, Honduras y Nicaragua. Reconocía a el Golfo de Fonseca como una bahía histórica cuyas aguas pertenecían en proindivisión a El Salvador, Honduras y Nicaragua<sup>20</sup>. Y así sucesivamente se llegó a 1950, cuando la Asamblea Nacional Constituyente de El Salvador, comenzó a redactar de forma diferente la extensión del territorio nacional en sus disposiciones.

---

<sup>20</sup> Bertand Galindo, Francisco y otros. Manual de Derecho Constitucional, Tomo I, Centro de Información Jurídica. Ministerio de Justicia.

### 1.2.2- La Asamblea Nacional Constituyente de 1950.

En 1950, la Asamblea Constituyente de El Salvador señaló en el Artículo 7 del proyecto de la nueva Constitución los límites de la Soberanía Nacional en el territorio marítimo estableciendo las 200 millas como mar adyacente, a partir de la línea de la más baja marea<sup>21</sup>.

La novedad del artículo gira sobre la extensión del mar territorial hasta doscientas millas, contadas a partir de la línea de la más baja marea. Esta idea surge, ya que durante la Segunda Guerra Mundial, la Conferencia Interamericana se reunió en Panamá con el objeto de coordinar la defensa del continente proclamando una zona de no beligerancia. Es de aquí que surgió el hecho de que las cargas de la defensa debieran compensarse con el uso exclusivo de las aguas y zócalos submarinos correspondientes, siendo Costa Rica, Perú y Chile quienes sostuvieron la ampliación de la zona de Soberanía y aprovechamiento.

Sobre la extensión del Mar Territorial no hay regla uniforme del Derecho Internacional. El Mar Territorial se ha ido ampliando, de acuerdo con el progreso de los medios de defensa desde la costa. Prueba elocuente de que no había uniformidad sobre este punto, fue que la liga de las Naciones nombró tres

---

<sup>21</sup> El territorio de la Republica, dentro de sus actuales límites es Irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas contadas desde la línea de la más baja marea y abarca el espacio aéreo, subsuelo y zócalo continental, correspondiente. Lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación conforme a los principios aceptados por el Derecho Internacional. Artículo 7 Constitución Política de El Salvador. 1950

Comisiones y entre ellas la del Mar Territorial, en la cual no se llegó a ningún acuerdo por la variedad de criterios existentes.

Es de hacer notar que este artículo fue objeto de duras críticas por parte de algunos juristas, quienes sostuvieron que atentaba contra la libertad de los mares, el cual era un ideal acariciado desde los tiempos de Grocio. Previendo la primera objeción relativa a la forma, la Comisión se adelantó a formular la defensa de la redacción propuesta manifestando que a través de duras experiencias se ha entendido que las Constituciones, para ser eficaces, deben contener principios fundamentales y medidas reglamentarias.

La misma disposición reglamentada por la Constitución de 1950 fue retomada por la de 1962 en su artículo 8 que dispuso en lo relativo al territorio exactamente lo mismo que la anterior.

En 1983 entró en vigor la Constitución que rige actualmente los destinos del país, la cual en su artículo 84 señala los límites del Territorio Nacional, detallando lo que corresponde a la parte Continental, Islas, Golfo de Fonseca, Subsuelo, lecho marino, hasta una distancia de doscientas millas. Esto lleva implícito un reconocimiento a un nuevo Derecho Internacional del Mar, que como hemos visto en la Convención, se ha establecido una zona de doce millas de mar territorial, y una zona económica exclusiva de 188 millas, sumando las 200 millas de que habla la Constitución de la República.

Con este pequeño análisis hemos querido exponer los diferentes enfoques que le han dado Legisladores a lo largo de la historia a la delimitación del mar



territorial, dando como resultado la posición que adoptó El Salvador en las Conferencias Internacionales sobre el Derecho del Mar en Ginebra.

### 1.2.3- La posición de El Salvador en la primera y Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. 1958 y 1960.

En la primera Conferencia sobre el Derecho del Mar de Ginebra de 1958, el representante de El Salvador, Doctor Alfredo Martínez Moreno recalco la posición de El Salvador con respecto a la ampliación del Mar Territorial tal como lo fijaba el Artículo 7 de la Constitución de 1950 en doscientas millas disponiendo expresamente que con ello no se menoscabaría la Libertad del mar, expresando que “El Salvador prefería tener un Mar Territorial mas ancho y respetar los derechos de los demás países en dicho mar, que tener una estrecha franja de mar territorial y ver como se abusa de la libertad de alta mar”.

En el año de 1960, se lleva a cabo la Segunda Conferencia de Ginebra, en la que El Salvador ratificaba su posición de soberanía hasta la extensión de doscientas millas de su Mar Territorial, dejando clara constancia de que se garantizaba y respetaba el más amplio Derecho Internacional de Navegación.

Asimismo se estableció que si en dicha Conferencia se llegaba a acuerdos concretos sobre la extensión de los espacios marítimos, el gobierno de El Salvador en respeto a su Constitución Política la cual es de naturaleza rígida se interesaría en proponer a la Asamblea Legislativa que armonizara el principio Constitucional con la norma Internacional aprobada, mediante el

establecimiento de una zona de libertad absoluta de pesca y navegación en su amplio mar adyacente.

Como podemos apreciar, El Salvador en ambas conferencias sostuvo a nivel Internacional, que la zona de mar adyacente de doscientas millas la entendía como Mar Territorial; ya que esto no podía ser más consecuente con la redacción del Artículo 7 de la Constitución de 1950, el cual decía: “El Territorio de la Republica dentro de sus actuales límites es Irreductible”.

La perspectiva Constitucional sobre el Mar Territorial, no es el único enfoque jurídico con que cuenta El Salvador, ya que nuestra Legislación Secundaria, específicamente el Código Civil que data desde 1860, regula aspectos concernientes al Mar Adyacente, de conformidad con el Derecho del Mar de la época, en su artículo 574, que más adelante se comentara.

#### 1.2.4- El Código Civil de 1860

Nuestro Código Civil regula el Mar en el Titulo III “De los Bienes Nacionales”, Artículo 574 que dice:

“El Mar Adyacente, hasta la distancia de una legua marina medida desde la línea de mas baja marea, es el Mar Territorial y de Dominio Nacional; pero el Derecho de policía, para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las Leyes Fiscales se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera”.

Esta era la corriente mas difundida en aquella época, es decir la de dividir el mar adyacente en dos partes: Mar Territorial de una legua marina o tres millas marinas y zona de seguridad de tres leguas marinas, o sea nueve millas marinas, lo que nos da un total de doce millas.

Se partía de la regla Internacional de las tres millas marítimas de mar adyacente, hasta la Constitución de 1950 que la amplía a doscientas millas marinas. Dicha posición territorialista, se ha mantenido en los diferentes conclave Internacionales, pudiendo mencionarse: Las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar realizadas en Ginebra(1958 y 1960), las Declaraciones de Montevideo(1970), la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Esta posición territorialista ha sido sostenida además, por la mayoría de intérpretes salvadoreños quienes consideran que el artículo 7 de la Constitución de 1950 y el artículo 8 de la Constitución de 1962 determina la distancia del mar territorial hasta las doscientas millas marinas.

Actualmente la disposición del Código Civil antes citada ha sido reformada, dando cabida a lo establecido por la Convención del Mar sobre nuestro Mar Territorial,<sup>22</sup> la cual es el principal objeto de estudio en esta investigación.

### 1.3. SISTEMAS QUE EXPLICAN LA NATURALEZA DEL DERECHO QUE EL

---

<sup>22</sup> Asamblea Legislativa: Diario Oficial N° 236, Tomo 365 año 2004; Decreto Legislativo 512 y Artículos 2 y 3 de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

## ESTADO DE EL SALVADOR EJERCE SOBRE SU MAR TERRITORIAL.

En el transcurso de los años empezó a tomar asidero, en la práctica Internacional, el principio de la Libertad Absoluta del mar, así también fue surgiendo, como justa y natural aspiración, el derecho de cada Estado de tener una franja de mar frente a sus costas, con el fin de precaver continuos ataques a su existencia como tal, así como defender sus intereses ya sea de conservación, seguridad y supervivencia.

Por lo manifestado anteriormente es necesario, como una breve introducción al mismo, comentar los diferentes sistemas que explican la naturaleza de los derechos que el Estado ejerce sobre el Mar Territorial.

### 1.3.1- Sistemas Doctrinales que relacionan el Mar Territorial con el Territorio.

#### 1.3.1.1 Derecho de Propiedad.

El sistema del Derecho de Propiedad se estudia ya sólo como parte de la historia del derecho, y como su nombre lo indica, afirmaba el derecho de propiedad del Estado ribereño sobre el mar Territorial. El fundamento de dicha propiedad era la posibilidad de agotamiento de ciertos recursos.

Dicho mar ofrece todas las características de las cosas sujetas a apropiación y en el cual el Estado es capaz de ejercer su dominio. Esto significa

que hay un verdadero dominio sobre las aguas territoriales, cuyas consecuencias son las siguientes:

1. Cierre y apertura temporal a discreción del Estado ribereño;
2. Prohibición de estadía de barcos o flotas extranjeras en dichas aguas;
3. Establecimiento de monopolios, particularmente relativos a pesca y cabotaje.

Se le objetó en cuanto al concepto de propiedad, que no hay posesión sobre el mar territorial y que el transponer teorías de Derecho Privado al Derecho Internacional Público, aunque haya analogía, es peligrosa.<sup>23</sup>

#### 1.3.1.2 Derecho de Soberanía.

El Mar Territorial no es propiedad del Estado, pero se encuentra sometido a su soberanía. El sistema de derecho de soberanía afirma que el Estado tiene Imperium (Imperio) sobre su mar adyacente, no Dominium (Dominio).

Transcribimos al profesor Rousseau quien escribe: que “esta teoría, ha sido adoptada en dos ocasiones por el Instituto de Derecho Internacional” y que así mismo, “ha sido defendida con gran brillantez por el profesor Gilbert Gidel, para

---

<sup>23</sup>Rousseau, Charles. Derecho Internacional Público. traducción del francés por Fernando Jiménez Artigues. Ediciones Ariel, Barcelona, 3º edic. 1966; pgs. 441 y sigs.

quien existe una “paridad jurídica” entre el territorio y el mar territorial, ya que en definitiva, este último no es más que un territorio sumergido”.<sup>24</sup>

### 1.3.2- Sistemas Doctrinales que no relacionan al Mar con el Territorio.

El grupo de teorías que se enunciarán a continuación, son las que niegan que el Mar Territorial forme parte del Territorio del Estado, admitiendo sobre él ciertos derechos estrictamente indispensables para el fin exclusivo de su protección y defensa.

#### 1.3.2.1 Derecho de Soberanía.

El Instituto de Derecho Internacional, en el reglamento adoptado en 1894, expresó esta teoría: “El Estado tiene un derecho de soberanía sobre una zona del mar que baña sus costas, salvo el derecho del tránsito inocente”. De aquí arranca la teoría de la Soberanía restringida o limitada, ya que es claro que no se reconoce el derecho de soberanía absoluta sobre el Mar Territorial, sino el ejercicio de ciertos derechos.

#### 1.3.2.2 Teoría de las Servidumbres.

En vista de la teoría anterior que demuestra que se llama derecho de Soberanía a lo que prácticamente se asemeja a la soberanía limitada, surgió el

---

<sup>24</sup> Rousseau, obra citada, Pág. 442.

esfuerzo original de resolver definitivamente las dificultades a este respecto, creándose la teoría de las servidumbres a favor del Estado ribereño, del cual es autor Lapradelle<sup>25</sup>, quien negó tanto el derecho de dominio como el de soberanía, pero ante la necesidad de reconocerle ciertos derechos para su defensa, afirma que tiene un cúmulo de servidumbres para responder a determinados fines.

Se mencionaba también que el Mar Litoral es parte de la alta mar que pertenece a la comunidad internacional, poseyendo el Estado ribereño ciertas servidumbres para garantizar sus intereses. El Mar Litoral no se halla comprendido en el territorio del Estado, no es campo del ejercicio de su jurisdicción civil y penal, ni puede entorpecer a los demás Estados el paso de sus naves incluso de guerra, aún en tiempo de guerra.

Los únicos derechos que derivan al Estado son: 1º) Prohibir la guerra en la proximidad de sus costas; 2º) mantener a distancia los barcos sospechosos de tener enfermedades infecto-contagiosas.

#### 1.3.2.3 Derecho de Conservación.

Según esta teoría, el mar es enteramente libre, pero siendo la conservación un derecho fundamental del Estado, éste se encuentra autorizado

---

<sup>25</sup> Varela, Edgar Hernán. Régimen Jurídico del Mar Territorial. Universidad de El Salvador. Pág.10

a tomar, aun fuera de sus límites, todas las medidas encaminadas a asegurar su existencia.

El Estado ribereño no puede tener competencia respecto de los actos cometidos a bordo de naves que se hallen en el Mar Territorial, salvo que esos actos afecten a sus intereses esenciales o perturben el orden en el territorio.

Esta doctrina, como la teoría de la servidumbre, acepta la defensa del Estado en lo que concierne a la salud de sus habitantes y, en consecuencia, reconoce el derecho de establecer medidas sanitarias para las infecciones contagiosas, estableciendo para ello lugares especiales.

El criterio que se adoptó es que el Derecho del Estado sobre el Mar Territorial que lo baña, es del dominio exclusivo de él, pero no entendido en el sentido privado de propiedad, sino en el de soberanía internacionalmente limitada. El Estado, así, puede ejercer sobre la mencionada zona todos aquellos derechos que ejerce sobre su territorio, con la sola restricción del paso inocente.

Hemos analizado, pues, sucintamente, las posiciones antes mencionadas, de las cuales sólo una, la del derecho de Soberanía es sostenida en la actualidad.

#### 1.4. FACTORES QUE INFLUYEN EN LA DELIMITACION DEL MAR TERRITORIAL.



Varios factores geográficos, históricos, políticos, económicos, de seguridad o de otra índole pueden tenerse en cuenta durante el proceso de delimitación del mar territorial. En el curso de un proceso de negociación los Estados tienen un amplio margen de flexibilidad al tratar de influir en el resultado de las negociaciones a favor de sus derechos e intereses, utilizando todos los factores que consideren apropiados para la construcción de la línea o líneas que crean equitativas y satisfactorias. En otras palabras, no existe límite a los factores que los Estados pueden tener en cuenta al negociar.

#### 1.4.1- Factores geográficos y geomorfológicos.

La práctica de los Estados muestra que las características geográficas son, en la mayoría de los casos, las principales consideraciones que los Estados tienen en cuenta al concertar acuerdos de delimitación de su Mar Territorial.<sup>26</sup>

La siguiente lista no exhaustiva contiene los principales elementos que pueden tenerse en cuenta en el proceso de delimitación:

- ✧ La geografía regional, incluyendo las características generales y los rasgos particulares de la región (océano, mar semicerrado, etcétera;)

---

<sup>26</sup> Geographical Considerations in maritime delimitation, International Maritime Boundaries (The American Society of International Law) Alexander editors, vol. I, page. 115.

- ✧ La configuración de las costas, incluido su carácter de adyacentes o situadas frente a frente, la dirección, las longitudes comparadas, la cóncava o convexa, etcétera;
- ✧ Los puntos de base, incluida la presencia de puertos, radas, bahías, desembocaduras de ríos, islas, elevaciones en bajamar y arrecifes y su situación en relación con la costa;
- ✧ La presencia de islas rocas.

Lo anterior debe considerarse atentamente al preparar las negociaciones y en la fase de redacción de las propuestas que han de presentarse. En este contexto, hay que tener presente que al comienzo de las negociaciones es preferible no invocar la noción de la zona pertinente que ha de delimitarse.

La práctica de los Estados muestra un número limitado de casos en los que se han tenido en cuenta factores geomorfológicos al trazar la línea de delimitación adoptada dentro de las 200 millas marinas, en general por la presencia de una depresión que separaba o se alegaba que separaba las zonas submarinas de los Estados interesados.

Los dos acuerdos de delimitación más importantes a este respecto son el concertado entre Australia e Indonesia (1972) y entre Australia e Indonesia (falla de Timor 1989).

#### 1.4.2- Factores Económicos.

En la mayor parte de las situaciones puede considerarse que los principales intereses de los Estados respecto a la delimitación de zonas marítimas más allá del Mar Territorial están relacionados con los beneficios económicos que pueden obtener de la explotación de los recursos, vivos y no vivos, en esas zonas. Por lo tanto, no es sorprendente que, además de los factores geográficos, los Estados hayan prestado tanta atención a la existencia de recursos en las zonas que han de delimitarse. En muchos casos es la presencia de esos recursos la principal fuerza que ha impulsado las negociaciones y la concertación de gran número de acuerdos de delimitación del Mar.

Esos recursos, en particular los yacimientos de petróleo, gas y la pesca, pueden afectar al proceso de delimitación principalmente de dos modos deferentes:

- ✧ Influyendo directamente en el curso de la línea de delimitación adoptada o
- ✧ Como el objeto de un acuerdo entre las partes que facilita la adopción de la línea de delimitación basada en otras consideraciones, como pueden ser los factores geográficos.

#### 1.4.3- Factores Políticos y de Seguridad.

Las negociaciones y la adopción de una frontera marítima entre dos o más Estados tienen siempre un carácter político. Haciendo un examen de los factores que inciden en la delimitación del Mar Territorial<sup>27</sup> podemos decir que raramente se muestra de un modo claro el papel que han desempeñado los factores políticos en la delimitación del mismo. También resulta difícil aislar los factores políticos que se han considerado en la delimitación del Mar de otros factores basados en la geografía o en la necesidad de lograr una solución equitativa. Los Estados raramente hacen públicas las razones políticas que han llevado a la concertación de sus acuerdos, las cuales algunas veces no están relacionadas con el proceso de delimitación como tal.

Entre los factores políticos y de seguridad que pueden desempeñar un papel figuran la buena vecindad, objetivos de política exterior, la evitación de controversias, etcétera. Por ejemplo el acuerdo de 1978 entre la Argentina y Chile puede considerarse, en vista de las circunstancias, como abrumadoramente político.

Para concluir es necesario manifestar que además de los factores antes mencionados existen otros factores que intervienen en la delimitación del Mar territorial como lo es el medio ambiente y la presencia de terceros Estados en el mismo.

---

<sup>27</sup> El Derecho del Mar: Manual de delimitación de Fronteras Marítimas. 1984.

## **Capítulo II**

### **EL TERRITORIO MARÍTIMO SALVADOREÑO A LA LUZ DEL DERECHO INTERNO Y A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL.**

En el presente capítulo expondremos todas aquellas normas jurídicas Nacionales e Internacionales sobre el derecho del mar, las cuales son consideradas de gran importancia para nuestro Estado, porque a diferencia de otros Estados que no cuentan con un mar territorial el nuestro sí, y por ello es importante conocer las disposiciones Nacionales e Internacionales concernientes a este respecto, las cuales regulan y garantizan el Derecho del Mar.

La búsqueda de un ordenamiento jurídico Nacional e Internacional para el derecho del mar tiene una significativa preeminencia; debido a que de esta forma se determinan los límites de la soberanía de los Estados, lo cual representa una gran ventaja para que no haya invasión o explotación indiscriminada de los recursos naturales vivos o no vivos por parte de otros Estados.

En este sentido la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar intenta crear interés en la Comunidad Internacional, en la conservación y utilización óptima de los recursos vivos del mar, ya que el mar es una de las fuentes naturales de alimentación, pero como fuente natural se agota por los

manejos excesivos; por lo tanto hay que considerarlos como una reserva controlada de recursos.

Es por dicha razón que hay que comenzar a mirarlo como una actividad de carácter político estratégico, ya que frente a la demanda creciente quien tenga espacios oceánicos y mejor los conserve y explote, va a tener mejores fuentes de alimentación beneficiando así a su población.

## 2.1. ALCANCE DOCTRINARIO JURÍDICO DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN QUE SE EJERCEN SOBRE EL MAR TERRITORIAL SALVADOREÑO EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO INTERNO.

### 2.1.1. Régimen Constitucional Salvadoreño.

EL Régimen Constitucional Salvadoreño de 1983, encuentra tres vertientes principales en los aspectos relacionados con el derecho del mar, así, se puede mencionar la Sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana, en lo referente al régimen jurídico del Golfo de Fonseca, dictada el día 9 de marzo de 1917; las cartas magnas de 1950 y 1962, en sus artículos 7 y 8, que se relacionaran en el transcurso del presente estudio y el nuevo derecho del mar,

incorporado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

En relación al régimen Constitucional precedente, que se plasmó en el artículo 7 de la Constitución política de 1950, y en el artículo 8 de la Constitución de 1962, la norma establecida fue la siguiente:

“Art. 7 (8).- El Territorio de la Republica dentro de sus actuales limites es irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas contadas desde la línea de mas baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondiente”.

En los documentos históricos de la Constitución<sup>28</sup> se exponen con transparencia los motivos siguientes:

- La extensión del Mar Territorial se extiende hasta doscientas millas;
- El establecimiento de una zona de no beligerancia, la cual fue proclamada por la Conferencia Interamericana de Panamá, reunida con el objeto de coordinar la defensa continental durante la Segunda Guerra Mundial;
- El uso exclusivo de las aguas y zócalos submarinos como consecuencia de las cargas de la defensa asumidas por los Estados; como es el caso de Costa Rica, Perú y Chile, que habían ampliado sus zonas marítimas de Soberanía y aprovechamiento;

---

<sup>28</sup> Asamblea Constituyente de 1950: “Documentos históricos de la constitución Política Salvadoreña de 1950” Imprenta Nacional. San salvador.

- La posibilidad de la explotación de la riqueza (explotación de petróleo existente en el zócalo submarino que le correspondía al Estado Ribereño).

Esta exposición de motivos no menciona dos aspectos importantes, que deben tenerse en cuenta dentro de los antecedentes:

1. La declaración de que la extensión del Mar adyacente como parte del territorio de la república hasta doscientas millas no afectaba la libertad de navegación, conforme a los principios aceptados por el derecho Internacional; la libertad de navegación fue una auto limitación de la Soberanía, configurándose con ello el llamado mar territorial sui generis.
2. El Golfo de Fonseca es una bahía histórica sujeta a régimen especial.

En cuanto al Golfo de Fonseca, su conceptualización como Bahía Histórica, era una virtual referencia a la Sentencia pronunciada por la Corte de Justicia Centroamericana, el 9 de marzo de 1917, por haberse celebrado un tratado entre Nicaragua y Estados Unidos, denominado Tratado Bryan-Chamorro<sup>29</sup>, relativo, entre otras materias, al Golfo de Fonseca. A raíz de dicha Sentencia, el 16 de marzo de 1917, la Asamblea Legislativa decreto: “Que El Salvador, conjuntamente con Honduras y Nicaragua, posee inmemorial y pacíficamente el Golfo de Fonseca, el cual ha sido considerado como patrimonio común de los tres Estados cuyas costas bañan aquel seno del territorio Centroamericano”.

---

<sup>29</sup> El Golfo de Fonseca y el Tratado Bryan-Chamorro. Doctrina Meléndez. Imprenta Nacional. San Salvador, El Salvador, 1917, Págs. 404 y 405



Los redactores de la nueva Constitución de 1983, cambiaron el texto de las dos Cartas Magnas anteriores, ya que tomaron en cuenta la controversia existente con Honduras en relación a los espacios marítimos en el Pacífico, al Golfo de Fonseca y a las islas.

La Constitución de 1983, en el Título III, llamado "El Estado, su forma de Gobierno y Sistema Político" se formula, en el artículo 83, una declaración del carácter soberano que ostenta El Salvador, agregando que la Soberanía reside en el pueblo y que la ejerce en la forma prescrita y dentro de los límites de dicha Constitución".

El concepto moderno de Soberanía es el de un poder superior, pero dentro de cierta esfera de acción, para el caso, la Constitución otorga la potestad de tomar decisiones políticas primarias, pero su ejercicio se constriñe a un campo normativo, donde prevalece el Derecho; pero no solo el Interno sino que la Ley Internacional y el Jus Cogens<sup>30</sup>, es también aplicable y su respeto por todos los Estados es una exigencia rigurosa.

En este sentido, es necesario comentar la disposición relativa al Territorio de la República, la cual estipula:

*"Artículo 84.- El territorio de la República sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreductible y además de la parte continental, comprende: El territorio insular integrado por las islas, islotes y*

---

<sup>30</sup> Llamado también Derecho Imperativo, es una regla que ha sido aceptada y reconocida por la comunidad de los Estados en su conjunto puede tener su origen tanto en los tratados como en la Costumbre, y es tal su fuerza que puede llegar a anular Contratos.

*cayos que enumera la Sentencia de la Corte Centroamericana de Justicia, pronunciada el nueve de marzo de 1917 y que además le corresponde, conforme a otras fuentes del Derecho Internacional; igualmente otras islas, islotes y cayos que también le corresponden conforme el Derecho Internacional.*

*Las aguas territoriales y en comunidad del Golfo de Fonseca, el cual es una Bahía histórica con caracteres de mar cerrado, cuyo régimen esta determinado por el Derecho Internacional y por la Sentencia mencionada en el inciso anterior.*

*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.*

*Los límites del territorio nacional son los siguientes: AL PONIENTE, con la Republica de Guatemala, de conformidad a lo establecido en el tratado de límites territoriales, celebrado en Guatemala, el nueve de abril de 1938.*

*AL NORTE, Y AL ORIENTE, en parte, con la Republica de Honduras, en la secciones delimitadas por el tratado general de paz, suscrito en Lima, Perú el 30 de octubre de 1980. En cuanto a las secciones pendientes de*

*delimitacion los límites serán los que se establezcan de conformidad con el mismo tratado, o en su caso conforme a cualquiera de los medios de solución pacífica de las controversias internacionales.*

*AL ORIENTE, en l resto con las Republicas de Honduras y Nicaragua, en las aguas del Golfo de Fonseca.*

*Y AL SUR, con el océano pacífico”.*

Como podemos ver que de la disposición anterior se desprende, que el territorio es uno de los elementos constitutivos del Estado, junto con la población y el poder ejercido por un gobierno independiente y efectivo<sup>31</sup>. Constituye el ámbito espacial de ejercicio de la soberanía territorial, donde un Estado ejecuta su derecho nacional, el cual nos indica que además de la referencia a la soberanía, en dicho territorio se ejerce jurisdicción.

Con lo anterior añadimos un nuevo elemento: La Jurisdicción, la cual se define como el poder o la autoridad que tiene alguno para gobernar y poner en ejecución las leyes<sup>32</sup>. La jurisdicción puede advertirse independientemente de la soberanía, ya que como se dijo, es el poder de reglamentar y aplicar el derecho; en el ámbito territorial que le pertenece mientras que la soberanía; lleva invivita la connotación Internacional, que confiere al Estado el atributo de actuar como un Sujeto de Derecho Internacional Publico.

---

<sup>31</sup> Hans Kelsen. Principios de Derecho Internacional Público. Edición 1965- Reproducido en Pág. 369 y sgtes. Del Libro de la Universidad Dr. José Matías Delgado. “Documentos y Doctrinas relacionadas con el problema de Fronteras”. San Salvador, 1985.

<sup>32</sup> Definiciones de Jurisdicción: Eduardo Pallares. Diccionarios de Derecho Procesal Civil. Editorial Porrúa. México, 1963. Pág. 468

Cabe mencionar que El Salvador conforme a la disposición antes apuntada ejerce soberanía y jurisdicción sobre las Islas, Islotes y Cayos, enumerados por la Sentencia de 1917 los cuales se pueden definir como: a) *Islas*: Irregularidades del fondo del océano, lo suficientemente altas para surgir por encima de las aguas oceánicas<sup>33</sup>; b) *Islotes*: Isla pequeña y despoblada. Se le denomina también islote a un peñasco muy grande en el mar; c) *Cayos*: Isleta baja y arenosa<sup>34</sup>. Dentro de las Islas pertenecientes a El Salvador podemos mencionar: Punta de Zacate o Isla de Zacatillo (dista unas dos y media leguas del puerto de la Unión), Conchaguita (Se destaca en la desembocadura del Golfo de Fonseca), Meanguera, Martín Pérez, Irca, Isla del Espíritu Santo (perteneciente a la Bahía de Jiquilisco) y la Isla Perico. Dentro de los Islotes de pequeña altura están: Isla Meanguerita o Perigallo (80 metros de elevación), Ilca (23 metros de elevación), Isla Conejo (32 metros de elevación), Isla Chuchito (5.5 metros de elevación) y la Isla Periquito con 18 metros de elevación.

La razón de haber incorporado en la Constitución, a la par de la soberanía la jurisdicción, deviene del hecho de que en el derecho del mar se distinguen y establecen zonas marítimas (llámense o no territoriales), en las que

---

<sup>33</sup> Hay diferentes tipos de Islas: las Oceánicas: las que se elevan por encima de los Océanos, las de origen volcánico y las orogénicas, las cuales constituyen las cimas de altísimas cordilleras, que se elevan sobre el mar, ejemplo: Filipinas. Al igual que los continentes las Islas también poseen plataforma.

<sup>34</sup> La Tierra y sus Recursos. Levi Marrero. Publicaciones Cultural, S.A. Caracas, Venezuela.

el Estado ejerce Jurisdicción en forma exclusiva sin mencionar la soberanía; estos son los casos de la Zona Económica Exclusiva y de la Zona Contigua.

## 2.1.2. El Territorio Marítimo Salvadoreño en la Legislación Secundaria.

### 2.1.2.1 El Código Civil.

En cuanto a la Legislación Secundaria que rige lo concerniente a nuestro Mar territorial Salvadoreño se encuentra en primer lugar el Código Civil que data desde el año de 1860, el cual en el título III, artículo 574, antes de la reforma del año 2004, establecía lo concerniente a los Bienes Nacionales de la siguiente manera:

## CÓDIGO CIVIL.

### TITULO III.

#### DE LOS BIENES NACIONALES.

*Artículo 574.- (Derogado)* El mar adyacente hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la mas baja marea, es mar territorial y de dominio nacional; pero el derecho de policía, para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera.

La disposición anotada era la corriente mas difundida en aquella época, es decir, la de dividir el mar adyacente en dos partes: mar territorial de una

legua marina o tres millas marinas y zona de seguridad de tres leguas marinas o sea de nueve millas, lo que nos da un total de 12 millas.

El Legislador sostuvo, para fundamentar la extensión del Mar Territorial que no existía una regla uniforme en el Derecho Internacional. Se argumentó que el mar territorial se había ido ampliando, “desde la época que alcanzaba lo del tiro de la flecha”, de acuerdo con el progreso de los medios de defensa.

Desde el año de 1960 hasta el año 2004, el artículo 574 del Código Civil ha sido el que nos ha regido de conformidad con el Derecho de esa época en lo que concierne al Mar Territorial.

El 11 de Noviembre del año 2004, la Asamblea Legislativa aprobó con 45 votos favorables una reforma al artículo antes mencionado, cuyo fundamento se basa en que es de vital importancia para la Legislación Nacional armonizar dicha disposición que hasta esa fecha había quedado estática en el tiempo; ya que la regulación del territorio marítimo Salvadoreño ha sido sostenida en las Constituciones de 1950, 1962 y 1983, en las que se determinaba la distancia o límites del mar territorial. Por consiguiente, las Constituciones no reformaron expresa ni tácitamente la disposición del artículo 574 del Código Civil, siendo innecesario, ya que el artículo 246 de la Constitución establece: Que la Constitución no puede ser alterada por leyes que regulen su ejercicio, y que además, esta prevalece sobre todas las leyes y reglamentos (Principio de Jerarquía Constitucional), es así también que en la exposición de motivos de la Constitución del año 1983, la Comisión de Estudio del Proyecto de Constitución,

declaro irreformables los artículos relativos a la forma y sistema de gobierno y *al territorio de la república*.

2.1.2.1-1 Reforma al Artículo 574 del Código Civil, 2004.

DECRETO N° 512.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I. Que el Art. 574 del Código Civil vigente desde 1860, de conformidad con el derecho de la época señala que el mar adyacente hasta la distancia de una legua marina es mar territorial y de dominio nacional, pero que el derecho de policía se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas.
- II. Que el Art. 84 de la Constitución de la República determina que la soberanía y jurisdicción del Estado en la zona de doscientas millas marinas del mar adyacente se conformará a lo establecido en el Derecho Internacional.
- III. Que el nuevo derecho del mar, codificado en 1982, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como el correspondiente Derecho Internacional Consuetudinario, han ampliado y desarrollado el régimen de los espacios marítimos.
- IV. Que es conveniente y de interés nacional adecuar al nuevo Derecho del Mar los contenidos del indicado Art. 574 del Código Civil.

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República, por medio del Ministro de Relaciones Exteriores, DECRETA la siguiente reforma al Código Civil:

Art.1.- Reformase el Art. 574 de la siguiente manera:

*“Art. 574.- 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; pero para objetos concernientes a la prevención y sanción de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o 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 de base, se denomina zona económica exclusiva, en la cual 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 lecho y del subsuelo del mar y para desarrollar cualesquiera otras actividades con miras a la exploración y la explotación económica de esa zona.*



*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.*

*Además a El Salvador 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<sup>35</sup>.*”

Los Legisladores Salvadoreños reformaron el artículo en comento, basándose en que el nuevo derecho del mar ha ampliado y desarrollado el régimen de los espacios marítimos, obedeciendo a las realidades y necesidades del momento, ya que el Derecho del Mar es un tema de gran importancia que ha evolucionado dando origen a un nuevo régimen jurídico en el cual se conservan

---

<sup>35</sup> Asamblea Legislativa. Diario Oficial N° 236, Tomo N° 365. año 2004; Decreto Legislativo 512.

los recursos biológicos y minerales que se hallan dentro del mismo, por ello es que El Salvador en relación al nuevo Ordenamiento Jurídico Internacional denominado La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incorporo las nuevas tendencias jurídicas a su legislación Nacional y es por ello que se acordó reformar la referida disposición.

Si bien era necesario reformar el artículo 574 del Código Civil, para armonizarlo con nuestra legislación primaria en este caso la Constitución y adecuarlo a las nuevas tendencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero sin dar origen a dificultades Constitucionales que actualmente se centran en los límites del ejercicio de la Soberanía y Jurisdicción las cuales serán objeto de estudio en el desarrollo de la presente investigación.

#### 2.1.2.2 Otras Leyes Secundarias referentes al Derecho del Mar.

Mientras que el Código Civil en su artículo 574 regula de una manera general el ejercicio de los derechos de jurisdicción y soberanía que sobre el Mar Territorial se ejercen, existen otras leyes las cuales se han ido derogando con el apareamiento de nuevas y modernas leyes que se ocupan de regular al mismo de manera específica. He aquí un somero análisis de las mismas:

- Ley de Navegación y Marina.

La presente Ley<sup>36</sup>, regula en sus trescientos veintiséis artículos, todo lo referente a la materia marina y se establece las condiciones y reglas de navegación de todo tipo de embarcaciones así como los tripulantes de las mismas, sobre el territorio Salvadoreño. Esta Ley sustituyo la Ley de Navegación y Marina, promulgada el día 3 de Diciembre de 1875. En esta Ley se crean los Departamentos marinos llamados en la actualidad, capitanías, así también regula lo referente a la policía del mar y a la seguridad de los pasajeros.

- Ley Reglamentaria de Marina.

Regula las diferentes instituciones que estarían a cargo de la marina y se estableció que la marina nacional estaba formada por las instituciones a tierra, la unidad naval y por el personal que las atendía, en la cual se establecían las diferentes atribuciones de cada funcionario que comprendían dichas instituciones. Esta Ley sustituyó al Reglamento de Marina de fecha 11 de abril de 1902.

Ambas Leyes, mezclan diferentes disciplinas jurídicas que regulan determinadas relaciones que se derivan de la Navegación Marítima, tales como el Derecho Internacional Publico, el Derecho Administrativo, el Derecho Penal,

---

<sup>36</sup> Decreto N 236 de fecha 27 de octubre de 1933, Diario Oficial N 245, Tomo 115 del 16 de Noviembre del mismo año

el Derecho de Trabajo y El Derecho Fiscal; Asi como la Legislación pesquera y las regulaciones sobre la Marina Nacional.

Las expresadas disposiciones referentes a la Navegación, se encuentran disgregadas en el conjunto de leyes y reglamentos mencionados, los cuales la mayoría de veces no tienen ninguna utilidad practica debido a que son muy antiguas y se contraponen a los adelantos alcanzados en la Navegación Marina; asi como también muchas de ellas son contradictorias entre si. Como ejemplo tenemos que las disposiciones referentes a la construcción de embarcaciones por Salvadoreños han sido derogadas, asi como también las disposiciones que no permiten el abanderamiento de embarcaciones cuyos propietarios no sean Salvadoreños. Para muchos estas Leyes no son más que un relicario de antigüedades sin ninguna utilidad practica.<sup>37</sup>

- Ley de Pesca y Caza Marítima de 1955 (Derogada)

Promulgada y publicada cinco años después de la Constitución de 1950, se dirigía a reglamentar la pesca y la caza marítima, no solo para procurar la conservación y protección de las especies, sino su aprovechamiento en beneficio de la economía y la dieta alimenticia de la población así como de la explotación de la riqueza marítima.

---

<sup>37</sup> Aspectos Jurídicos- económicos de la Industria de la Pesca Marítima en El Salvador. Tesis Orlando castro de la Coterá. Agosto 1968, Universidad de El Salvador.

- Ley de Fomento a la Pesca Marítima de Altura y Gran Altura de 1970 (Derogada)

La presente Ley en comento tenía por objeto fomentar el establecimiento en el país de empresas que se dedicaran a la pesca marítima de altura y de gran altura o alta mar, siendo complementaria de la Ley de Pesca y Caza Marítima, ya que en la anterior ley se establecía que la pesca y caza marítima se clasificaba en:

- Pesca de Bajura: se efectuaba por embarcaciones que no se alejaban de doce millas marinas.
- Pesca marítima de altura, es la que se efectúa en la zona de nuestro mar territorial comprendida desde la sesenta millas marinas medidas desde la más baja marea hasta las doscientas millas marinas.
- Pesca marítima de gran altura, es la que se efectúa más allá de las doscientas millas marinas, o sea en aguas extra-territoriales o de alta mar.

Es por ello que la Ley regulaba el aprovechamiento de los recursos naturales pesqueros de mar adyacente a sus costas, especificando en toda la Ley las atribuciones y facultades, deberes y derechos de las personas naturales y jurídicas interesadas en realizar la pesca en mar territorial e incluso daba atribuciones a las embarcaciones mas allá de las doscientas millas marinas.

- Ley General de Actividades Pesqueras de 1981(Derogada)

Con la creación de esta ley se derogo la Ley de Pesca y Caza Marítima y la Ley de Fomento de Pesca de Altura y Gran Altura de 1955 y 1970 respectivamente.

Tenía por objeto desarrollar las disposiciones de la Ley General de Actividades Pesqueras a fin de facilitar su interpretación y aplicación, así como también fomentar y regular la pesca y la agricultura, para un mejor aprovechamiento de los recursos y productos pesqueros. También era objeto de esta Ley, la investigación y protección de los recursos pesqueros, de conformidad a la misma ley, a los Convenios Internacionales y a principios de Cooperación Internacional aceptados por El Salvador.

Se encargo de regular las actividades pesqueras, estableciendo las entidades que aplicaría dicha ley, como la Política Nacional de Actividades Pesqueras y que era potestad del ejecutivo crearlas, también establecía facultades de los diferentes Ministerios como el de Agricultura y Ganadería, de Economía, de Defensa y Seguridad Pública y demás entidades que tuvieran relación con las actividades pesqueras, así como la Organización de la Dirección General de Recursos Pesqueros, entidad a cargo de todo lo relacionado con la Pesca Nacional.

- Ley de Ordenación y Promoción de Pesca y Acuicultura de 2001.

Con la presente Ley se deroga a la Ley General de Actividades Pesqueras de 1981 y su reglamento. Conforme a su artículo 1, tiene como objeto regular la ordenación y promoción de las actividades de pesca y acuicultura, asegurando la conservación y desarrollo sostenible de los recursos hidrológicos y tendrá aplicación en todo el territorio Nacional, específicamente en aguas Jurisdiccionales y todo lugar donde el Estado ejerce Soberanía y Jurisdicción de acuerdo a lo que establece la Constitución, en aguas internacionales de acuerdo a los Tratados y convenios que el Salvador haya ratificado.

- Ley General Marítimo Portuaria de 2002 y sus respectivos reglamentos.

La presente Ley deroga el Libro Tercero del Código de Comercio vigente desde 1904 y su objeto principal es regular todas las actividades relacionadas a la promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos, al 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.<sup>38</sup> Además establece quienes ejercerán la administración Marítimo-Portuaria, la cual esta a cargo de la Autoridad Marítima Portuaria y se establecen sus atribuciones o competencias, así como por quienes estará conformada dicha autoridad.

---

<sup>38</sup> Asamblea Legislativa, Ley General Marítimo Portuaria, 2002, artículo 1.

En cuanto al régimen Portuario según la Ley Marítima Portuaria (LGMP) establece que los puertos pueden ser Estatales o Privados (art. 186 y 187). Dentro de los puertos Estatales o Municipales, pueden ser administrados directamente por el Estado o por el Municipio, indirectamente o por contratos de Concesión a terceros siendo la entidad concedente quien pueda convenir la explotación, mantenimiento y modificación de las instalaciones, inclusive la construcción de nuevas instalaciones. En los Puertos Privados la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) puede autorizar la construcción de puertos de uso privado o publico para que se desarrollen actividades económicas previstas en el artículo 183 de la LGMP.

Los puertos Salvadoreños en tiempos de paz, están abiertos a la navegación y tráficos de buques de todos los países, excepcionalmente su acceso es denegado cuando falte reciprocidad, por razones de interés publico, de seguridad o estrategias del Estado.

Con respecto a los servicios portuarios, los cuales son definidos como aquellos servicios que se prestan dentro de un puerto a los buques, a las cargas, y a los pasajeros, son divididos en técnicos y comerciales. Dentro de los técnicos tenemos la señalización, faros y luces, entradas y salidas de buques, reparación de estos, remolques, servicios de policía, de seguridad, de prevención de la contaminación, de amarre y desamarre. Y dentro de los comerciales están tráfico de pasajeros, trasbordo, carga y descarga y almacenamiento. Estos servicios pueden ser gestionados por la administración,



o bien por terceros, en un régimen de autorización, concesión o contrato público; en cuyo caso deberán aplicarse los principios de publicidad, concurrencia, igualdad, audiencia, contradicción y capacidad.

En cuanto a los reglamentos que se derivan de la Ley General Marítima Portuaria tenemos:

1. Reglamento de Ayudas a la Navegación.

Establece las normas y regulaciones necesarias para la instalación, mantenimiento y prestación de los servicios de ayudas a la navegación; en los puertos y terminales marítimas de la República de El Salvador.

2. Reglamento de Obras Marítimas y Portuarias.

Establece las normas complementarias, regulaciones y procedimientos técnicos, que regirán el proceso de planificación, construcción, rehabilitación, remodelación. Ampliación y mantenimiento de la infraestructura y superestructura marítima y portuaria; así como las autorizaciones correspondientes.

3. Reglamento de Operaciones Portuarias.

Establece las normas, regulaciones y procedimientos necesarios para asegurar la operación y explotación eficiente de los puertos y terminales marítimas públicas o privadas de uso público de la República de El Salvador.

De manera breve hemos tratado de analizar y explicar el régimen jurídico interno aplicable a nuestro mar territorial para ello hicimos referencia a la Constitución de la Republica y las diferentes leyes secundarias y Reglamentos que regulan el mismo, las cuales son de mucha importancia en el objeto de nuestra investigación.

## 2.2. ALCANCE DOCTRINARIO-JURÍDICO DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE JURISDICCIÓN Y SOBERANÍA QUE SE EJERCEN SOBRE EL MAR TERRITORIAL EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO INTERNACIONAL.

En el presente apartado trataremos de analizar y explicar la legislación Internacional referente al derecho del mar, profundizaremos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por considerarse de gran importancia, puesto que codifica toda la legislación dispersa, por ello se convierte en el nuevo ordenamiento jurídico internacional del derecho del mar.

### 2.2.1. Marco Comparativo desde el punto de vista Latinoamericano.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, se inició un proceso de revisión y actualización del Derecho Internacional del Mar el cual ha culminado, por ahora,

con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar, abierta a la firma el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica.

Las posiciones adoptadas y las propuestas formuladas por los Estados Latinoamericanos, a nivel unilateral y a través de declaraciones individuales y colectivas, en foros regionales y sub-regionales y en las tres conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incuestionablemente, influenciaron los cambios sufridos, durante este período de casi cuarenta años, por esta rama del derecho Internacional. Para mejor comprender la posición de los países latinoamericanos en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es necesario el recordar sus intereses básicos y la evolución de posición en relación algunos de los más importantes temas y procesos vinculados al derecho del mar.

Las situaciones de estos países han ido evolucionando con el tiempo, así también las propuestas formuladas por los mismos, por ello se distinguen diversas etapas que se expondrán a continuación:

#### 2.2.1.1 Desde la Independencia hasta el fin de la segunda guerra mundial 1945.

Los países Latinoamericanos, desde su independencia en los inicios del siglo diecinueve, estuvieron conscientes de la importancia del mar para su

seguridad y defensa, para el comercio, la navegación y como fuente de alimentos y de materias primas.

El interés Latinoamericano en el Mar se mantuvo vivo, tanto durante el resto del siglo diecinueve como en las décadas iniciales del siglo veinte, como lo demuestran los numerosos estudios publicados en varios países Latinoamericanos. Sin embargo, puede decirse que hasta la Segunda Guerra Mundial, los Estados Latinoamericanos seguirán las normas del Derecho del Mar tradicional, basado en la doctrina de la libertad de los mares, que había sido generalmente aceptada a fines del siglo dieciocho y formaba parte del derecho internacional consuetudinario positivo. En verdad, los países Latinoamericanos no tenían poderosas razones para objetar o desear cambiar estas normas y dada la manera en que estaba organizada, en esta época, la comunidad internacional, es altamente probable que cualquier tentativa en esta dirección, hubiera encontrado considerables dificultades.

2.2.1.2 Desde el fin de la segunda guerra mundial en 1945 hasta la primera conferencia de las naciones unidas sobre el derecho del mar de 1958.

Se produjeron después de la Segunda Guerra Mundial cambios radicales en la composición y organización de la comunidad internacional. El establecimiento de la Organización de las Naciones Unidas, la progresiva

eliminación del colonialismo y de otras formas de dependencia, condujo al surgimiento de numerosos Estados en Asia, África y el Caribe, hechos que han significado el que las relaciones internacionales sean más democráticas y con mayor participación, y hecho posible y animado el revisar las normas que tradicionalmente, regían el Derecho del Mar y otros asuntos.

Sin minimizar la importancia del mar, aún hoy en día, desde el punto de vista de la seguridad y defensa de los Estados y de las comunicaciones, (navegación, sobrevuelo y la colocación de cables y de tuberías submarinas) es obvio que la razón básica para los cambios efectuados en el Derecho Internacional del Mar, durante los últimos cuarenta años, ha sido la necesidad de diseñar nuevas reglas sobre la conservación, el uso racional y la distribución de los recursos marinos. Se ha dicho y verdaderamente lo es, que el objetivo fundamental de este nuevo derecho, ha sido el establecer un régimen, generalmente aceptable sobre los recursos marinos. Al contrario del derecho tradicional que ponía el énfasis en las comunicaciones, el nuevo Derecho del Mar está orientado hacia los recursos marítimos. El medio marino es una de las principales preocupaciones de las Naciones Unidas en materia de medio ambiente, la explotación excesiva de los recursos pesqueros amenaza el equilibrio y la viabilidad de todo el ecosistema marino, reduce el crecimiento económico y pone en peligro la seguridad alimentaria y los medios de vida de los habitantes de las zonas ribereñas, particularmente en los países en

desarrollo. Los autores de la Convención, conscientes de estos hechos, se aseguraron de proteger a toda costa los nuevos espacios marinos creados en virtud de dicha Convención, asignando la obligación y responsabilidad fundamentales de proteger y preservar el medio marino a los Estados y exigiéndoles que tomen todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

De cualquier manera, un cuidadoso análisis de las iniciativas adoptadas por los países Latinoamericanos (legislación, declaraciones, propuestas) claramente pondría en evidencia que la cuestión de los recursos ha estado al frente de sus intereses y preocupaciones. Adicionalmente estas mismas inquietudes fueron compartidas por las potencias marítimas más importantes, como puede comprobarse por el hecho de que las primeras reivindicaciones de soberanía o de especial influencia sobre áreas marítimas más allá del mar territorial, fueron efectuadas por algunos de estos países.

Realmente es interesante el señalar que el primer antecedente en orden cronológico, para crear la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, fueron las proclamaciones del Trigésimo Tercer Presidente de los Estados Unidos de Norte América: Harry S. Truman<sup>39</sup>, (el cual fue electo para dicho cargo en dos periodos 12 de abril de 1945, siendo reelegido para un

---

<sup>39</sup> Harry S. Truman. Fue uno de los presidentes mas controversiales de la época al querer imponer al congreso desarrollar las políticas internas del país, mas que las externas.

nuevo mandato hasta el día 20 de enero de 1953), 2667 y 2668 del 28 de septiembre de 1945, por otra parte, marcaron el punto de partida de una profunda y rápida evolución del Derecho Internacional del Mar.

La más importante de las dos proclamaciones es la número 2667, referente a la política de los Estados Unidos de América, en relación con los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la Plataforma Continental, en la que se estableció que "el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica considera los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar 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".

Por cuanto a juicio del Gobierno de los Estados Unidos de América, el ejercicio de la jurisdicción sobre los recursos naturales del subsuelo y del lecho de la Plataforma Continental corresponde en razón y en justicia a la nación contigua a los mismos y ello por las siguientes razones: primera, porque la efectividad de las medidas tomadas para su utilización o conservación dependerá, en gran parte, de la cooperación y protección recibida desde el litoral, pues la Plataforma Continental debe ser considerada como una extensión de la masa terrestre de la nación ribereña y por ende, su propiedad; segunda, porque tales recursos conforman a menudo una extensión hacia el

mar de un yacimiento o depósito ubicado en su territorio; y, finalmente, porque, sobre la base de su propia protección, la nación ribereña está obligada a mantener vigilancia estrecha de las actividades realizadas frente a sus costas y requeridas para la utilización de esos recursos.

En la siguiente proclama, de la misma fecha, Estados Unidos se reserva 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".

En vista de la urgente necesidad de conservar y proteger los recursos pesqueros, el Gobierno de los Estados Unidos de América considera apropiado establecer zonas de conservación en las áreas de alta mar contiguas a las costas de los Estados Unidos donde se han realizado actividades de pesca en gran escala, o se puedan llevar a cabo en el futuro. Donde las mismas han sido ejecutadas y mantenidas, o lo sean en el futuro, por sus nacionales; los Estados Unidos de América consideran adecuado establecer áreas bien delimitadas de conservación donde las actividades pesqueras estarán sujetas a reglamentación y control de los Estados Unidos. Donde dichas actividades hayan sido o lo sean en el futuro legítimamente ejecutadas y mantenidas conjuntamente por nacionales de los Estados Unidos



de América y nacionales de otros países, podrán establecerse zonas de conservación claramente delimitadas mediante tratados o acuerdos celebrados entre los Estados Unidos de América y los respectivos países, de modo que las actividades pesqueras en dichas zonas serán sometidas a reclamación y control de conformidad con lo dispuesto en los convenios. Se reconoce el derecho de cada Estado de crear zonas de conservación costa afuera de acuerdo con los principios señalados, siempre que se otorgue el correspondiente reconocimiento a cualquier interés pesquero que tengan los nacionales de los Estados Unidos que pueda existir en tales zonas. Lo expuesto anteriormente, no afecta el carácter de alta mar de las áreas donde se creen zonas de conservación y el derecho a la navegación libre y sin obstáculos en ellas.

Pero los antecedentes de las declaraciones del Presidente Harry Truman fueron las siguientes resoluciones americanas, que los estadounidenses habían adoptado ya para esa fecha: La Declaración de Panamá de 1939, que había creado un mar territorial sui géneris de 300 millas de extensión.

La Resolución VIII, intitulada 'Extensión del mar territorial', de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores (La Habana, julio de 1940). La opinión del Comité Interamericano de 1941 y su resolución, que recomendó la extensión del mar territorial hasta 12 millas y que fue lo

adoptado en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, más de 40 años después. Debido a la Segunda Guerra Mundial, las labores de codificación se reiniciaron en 1950, en Río de Janeiro, Brazil.

Por tanto, las proclamaciones Truman constituyeron sólo el detonante para las declaraciones unilaterales latinoamericanas posteriores a la Segunda Guerra Mundial. En el desarrollo de la posición latinoamericana han influido diversas resoluciones de órganos del sistema interamericano y de reuniones latinoamericanas, dentro de las cuales las más importantes son: Declaración de Santiago, sobre Zona Marítima (agosto de 1952), Declaración sobre el Derecho del Mar, de Montevideo (mayo de 1970), de Lima (agosto de 1970) y de Santo Domingo (junio de 1972).

A las Declaraciones del Presidente Truman les siguieron numerosos pronunciamientos unilaterales de países latinoamericanos:

- El 29 de octubre de 1945, el Presidente de México: Sr. Manuel Ávila Camacho (para el periodo de 1940-1946), emitió una Declaración destinada a reivindicar la Plataforma Continental adyacente a sus costas y a proteger todas y cada una de las riquezas naturales descubiertas o no, que se encuentran en ella; la Declaración ordenaba la vigilancia y control de las zonas de protección pesquera necesarias para un aprovechamiento y conservación de sus riquezas.

- El 11 de octubre de 1946, el Presidente de Argentina, Coronel Juan Domingo Perón (periodos 1946-1955 y 1973-1974), dictó un Decreto por el que se declaran pertenecientes a la soberanía de la Nación, el mar epicontinental y el zócalo continental argentino. El Decreto expresaba "que en el Orden Internacional se encuentra taxativamente admitido el derecho de cada país a considerar como territorio nacional toda la extensión" de esas zonas marítimas.
- El 17 de diciembre del mismo año, Panamá declara que "la jurisdicción nacional para los efectos de la pesca en general en aguas territoriales de la República se extiende a todo el espacio comprendido sobre el lecho marítimo de la Plataforma Continental submarina". En tal concepto, añade la ley en referencia, la pesca que se efectúe dentro de los límites indicados se considera producto nacional y, por tanto, queda sujeta a las prescripciones de este Decreto.

El 23 de junio de 1947, el Presidente de Chile, Sr. Gabriel González Videla, proclama la soberanía nacional sobre el zócalo continental, y los mares adyacentes a las costas continentales e insulares del territorio chileno, cualquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y aprovechar las riquezas naturales existentes en ellos, y declara la protección y control del Estado hasta una distancia de 200 millas. Estableciéndose por primera vez un límite preciso. La Declaración de

Santiago, constituye el primer documento internacional conjunto en el que se proclama la soberanía exclusiva y jurisdicción sobre el mar, fondos marinos y subsuelo marino en una extensión de 200 millas marinas, reconoció el derecho de paso inocente para los buques extranjeros pero señalándoles el deber de respetar la normativa de los estados ribereños.

Este instrumento recibió una serie de reservas de derecho y protestas de parte de distintos Estados, entre ellos, Dinamarca, EE.UU., Holanda, Noruega, Reino Unido, Suecia. Este instrumento señala la *obligación* del ribereño de conservar las riquezas marinas, en base a fundamentos científicos vinculados a los conceptos de ecosistema y bioma y a la unidad e interdependencia de las distintas zonas marítimas, tomando en consideración, también, las necesidades de las comunidades que viven en las zonas costeras.

- El 1º de agosto de 1947, el Presidente del Perú, José Luís Bustamante y Rivero, declaró que la soberanía nacional se extendía a la plataforma submarina o zócalo continental y a los mares adyacentes a las costas continentales e insulares del territorio peruano, cualquiera que fuera su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y aprovechar las riquezas naturales existentes en ellos, reservándose el Estado el derecho de protección y control hasta una distancia de 200 millas de la costa.

- El 27 de julio de 1948, la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica proclama la soberanía nacional sobre la plataforma submarina, y establece una zona de 200 millas para protección de las riquezas naturales y la pesca marítima; el 2 de noviembre de 1949, la misma Junta Fundadora ratifica su anterior decisión.
- El 14 de septiembre de 1950, El Salvador incluye en su Constitución Política, artículo 7, la siguiente disposición: "El territorio de la República, dentro de sus actuales límites, es irreductible; comprende el mar adyacente hasta una distancia de doscientas millas marinas, contadas desde la línea de la más baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondiente".
- Honduras que, en leyes de enero y marzo de 1950, había incorporado a su territorio la Plataforma Continental y había extendido su jurisdicción sobre el mar adyacente hasta una distancia de 200 millas, confirma esta decisión en enero de 1951.

El 30 de julio de 1952, el Comité Jurídico Interamericano, Organismo Consultor de la Organización de Estados Americanos (OEA), estipulado en los arts. 99 al 105 de la Carta de la Organización antes mencionada, concluyó la preparación de un Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines; reforzando las acciones de los países latinoamericanos en esta nueva tesis del Derecho del Mar. Además, otros Estados tales como Guatemala,

Nicaragua, Brasil, Ecuador, Venezuela, Jamaica, Bahamas y Belice extendieron antes de 1952 su jurisdicción a la Plataforma Continental y proclamaron la libertad absoluta del mar adyacente. Estas Declaraciones produjeron una verdadera revolución en el Derecho marítimo. Mediante actos unilaterales se entraba a regular materias que se suponía solamente le correspondían al Derecho Internacional, lo que complementaría el posterior desarrollo de las *prácticas y doctrinas latinoamericanas sobre el Derecho del Mar, apuntadas anteriormente.*

Hasta este momento América Latina, ha sido considerada como un todo y de hecho es una realidad el que, en algunos aspectos, todos los Estados de este grupo tienen los mismos puntos de vista e intereses. Para comenzar, todos son países en vías de desarrollo, miembros del Grupo de los 77 (que comprende hoy en día 126 Estados) constituido en la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, celebrada en Ginebra en 1964.

Esta diversidad de intereses explica la amplia variedad de posiciones de los países como puede observarse en las reivindicaciones unilaterales y multilaterales, realizadas por la mayoría de las naciones Latinoamericanas, en el período entre la publicación de las proclamaciones de Truman (septiembre de 1945) y la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar (Ginebra, 1958). Durante este lapso de tiempo Argentina, Costa Rica, **El Salvador**, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá; Chile, Cuba, República Dominicana, Ecuador y Perú; Brasil y Venezuela formularon reclamaciones que en mayor o menor grado, diferían de las contenidas en las Proclamaciones del Presidente Truman. Mientras que casi todas reclamaban derechos sobre la Plataforma Continental, por regla general, se apartaban de las Proclamaciones sobre éste punto, en aspectos importantes tales, como el del concepto mismo de la Plataforma Continental y de su extensión, y de la naturaleza de los derechos del Estado costero en este espacio marítimo y algunos iban claramente más allá de las reclamaciones de los Estados Unidos de América. Tal es el caso de la Argentina sobre el mar epicontinental y las formuladas por Chile, Perú y Ecuador y otros Estados, de soberanía o jurisdicción sobre áreas que se extendían, a distancias de 200 millas marinas medida desde la costa.

Las opiniones de estos países están divididas, en cuanto a la naturaleza jurídica de la zona marítima de 200 millas marinas establecida en esta Declaración. Para algunos ésta tendría el estatus de un auténtico mar territorial y en apoyo de esta opinión invocan los términos "soberanía y jurisdicción exclusivas" y "paso inocente", característicos de este concepto legal. Para otros, parecería ser más "parecida a una "zona económica" creada exclusivamente para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de los

recursos naturales en la zona de 200 millas marinas que son los únicos objetivos expresamente señalados en la parte operativa de la Declaración.<sup>40</sup>

Es así mismo, motivo de controversia; la razón (o las razones) para elegir este límite de las 200 millas marinas. Para el jurista Peruano Aramburu Menchaca<sup>41</sup> su precedente estaría en la declaración formulada en Panamá el 23 de septiembre de 1939, durante la primera reunión consultiva de los Estados Americanos, ya que aún cuando esta declaración, no menciona específicamente la distancia de 200 millas, crea una zona de seguridad que cubre a todos los Estados participantes y alcanza aún mayores límites. Esta declaración, conforme al mismo autor, tiene sus orígenes en el decreto dictado por el Presidente Franklin D. Roosevelt el 5 de septiembre de 1939, mediante el cual "ordenó que las extensas costas de su país serían patrulladas hasta una distancia de 200 millas" y continúa señalando que "Aparentemente, esta distancia fue escogida por Roosevelt, porque era el alcance de las recientemente descubiertas ondas del radar que, eran utilizadas como una virtual arma secreta, cuando se iniciaron las hostilidades".

---

<sup>40</sup> E. Vargas Carreño, "América Latina y el Derecho del Mar", Fondo de Cultura Económica (México 1973) pág. 26 y siguientes.

<sup>41</sup> Andrés Aramburu Menchaca "Historia de las 200 millas del Mar Territorial", Universidad de Piura (Perú) 1973.



Hasta este punto, nos hemos ocupado de las reivindicaciones unilaterales y multilaterales de varios Estados Latino Americanos.

Conviene ahora examinar brevemente, los esfuerzos realizados por los diversos órganos del sistema Inter-Americano, durante este período (1945-1948), con el objeto de coordinar y donde fuera posible, el unificar las posiciones de los países miembros del sistema. Tres de las decisiones tomadas por esos órganos, merecen especial mención:

- El primero, en orden de importancia; debido a que fue adoptado por el para entonces órgano de mayor jerarquía en el sistema, es la resolución 84, aprobada por la Décima Conferencia Interamericana, celebrada en Caracas, Venezuela en el año de 1954;
- La segunda es la resolución 13, aprobada por el Consejo Inter-Americano de Jurisconsultos, en su tercera reunión en Ciudad de México en 1956, contentivo de los "Principios de México sobre el régimen jurídico del Mar";
- Tercero es la resolución adoptada por la Conferencia Inter-Americana especializada sobre "Preservación de los Recursos Naturales: Plataforma Submarina y Aguas del Mar", celebrada en la capital de la República Dominicana en 1956.

### 2.2.1.3 Primera y segunda Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1958-1960).

Por su parte, desde los primeros tiempos, las Naciones Unidas se interesaron en la codificación y progresivo desarrollo del Derecho Internacional del Mar. La Comisión de Derecho Internacional, establecida en 1947 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, incluyó en su agenda, en sus sesiones iniciales de 1949, un número de puntos sobre el Derecho del Mar y adoptó en 1956, un texto de setenta y tres artículos sobre esta cuestión. Conforme con las recomendaciones de la Comisión de Derecho Internacional, la Asamblea General, en su resolución 1105 (XI) convocó la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que fue celebrada en Ginebra, desde el 24 de febrero hasta el 7 de abril de 1958. Los Estados Latino Americanos, desempeñaron un activo papel en esta conferencia. En términos generales, como es lógico suponerlo, estos países mantuvieron las posiciones que habían adoptado en declaraciones unilaterales o multilaterales celebradas antes de la Conferencia.

La participación de los países latino americanos fue altamente constructiva, en las discusiones de las propuesta de artículos sobre la Plataforma Continental, la alta mar y la pesca, así como sobre la preservación de los recursos vivos del mar como debe de entenderse por el hecho de que

estos países, fueron los coesponsores<sup>42</sup> de un cierto número de enmiendas a estos proyectos de artículos, de los que un buen número fueron aceptadas.

Para finalizar estos breves comentarios sobre la contribución latino americana, a la labor de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es de importancia el recordar que la definición de la Plataforma Continental, contenida en el artículo 1 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el tema, por la Comisión del Derecho Internacional, fue la misma adoptada en la Conferencia Especializada Inter-Americana, celebrada en Santo Domingo, capital de República Dominicana en 1956.

La Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la cual participaron 86 países, aprobó las cuatro convenciones siguientes: La Convención sobre Mar Territorial y la Zona Contigua; la Convención sobre Alta Mar; la Convención sobre Pesca y conservación de los Recursos vivos de la Alta Mar; y la Convención sobre la Plataforma Continental. Fue sin embargo, incapaz de resolver asuntos que eran de grandísima importancia tanto para los países latino americano como para otros Estados, tales como el ancho del mar territorial y la naturaleza y alcance de los derechos de los Estados costeros para fines de preservación y explotación de los recursos vivos en áreas más allá del

---

<sup>42</sup> Vocablo Ingles, derivado de la palabra Sponsor, la cual significa: persona o grupo (en este caso el grupo Latinoamericano) que apoya o secunda una idea, o que es responsable o apadrina a una persona o cosa.

mar territorial. Fue precisamente para resolver estas cuestiones, que se convocó una segunda Conferencia, también celebrada en Ginebra, desde el 17 de marzo hasta el 26 de abril de 1960, con la participación de 88 estados, pero nuevamente, no se alcanzó acuerdo en estas cuestiones. Fue sin duda esta razón por las cuales las Convenciones de Ginebra de 1958, no hallaron mucho apoyo entre los países Latino Americanos. Tan solo cuatro estados, a saber, República Dominicana, Haití, México y Venezuela, ratificaron las cuatro convenciones. Colombia y Guatemala ratificaron solo dos (Colombia, ratifico la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar y la Convención sobre la Plataforma Continental. Guatemala, ratifico la Convención sobre la Alta Mar y la Plataforma Continental),<sup>43</sup> pero la gran mayoría (Argentina, Brasil, Bolivia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, **El Salvador**, Honduras, Panamá, Paraguay, Nicaragua, Perú y Uruguay) no ratificaron ninguno de estos acuerdos.

#### 2.2.1.4 Desde 1960 hasta la convocatoria de 1970 de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

---

<sup>43</sup> Venezuela formuló reservas sobre el artículo 12, y los parágrafos 2 y 3 del artículo 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y de la Zona Contigua y sobre el artículo 6 de la Convención sobre la Plataforma Continental.

Entre 1960 y 1970 muchos países entre ellos Perú, Ecuador, Argentina, Panamá y Brasil, extendieron su mar territorial hasta una distancia de 200 millas; pero cada una de estas declaraciones unilaterales tenía, sus propios rasgos especiales. En algunos casos, se declaró un mar territorial con todas las características distintivas que este concepto tiene en el tradicional Derecho del Mar (Panamá y Brasil) mientras que, en otros casos, áreas particulares del mar territorial estaban sujetas a diferentes regímenes legales (Uruguay).

Hacia fines de la década de los 60, fue iniciado otro movimiento para poner al día el Derecho del Mar. En 1967 a solicitud de la delegación de Malta, se incluyó en la Agenda de la Asamblea General de las Naciones Unidas, el siguiente tema: "Examen de la cuestión de la reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual y del empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad". Cuando la inclusión de este punto fue aprobado, el jefe de la delegación del Malta, Embajador Arvid Pardo, en un discurso que se ha hecho celebre, luego de una larga y detallada descripción de los aspectos legales, económicos y políticos del tema propuso que el área formada por los fondos marinos y oceánicos, más allá de los límites de la jurisdicción nacional y sus recursos, sean declarados patrimonio común de la humanidad y que una autoridad internacional sea establecida para administrar este patrimonio.

Esta proposición, despertó vivo interés y, la Asamblea General, en su resolución 2340 (XXII), designó una comisión ad-hoc, constituida por 35 estados miembros, que conforme a la Resolución 2467 A (XXIII) fue sustituida por otra de cuarenta y cinco miembros. Este grupo laboró intensamente y en 1970, después de arduas negociaciones sometió a la Asamblea General, en su vigésimo quinto período de sesiones, un proyecto de declaración sobre el tema, que fue adoptado por 108 votos en favor, ninguno en contra y con 14 abstenciones, esta contenida en la resolución 2749 (XXV). El principio cardinal de aquel histórico documento, es que estableció los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional y sus recursos son patrimonio común de la humanidad.

Estos acontecimientos junto con la inminente convocatoria de una Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, impulsaron a los países latino americanos a renovar sus esfuerzos para llegar a una posición común. Para lograr este fin, se celebraron dos importantes reuniones en 1970.

La primera en Montevideo, Uruguay del 4 al 8 de mayo de 1970, a la cual asistieron aquellos Estados que, en alguna forma, habían hecho reclamaciones de exclusiva soberanía o jurisdicción hasta una distancia de doscientas millas desde la costa. Participaron Argentina, Brasil, Chile,

Ecuador, **El Salvador**, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay y en esta reunión, se aprobó un documento bajo el título de Declaración de Montevideo sobre el Derecho del Mar, que proclama los siguientes principios básicos sobre este Derecho:

- 2.3 El derecho de los Estados ribereños de disponer de los recursos naturales del mar adyacente a sus costas, y del suelo y subsuelo del mismo mar, para promover el máximo desarrollo de sus economías y elevar los niveles de vida de sus pueblos.
- 2.4 El derecho a establecer los límites de su soberanía y jurisdicción marítimas, de conformidad con sus características geográficas y geológicas y con los factores que condicionan las existencias de los recursos marinos y la necesidad de su racional aprovechamiento.
- 2.5 El derecho a explorar, conservar y explotar los recursos vivos del mar adyacente a sus territorios, y a regular el régimen de la pesca y caza acuática.
- 2.6 El derecho a explorar, conservar y explotar los recursos naturales de sus respectivas plataformas continentales, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de dichos recursos.
- 2.7 El derecho a explorar, conservar y explotar los recursos naturales del suelo y del subsuelo de los fondos marinos, hasta el límite donde el Estado ribereño ejerza su jurisdicción sobre el mar.

2.8 El derecho a adoptar medidas de reglamentación para los fines precitados aplicable en las zonas de su soberanía y jurisdicción marítimas sin perjuicio de la libertad de navegación y el sobrevuelo de las naves y aeronaves de cualquier pabellón.

2.2.1.5 Fases Preparatorias y desarrollo de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar (1970-1982).

En el Vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea General, conforme a su Resolución 2750 C (XXV) reunió una Conferencia adicional sobre el derecho del mar, en la que se tratarían temas de mucha relevancia como el establecimiento de un régimen internacional equitativo que incluya un mecanismo internacional para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, de la definición precisa de la zona y una amplia gama de cuestiones conexas, en especial las relacionadas con los regímenes de la alta mar, la Plataforma Continental, el mar territorial (incluidas la cuestión de su anchura y la cuestión de los estrechos internacionales), la zona contigua, la pesca y la conservación de los recursos vivos de la alta mar (incluida la cuestión de los derechos preferenciales de los Estados ribereños), de la protección del medio marino incluida, entre otras cosas, la prevención de la contaminación y de la investigación científica.



Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, **El Salvador**, Guatemala, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, así como tres países caribeños. Guyana, Jamaica y Trinidad y Tobago fueron miembros de la Comisión, designada por la Asamblea General mediante la resolución antes mencionada, cuyo mandato era la utilización con fines pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional formulado en la resolución 2467 A (XXIII), ampliando su composición y encargándola del trabajo preparatorio de la Conferencia.

#### Fase Preparatoria (1971-1973).

Entre 1971, 1972 y 1973, la Comisión celebró seis reuniones. Aún cuando le fue posible el elaborar una lista de temas y cuestiones que debían de ser discutidos en la Conferencia y de celebrar un debate general sobre algunos de éstos, no tuvo éxito en redactar los proyectos de artículos a ser considerados por la Conferencia.

En 1971 se celebra la primera de las reuniones, la que se ocupó exclusivamente de asuntos organizativos y de procedimientos. La Segunda reunión celebrada el 12 de agosto de ese mismo año, fue de mucha importancia ya que en ella se trataron las posibles soluciones a los mayores problemas que deberían ser considerados por la Conferencia. La delegación de Venezuela presentó bases para un posible acuerdo, el cual trataba sobre

un mar territorial bajo la exclusiva soberanía y jurisdicción del Estado costero, cuya sola limitación consistiría en el derecho al paso inocente y a una razonable anchura que, en opinión de Venezuela, debería ser de doce millas marinas y una zona económica que debería ser denominada "mar patrimonial", cuya extensión no debería exceder de 200 millas medidas desde la línea de base del mar territorial, en la cual habría libertad de navegación y de sobrevuelo, pero el Estado ribereño tendría derechos exclusivos sobre todos los recursos de cualquier tipo que se encontrasen en él, tanto en el lecho marino como en el subsuelo y en las suprayacentes aguas. Venezuela presentó dicha intervención, después de amplias consultas con los delegados de los otros países Latinoamericanos y Caribeños.

Es interesante recordar que el término "mar patrimonial" fue utilizado por primera vez por Edmundo Vargas Carreño, jurista chileno, en un estudio sobre el Derecho del Mar, que preparó en 1971, a solicitud del Comité Jurídico Interamericano del cual, para esa época, era miembro. Sin embargo en la obra de Vargas Carreño, el término tenía un significado y ámbito diferente, debido a que también incluía el mar territorial y la Plataforma Continental<sup>44</sup>.

Las bases para el acuerdo presentado por Venezuela, en su declaración del 12 de agosto de 1971, fue también sometido a la Reunión Consultiva

---

<sup>44</sup> Sobre los Orígenes del termino Mar Patrimonial, ver Edmundo Vargas Carreño, "América Latina y el Derecho del Mar", Pág. 74, Nº 21.

Informal de Ministros de Relaciones Exteriores de los países del Caribe, celebrado en Caracas, del 14 al 26 de noviembre de 1971, a iniciativa de Venezuela. En esta reunión a la que asistieron trece países del área, a saber, Barbados, Colombia, Costa Rica, **El Salvador**, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Venezuela respectivamente. En la reunión mencionada se discutió sobre los aspectos sustantivos que señaló que la mayoría de las delegaciones tenían puntos de vista similares, se convino en convocar una conferencia especializada de los países caribeños sobre temas selectivos al mar a ser celebrada en la República Dominicana en abril de 1972. La *Declaración* contemplaba la obligación de los Estados de abstenerse de realizar actos que pudieran contaminar el mar y los fondos marinos no sólo en las zonas bajo su jurisdicción, sino, también fuera de ella. El documento contemplaba la responsabilidad de las personas físicas y jurídicas que causen daños al medio ambiente marino y recomendaba la celebración de un acuerdo internacional de alcance planetario.

A principios de Junio de 1972, fue celebrada en Santo Domingo la Conferencia Especializada de los países del Caribe en la que participaron quince naciones Barbados, Colombia, Costa Rica, **El Salvador**, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Venezuela. Al fin de esta reunión y a nivel de

Ministros de Relaciones Exteriores, la Declaración de Santo Domingo, fue aprobada el 9 de junio de 1972. La declaración demostró ser de gran importancia, para el proceso de la elaboración de una doctrina latinoamericana, sobre el Derecho del Mar e incuestionablemente influyó tanto en la posición de los países latinoamericanos en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como en la propia labor de esta.

Es necesario comentar brevemente algunos de los principios contenidos en la Declaración de Santo Domingo: En relación al mar territorial, la Declaración conserva sobre este tema el concepto tradicional, en términos casi idénticos a los utilizados en la convención de Ginebra 1958. En forma diferente a las declaraciones de Montevideo y Lima de 1970, pauta que la anchura del mar, territorial y la manera de su delimitación deberá ser objeto de un acuerdo internacional, preferentemente de ámbito mundial y por consiguiente no puede ser establecida unilateralmente por los Estados. Reconoce, entre tanto, el derecho de cada Estado de fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite de doce millas náuticas.

Es importante comentar que posterior a la Conferencia de Santo Domingo, no se han celebrado reuniones regionales o sub-regionales, para tratar cuestiones relativas al Derecho del Mar. Lo que se ha efectuado son

reuniones informales en 1972 y 1973, entre los países latinoamericanos y caribeños, con miras a buscar posiciones comunes.

En realidad, como se vio claramente en estas reuniones, los países Latino Americanos estaban básicamente, buscando alcanzar las mismas metas, aún cuando proponiendo medios y fórmulas diferentes para lograrlos. Algunos pensaban que la solución, era la que habían adoptado, por ejemplo, el establecer zonas de soberanía o de exclusiva jurisdicción sobre las aguas, lecho marino y subsuelo marino adyacentes a sus costas, hasta una distancia de 200 millas bajo el nombre de mar territorial o de cualquiera otra denominación (mar nacional, mar adyacente). Estos países que fueron apodados "Territorialistas" y no tenían, como hemos visto, posiciones comunes en lo referente al régimen legal de esta zona, debido a que algunos tan solo reclamaban puramente, un mar territorial, mientras que los que se habían apartado de las normas tradicionales aplicados a los espacios marinos, permitían la libertad de comunicaciones. Otros mantenían que la compartida meta de ejercer control efectivo sobre los recursos en las áreas marinas, hasta una distancia de 200 millas, podría ser alcanzada, sin alterar tanto el concepto como el régimen legal del mar territorial, bien sea extendiendo éste hasta aquella distancia o mediante la creación de la nueva zona del mar patrimonial o de la zona económica exclusiva, como lo había propuesto la Declaración de Santo Domingo. Por esta razón los Estados de este grupo vinieron a ser

conocidos como "patrimonialistas". Como es bien sabido esta última posición fue la que finalmente, prevaleció.

#### La Conferencia (1973-1982).

En el verano de 1973, después de seis sesiones la Comisión de los fondos marinos, había tan solo parcialmente, cumplido con el mandato recibido de la Asamblea General en su Resolución 2750 C (XXV) del 23 de diciembre de 1970, que se refería a situaciones específicas como: la Declaración de reservar los fondos marinos y suelos oceánicos más allá de los límites de jurisdicción nacional de entonces exclusivamente para usos pacíficos, y el uso de sus recursos para beneficio de la humanidad, es decir, que se declaraba que los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, más allá de los límites de jurisdicción nacional (la Zona), y sus recursos, son patrimonio común de la humanidad. La Comisión había preparado la lista total de temas y de cuestiones a ser considerados por la Conferencia, pero no había logrado adoptar proyectos de artículos para el tratado. No obstante, la Asamblea General, en su resolución 3067 (XXVIII) del 16 de noviembre de 1973, decidió adherirse al programa de trabajo originalmente, asignado en la citada resolución 2750 y convocar para más tarde en 1973, la primera sesión de la Conferencia con el mandato de ocuparse tan solo de la organización del trabajo y de la adopción del reglamento. En esta primera sesión, celebrada en

Nueva York desde el 3 de diciembre de 1973 hasta el 15 de diciembre de 1973, el mandato fue cumplido parcialmente. Se llegó a un acuerdo sobre la organización de la Conferencia y fueron electos los miembros de la Mesa y de las tres comisiones más importantes, así como el Presidente Sr. Alan Beesley de la comisión de redacción y relator general. Debido a la falta de tiempo, sin embargo, no fue posible finalizar la discusión y adopción del reglamento.

Entre el 20 de Junio y el 29 de agosto de 1974 se celebró el segundo período de sesiones en Caracas, Venezuela, el cual marcó una importante etapa en la historia de la Conferencia. Este período de sesiones presenció la adopción del reglamento de ésta, redactado de acuerdo al principio enunciado en el "Pacto de Caballeros", aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su 2169 reunión, del 16 de noviembre de 1973, mediante el cual "La Conferencia debe hacer todos los esfuerzos posibles, para que los acuerdos sobre los asuntos de fondo se tomen por consenso y dichos asuntos no deberán someterse a votación hasta tanto no se hayan agotado todos los esfuerzos"; este principio reiterado en declaración formulada por el Presidente de la Conferencia Sr. Tommy T. B. Koh, de Singapur, recibió el apoyo de ésta en su décima novena reunión, el 27 de junio de 1974.

La tesis de un mar territorial de 12 millas y una zona económica exclusiva, más allá del mar territorial, hasta una distancia máxima que complete las 200

millas, es al menos en este momento, el núcleo central de la solución de compromiso que favorece la mayoría de los Estados participantes en la Conferencia, tal como se desprende del debate general en sesiones plenarias y de los debates que tuvieron lugar en el seno de la Comisión.

Desde luego, la aceptación de esta tesis está condicionada a la solución satisfactoria de otras cuestiones, principalmente la cuestión del paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional, el límite exterior de la Plataforma Continental y el mantenimiento mismo de esta noción y, por último, y no porque sea la menos importante de estas cuestiones, las aspiraciones de los países sin litoral y de otros países que, por una u otra razón, se consideran en situación geográfica desventajosa.

Durante este período de sesiones, el examen del tema; de especial importancia, de las controversias fue iniciado en un grupo de trabajo bajo la presidencia conjunta de los Embajadores Reynaldo Galindo Pohl y Harris Mott, Jefes de las Delegaciones de El Salvador y de Australia, respectivamente.

Del 17 de marzo al 9 de mayo de 1975, se inicia el tercer periodo de sesiones celebrado en Ginebra, en el cual se emprendieron intensas negociaciones, celebradas por lo general en reuniones informales, de la plenaria, en las principales comisiones, así como en varios órganos subsidiarios y en grupos constituidos, fuera de la estructura formal de la



Conferencia, a fin de poder contar con mayor flexibilidad en el proceso de negociación, a saber, el grupo de “ Expertos Jurídicos”, denominado grupo Evensen, dirigido por el Jefe de la delegación Noruega, a cargo del Embajador Jan Evensen, donde se trabajaron las disposiciones relativas al Mar Territorial y la Alta Mar y las libertades de Comunicación de la Zona Económica Exclusiva y posteriormente el grupo Castañeda, a cargo del Embajador Jorge Castañeda, Jefe de la delegación Mexicana. Gracias al largo y laborioso trabajo de revisar y consolidar estos documentos, el texto oficial del proyecto de Convención fue finalmente alcanzado durante el décimo período de sesiones (Nueva York-Ginebra 1981) y presentado para su consideración por la Conferencia, durante la primera parte de su décimo primero y último período de sesiones, celebrado en Nueva York, Estados Unidos, en la primavera de 1982, donde fue aprobado el 30 de abril de 1982, con algunas modificaciones, formuladas en esta etapa final, por 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones. De ese modo, aún cuando finalmente no fue posible el aprobar por consenso la Convención, los resultados de la votación muestran que los esfuerzos realizados en todos estos años de intensas negociaciones, no habían sido en vano. Es claro que, para la gran mayoría de los estados participantes en la Conferencia, los textos aprobados representaban un compromiso aceptable. Este fue, ciertamente, el punto de vista de casi todos

los países de Latino América y del Caribe,<sup>45</sup> aún cuando algunos de los Estados participantes, tales como: Argentina, Bolivia, El Salvador, Guatemala, Nicaragua y

Perú que votaron a favor, no firmaron la Convención cuando ésta estuvo lista para su firma el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica.

Es importante resaltar que no hay dudas sobre el hecho de que la contribución de los países Latino Americanos y del Caribe, fue muy importante, especialmente en lo referente al régimen jurídico del mar territorial, la zona económica exclusiva y la

Plataforma Continental. No es posible, por supuesto, el seguir, paso tras paso, la posición de estas naciones a través de este largo y complicado proceso de negociaciones, ni señalar detalladamente las contribuciones que hicieron a la

---

<sup>45</sup> Los siguientes países Latinoamericanos votaron a favor del proyecto: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Cuba, República Dominicana, **El Salvador**, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay. Venezuela votó en contra, debido a su desacuerdo con las normas contenidas en el texto referentes a la delimitación de los espacios marítimos y Ecuador no participó en la votación debido a sus dificultades en aceptar las normas fijando el ancho máximo del mar territorial en doce millas marinas. En relación a los países del Caribe, Bahamas, Barbados, Grenada, Guyana, Jamaica, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Trinidad y Tobago. también votaron a favor del texto. Antigua y Barbuda, Belice y Dominica no estuvieron presentes durante la votación.

casi imposible tarea de conciliar los diferentes y a veces opuestos intereses de tantos Estados y el de redactar, con vista a su aprobación por consenso, una convención que constan de diecisiete partes, con 320 artículos y nueve anexos, relativos al nuevo Derecho del Mar, y a temas tales como: los límites de las zonas marítimas (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, Plataforma Continental), los derechos de navegación, inclusive por los estrechos utilizados para la navegación internacional, la paz y la seguridad en los océanos y los mares; la conservación y gestión de los recursos marinos vivos; la protección y preservación del medio marino; la investigación científica y, las actividades en los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional, así como, los procedimientos para la solución de controversias entre los Estados. La mayor aspiración de los Estados Costeros Latinoamericanos, era el de asegurar el reconocimiento de sus derechos a ejercer soberanía o jurisdicción exclusiva sobre los recursos renovables o no de las aguas, fondos marinos y subsuelo en los espacios marítimos estrechamente unidos a sus territorios continentales o tierra adentro como consecuencia de factores geográficos, biológicos o geológicos aún cuando, puedan haber diferido en cuanto a los adecuados títulos legales con los cuales podrían alcanzar sus objetivos.

En cuanto a los países "Territorialistas"; no fueron aceptados sus argumentos, los cuales consistían en sostener que, dentro de límites

razonables y sujeto a varios criterios, cada estado ribereño debería serle permitido el determinar la anchura de su propio mar territorial o nacional o ser autorizados a extenderlo hasta una distancia de 200 millas, aún cuando bajo un sistema que implique una pluralidad de regímenes. Estos Estados se dieron cuenta sin embargo, rápidamente, que sus argumentos gozaban de un apoyo muy limitado. En realidad, como se ha señalado anteriormente, fue aparente, desde el segundo período de sesiones de la Conferencia que la solución favorecida por la mayoría de los países participantes en la conferencia, fue la que finalmente se adoptó en la Convención. En este sentido, es interesante señalar que los elementos fundamentales de esta solución, surgieron tan pronto como el primer texto informal de negociación, publicado al final del tercer período de sesiones de la Conferencia, fueron mantenidos en las sucesivas revisiones de este acuerdo. Teniendo esto en mente, los países "territorialistas", muy sabiamente, adoptaron la estrategia de luchar activamente, en pro de una fuerte zona económica exclusiva, sin abandonar formalmente sus posiciones. En esta tarea "territorialistas" y "patrimonialistas" estaban de acuerdo. Ambos grupos en realidad, se oponían vigorosamente, a las propuestas de algunas potencias, en el sentido de que la zona económica exclusiva, debería ser calificada como parte de la alta mar, con todas las consecuencias que esto hubiera acarreado en relación a los llamados derechos residuales y se opusieron generalmente, a todas las tentativas de restringir o debilitar los derechos de los Estados ribereños en esta zona.

Finalmente la opinión prevaleciente, fue la expresada por el Presidente de la Segunda Comisión, embajador Andrés Aguilar en sus palabras introductorias, a la primera revisión del texto único oficioso para fines de negociación, publicado al finalizar el cuarto período de sesiones de la Conferencia (Nueva York, 1976). Específicamente el que la zona económica exclusiva, era un espacio marino sui generis, sujeto a un régimen jurídico específico y por tanto diferente del mar territorial o de la alta mar. De manera similar, quedó bastante claro, que todos los poderes residuales, en relación con las actividades económicas en la zona caen dentro de la esfera de la competencia legal del Estado costero. El artículo 59 de la Convención, desarrolló la formula propuesta por el Embajador Castañeda, Jefe de la Delegación Mexicana, como base para la solución de los conflictos relacionados con la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva. Para finalizar estos breves comentarios, es evidente que las posiciones Latinoamericanas influenciaron la decisión, adoptada en la Convención, estableciendo la anchura máxima de esta zona en 200 millas. En lo que se refiere al mar territorial y a la zona económica exclusiva, la solución adoptada por la Convención es por supuesto, plenamente satisfactoria para los Estados signatarios de la Declaración de Santo Domingo y para aquellos otros Estados Latino Americanos y Caribeños, que defendieron los principios contenidos en este documento.

En relación a los derechos de los Estados sin litoral con especiales características geográficas, y con especial atención a los recursos vivos de la zona económica exclusiva, las fórmulas adoptadas por la Convención en los artículos 69, 70, 71 y 72, fueron el resultado de prolongadas y muy difíciles negociaciones, en las que varios países Latinoamericanos tomaron parte activa. Ha sido señalado el que estas fórmulas son poco generosas, pero debe de ser recordado que la participación por terceros países en la explotación de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, presentaba grandes dificultades para aquellos Estados, que en América Latina y en otras regiones, habían reclamado soberanía o jurisdicción exclusiva sobre todos los recursos, de cualquier tipo, en las áreas marinas que constituían parte de la zona.

En todo caso, las soluciones adoptadas por la Convención en esta materia, eran las únicas que podían ser adoptadas por consenso en el grupo de trabajo que había sido establecido específicamente, para estudiar este tema, así como en la propia Conferencia.

En cuanto a los estrechos utilizados para la navegación internacional, contenidos en la parte III de la Convención, no presentaron dificultades para los países de América Latina y del Caribe.

Sin embargo estuvieron siempre listos a examinar las modificaciones propuestas por ciertos Estados ribereños de tales estrechos y en apoyar

enmiendas destinadas a proteger los intereses de esos Estados en materia de seguridad y defensa, sin detrimento del interés general de asegurar el paso no interrumpido a través de estos estrechos por los buques y aviones de todos los países.

Lo mismo puede observarse en la parte IV de la Convención, en relación a los Estados Archipelàgicos, puesto que países como Bahamas, Cuba, Trinidad y Tobago se benefician del régimen especial establecido en esta parte de la Convención. Es importante el agregar que un gran número de Estados de diferentes regiones, incluyendo Ecuador, repetidamente argumentaron que este régimen debía de ser aplicado a todos los archipiélagos, incluyendo aquellos que forman parte del territorio de un país continental, pero esta posición en ningún momento recibió amplio respaldo.

La Convención incorporo en su parte VII los puntos de vista y las opiniones de casi todos los Estados costeros de América Latina y del Caribe en relación a la Plataforma Continental; establece sus límites en el borde exterior de la emersión continental, tal como fue propuesto por varios de esos Estados. Al contrario de la Convención de 1958 sobre este tema, la nueva Convención define la Plataforma Continental principalmente en términos de sus características geomorfológicas, estableciendo un preciso límite exterior e indicando los métodos que deben de ser aplicados en la determinación de

ésta, siempre y cuando el borde se extiende más allá de las 200 millas náuticas.

Las normas contenidas en la parte VII referentes a la Alta Mar, prácticamente son idénticas a las de la Convención de 1958 sobre el tema, no presentan dificultades para los Estados Latino Americanos y Caribeños. Es necesario, sin embargo, el enfatizar su preocupación por que se dejara claramente establecido, tal como lo hace el artículo 86 de la Convención sin lugar a dudas, que la zona económica exclusiva no es parte de la alta mar, ya que como veremos en el próximo capítulo, la denominada Zona Económica Exclusiva, es aquella que no esta bajo la Soberanía del Estado, y por ende, todos los países, ribereños o sin litoral, gozan de una serie de libertades en las zonas económicas de otros, relacionadas con el jus communicationis (derecho de comunicación), que entre otras son: Libertad de navegación y sobrevuelo; y la Alta mar, es la zona marítima situada *mas allá* de la Zona Económica Exclusiva, fuera de la Jurisdicción y Soberanía de todo Estado, en la que existe un régimen internacional de libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y otros; así como también su aporte al estudio y la redacción de las normas de la sección II de esta parte, relativas a la conservación y administración de los recursos vivos de la Alta Mar.



El régimen de las islas está establecido en la parte VIII de la Convención, es importante señalar que Venezuela así como Estados de otras regiones, objetaron la disposición contenida en el párrafo 3 del artículo 121, artículo único de esta parte, según el cual las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia, no tendrán zona económica exclusiva ni Plataforma Continental. Como lo declaran esas delegaciones esta norma presenta numerosas dificultades interpretativas. Sin embargo, esta posición no encontró suficiente apoyo y esta norma fue mantenida en el texto de la Convención, y finalmente adoptada. A manera de ejemplo podemos citar: Los tres acuerdos de delimitación concertados por Venezuela con los Estados Unidos (1978), Francia (1980), y los Países Bajos (1978), respectivamente, se dio pleno efecto a la “Isla Aves”, considerándola como una isla jurídicamente hablando. Algunos otros Estados<sup>46</sup> han formulado objeciones respecto a esos acuerdos basándose en que la “Isla Aves” es, a su juicio, una roca.

En cuanto a los mares cerrados y semicerrados (los cuales la Convención en su artículo 122 define como “un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha o compuesta entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños), fueron

---

<sup>46</sup> “Los océanos y el Derecho del Mar”, Informe del Secretario General presentado a la Asamblea General en su Quincuagésimo Segundo período de sesiones (A/52/487), párrafo 74/74.

redactados en la parte IX de la Convención, los cuales no presentaron dificultades para aquellos países de la región interesados en este asunto, especialmente aquellos que bordean el Caribe, por cuanto ésta en su contexto, se limita a promover la cooperación entre los Estados que limitan tales mares, en materias de interés común. Este asunto había sido planteado anteriormente por los Estados Latinoamericanos y Caribeños en declaraciones de políticas, aprobadas en reuniones regionales y sub-regionales, mereciendo entre ellas, especial mención la Declaración de Santo Domingo de junio de 1972, en donde los Estados del Caribe, se adhirieron a la tesis de las 200 millas de soberanía marítima.

Los Estados ribereños Latinoamericanos no tenían dificultad en apoyar el establecer el derecho de acceso de los Estados sin litoral desde o hacia el mar y la libertad de tránsito, establecido en la parte X de la Convención, más ventajosos para aquellos países que los pautados en anteriores instrumentos internacionales sobre este asunto.

La realidad es que este problema no tiene las mismas características en América Latina como en otras partes del mundo. Los dos únicos países sin litoral en la región son Bolivia y Paraguay. Bolivia perdió sus costas marítimas, como resultado de la Guerra del Pacífico (1879-1884), pero todavía está buscando una salida al mar, la cual se concretaría mediante la adhesión del

Perú a la Convención sobre Derecho del Mar, ya que así, Bolivia, tendría el “derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos que se estipulan en esta Convención, incluidos los relacionados con la libertad de la alta mar”; y, “para este fin”, Bolivia gozaría en el Perú “de libertad de tránsito a través del territorio por todos los medios de transporte<sup>47</sup>, aspiración que goza de considerable simpatía entre la comunidad internacional. Es posible, por tanto, que mediante las negociaciones que se han venido celebrando con el correr de estos últimos años, pueda alcanzar su meta. Paraguay, por otra parte, ha carecido de costas desde su independencia, pero ha tenido siempre una salida fácil al mar, vía red fluvial que comprenden los ríos de Paraguay, Paraná y La Plata. Ninguno de los casos, por tanto, es típico de la situación de los países sin litoral de otros continentes, aún cuando esto no signifique, por supuesto, que Bolivia y Paraguay, no estuviesen interesados en este asunto. En realidad, ambos países desempeñaron un papel muy activo en el grupo de los países sin litoral o en situación geográfica desventajosa, entre los cuales están: Etiopía, Uganda, República central de África, Afganistán, Armenia, y otros, participando constructivamente, en las negociaciones que culminaron en la adopción de las normas de esta parte de la Convención.

---

<sup>47</sup> Una difícil vecindad, Análisis de Alfonso Benavides Correas, citado por el Periodista Herbert Mújica Rojas, del periódico Peruano Crónicas de Alerta.

Como ha sido ya señalado, las delegaciones de los Estados Latinoamericanos y Caribeños desempeñaron un activo papel en la elaboración de las líneas generales del sistema unitario propuesto por los países en vías de desarrollo. Es útil el recordar, en relación a este punto, el proyecto, en algunos aspectos pionero, presentado sobre esta materia por casi todo los Estados de la región, procediendo en su calidad de miembros de la Comisión de los Fondos Marinos, durante su sesión del verano de 1971. Posteriormente, cuando la convergencia de opiniones de los países en vías de desarrollo los condujeron a canalizar sus esfuerzos a través del grupo de los 77, los países de América Latina y del Caribe, individual y colectivamente, figuraron predominantemente en este grupo y en las difíciles negociaciones con los países industrializados que concluyeron el 30 de abril de 1982, pocas horas antes de la aprobación de la Convención. Debe, sin embargo, ser señalado que este interés era dictado más por la posibilidad de que todos los Estados participaran y cooperaran en las actividades de la zona, de conformidad con el principio fundamental de que esta zona y sus recursos son el patrimonio común de la humanidad y no en las posibles ventajas que podían recibir de la explotación de tales recursos. El hecho es que, los países de América Latina y del Caribe, como otros países en vías de desarrollo, no fueron impulsados, por ver sus deseos convertidos en realidades, en cuanto a posibles ingresos que a corto o mediano plazo podrían ser derivados de una participación en tales beneficios. Lo que estos países buscaban, desde el inicio, era un democrático y participativo sistema para

administrar este patrimonio común. En consecuencia, presentaron el arriba mencionado proyecto que, como ha sido señalado, presupone una Autoridad internacional fuerte, con facultades para emprender actividades de: *exploración, explotación, transporte y mercadeo*, bien sea por si mismo o con la opción de confiar su ejecución a terceros, mediante contratos de servicio o cualquier otro tipo de asociación. Como es bien sabido este sistema confrontó tenaz oposición por parte de los países industrializados. Para salir de este punto muerto, se propuso el llamado sistema paralelo, como solución de compromiso, que los países miembros del Grupo de los 77 aceptaron sujeto a ciertas condiciones, incluyendo la posibilidad de revisar los acuerdos al finalizar un determinado período de tiempo.

El texto, tal como fue finalmente adoptado, no es el apoyado por los Estados Latinoamericanos y Caribeños y otros miembros del Grupo de los 77, especialmente, después de las muchas concesiones de importancia hechas por el Grupo, particularmente durante el último período de sesiones de la Conferencia, con el fin de alcanzar un acuerdo. Sin embargo, en cuanto a este punto concierne, las normas de la Convención y sus anexos son generalmente aceptables como solución de compromiso y por supuesto, como parte integral del llamado "acuerdo global", consistente en un régimen adecuado con relación a la libertad de comunicaciones y facilidades para la seguridad y defensa, a cambio de un acuerdo equitativo para la zona internacional de los

fondos marinos y oceánicos y sus recursos. Las partes XII, XIII y XIV referente a la protección y conservación del medio marino, investigación científica marina y desarrollo y transferencia de tecnología marina, respectivamente, todas cuidadosamente elaboradas, son el resultado de un consenso genuino y por tanto no presentan dificultades a los países de la región.

La parte XV fue delegada a la plenaria de la Conferencia y que abarca el arreglo de las controversias, la participación y contribución de los Estados Latinoamericanos y del Caribe. Sin lugar a dudas, el tema más controversial se relacionaba con la conveniencia de establecer procedimientos obligatorios que condujeran a decisiones vinculantes, en todos los casos. Sobre este punto, los países de la región tenían diferentes opiniones, por cuanto algunos estaban en favor de aplicar estos procedimientos en todos los casos, mientras que otros consideraban que mientras que esta solución podía ser aceptada como regla general, era necesario el establecer ciertas limitaciones y excepciones. La Convención finalmente, apoyó el segundo enfoque. Esta solución parece ser generalmente aceptable, aún cuando desde el punto de vista de ciertas delegaciones, la ubicación de algunas de las normas no es la ideal y la redacción de otras disposiciones, particularmente las de la sección 3 de esta parte de la Convención, no resulta siempre lo suficientemente clara y precisa.

La parte XVI, referente a las normas generales, no requiere comentario alguno. Por otra parte y en relación a las disposiciones de la Convención, que contiene las disposiciones finales, deberá señalarse que el artículo 309, acorde con el cual no se podrán formular reservas ni excepciones a la Convención salvo el expresamente autorizado por otros artículos de este instrumento, dio motivo al surgimiento de controversias. Este artículo fue redactado bajo la presunción de que ésta, sería aprobada mediante consenso y por cuanto este no fue el caso, dos enmiendas fueron formuladas, una por *Venezuela*, destinada a permitir el formular reservas concernientes a la delimitación de los espacios marítimos; y la otra por *Turquía* quien propuso la total eliminación del artículo 309. Venezuela retiró su propuesta en favor de la de Turquía, única enmienda al proyecto de Convención que fue sometida a votación. El resultado del conteo de votos, sobre esta enmienda fue el siguiente: 18 votos a favor, 100 en contra y 26 abstenciones. En consecuencia fue rechazado. Es interesante señalar que Bolivia, Ecuador, *El Salvador*, Guatemala y Venezuela votaron a favor de la propuesta, mientras que Argentina, Brasil, República Dominicana, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay, se abstuvieron.

Es posible concluir, después de haber desarrollado este breve análisis de las distintas partes de la Convención, que los intereses de la mayoría de los países de América Latina y del Caribe, están suficientemente amparados en

este nuevo documento internacional, como lo muestra el hecho de que doce de los veinte Estados en América Latina (Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Cuba, Republica Dominicana, Haití, Honduras, México, Panamá, Paraguay y Uruguay) y diez de los trece Estados caribeños (Bahamas, Barbados, Belice, Granada, Guyana, Jamaica, Santa Lucia, San Vicente y las granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago han firmado la Convención y algunos de ellos la han ya ratificado<sup>48</sup>. Sin embargo la Convención si presenta serias dificultades para algunos países en Latina América. Aún cuando algunos de los países del grupo territorialistas, tales como Brasil, Panamá y Uruguay, votaron a favor de la adopción de la Conferencia y firmaron el documento, otros países de ese grupo tales como Ecuador, *El Salvador* y Perú, confrontan un problema que no es fácil de solucionar. Esto no se debe tan solo, al hecho de que la aceptación de la Convención implica la modificación de normas contenidas en su derecho interno, algunas de rango constitucional, sino también debido al hecho de que el establecimiento por esos países un mar territorial de 200 millas, es asunto de profunda preocupación para la opinión pública y es considerado una verdadera manifestación de soberanía lo cual es objeto de estudio de nuestra investigación.

A pesar de todo lo antes manifestado, algunas partes de la Convención pueden también ser consideradas como normas positivas del derecho

---

<sup>48</sup> Jamaica, México, Bahamas Belice, Santa Lucia y Cuba.



internacional. A manera de ejemplo, diremos que mediante normas de derecho interno muchos países, incluyendo varios de la América Latina, tales como: Brazil, Canadá, México, Francia, Estados Unidos, Japón y Australia, han establecido zonas económicas exclusivas que son generalmente compatibles con las disposiciones pertinentes de la Convención.

### 2.2.2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el fruto de complejas negociaciones desarrolladas en el marco de una conferencia diplomática convocada por las Naciones Unidas: la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.

Se considera que se trata del proceso negociador más amplio llevado a cabo en el plazo internacional, ya que contó con la participación de más de 150 Estados, y también el más largo, al sumar más de catorce años de negociaciones. Estas concluyeron el 10 de diciembre de 1982, cuando la Convención quedó abierta a la firma. En un hecho sin precedentes en la historia de Naciones Unidas, ese mismo día fue firmada por 119 delegaciones. Hoy en día, 155 Estados son parte en la Convención, entre los que podemos mencionar:

155.	Lesotho (31 Mayo 2007)
154.	Marruecos (31 Mayo 2007)

153.	Moldova (6 Febrero 2007)
152.	Montenegro (23 Octubre 2006)
151.	Niue (11 Octubre 2006)
150.	Belarus (30 Agosto 2006)
149.	Estonia (26 Agosto 2005)
148.	Burkina Faso (25 Enero 2005)
147.	Latvia (23 Diciembre 2004)
146.	Dinamarca (16 Noviembre 2004)
145.	Lituania (12 Noviembre 2003)
144.	Canada (7 Noviembre 2003)
143.	Albania (23 Junio 2003)
142.	Kiribati (24 Febrero 2003)
141.	Tuvalu (9 Diciembre 2002)
140.	Qatar (9 Diciembre 2002)
139.	Armenia (9 Diciembre 2002)
138.	Hungría (5 Febrero 2002)
137.	Madagascar (22 Agosto 2001)
136.	Bangladesh (27 Julio 2001)
135.	Serbia (12 Marzo 2001)
134.	Luxemburgo (5 Octubre 2000)
133.	Maldivas (7 Septiembre 2000)
132.	Nicaragua (3 Mayo 2000)
131.	Vanuatu (10 Agosto 1999)
130.	Ucrania (26 Julio 1999)

129.	Polonia (13 Noviembre 1998)
128.	Bélgica (13 Noviembre 1998)
127.	Nepal (2 Noviembre 1998)
126.	Surinam (9 Julio 1998)
125.	Republica Democrática de Lao (5 Junio 1998)
124.	Comunidad Europea (1 Abril 1998)
123.	Gabon (11 Marzo 1998)
122.	SudAfrica (23 Diciembre 1997)
121.	Portugal (3 Noviembre 1997)
120.	Benin (16 Octubre 1997)
119.	Chile (25 Agosto 1997)
118.	Inglaterra e Irlanda (25 Julio 1997)
117.	Guinea Ecuatorial (21 Julio 1997)
116.	Islas Salomon (23 Junio 1997)
115.	Mozambique (13 Marzo 1997)
114.	Rusia (12 Marzo 1997)
113.	Pakistan (26 Febrero 1997)
112.	Guatemala (11 Febrero 1997)
111.	España (15 Enero 1997)
110.	Papua Nueva Guinea (14 Enero 1997)
109.	Rumania (17 Diciembre 1996)
108.	Brunei (5 Noviembre 1996)
107.	Malasia (14 Octubre 1996)

106.	Palau (30 Septiembre 1996)
105.	Mongolia (13 Agosto 1996)
104.	Haiti (31 Julio 1996)
103.	Nueva Zelanda (19 Julio 1996)
102.	Mauritania (17 Julio 1996)
101.	Panama (1 Julio 1996)
100.	Países Bajos (28 Junio 1996)
99.	Suiza (25 Junio 1996)
98.	Noruega (24 Junio 1996)
97.	Irlanda (21 Junio 1996)
96.	Finlandia (21 Junio 1996)
95.	Republica Checa (21 Junio 1996)
94.	Japón (20 Junio 1996)
93.	Algeria (11 Junio 1996)
92.	China (7 Junio 1996)
91.	Myanmar (21 Mayo 1996)
90.	Bulgaria (15 Mayo 1996)
89.	Slovakia (8 Mayo 1996)
88.	Arabia Saudita (24 Abril 1996)
87.	Francia (11 Abril 1996)
86.	Georgia (21 Marzo 1996 )
85.	Monaco (20 Marzo 1996)
84.	Republica de Korea (29 Enero 1996)
83.	Nauru (23 Enero 1996)

82.	Argentina (1 Diciembre 1995)
81.	Jordania (27 Noviembre 1995)
80.	Samoa (14 Agosto 1995)
79.	Tonga (2 Agosto 1995)
78.	Grecia (21 Julio 1995)
77.	Austria (14 Julio 1995)
76.	India (29 Junio 1995)
75.	Slovenia (16 Junio 1995)
74.	Bolivia (28 April 1995)
73.	Croacia (5 April 1995)
72.	Islas Cook (15 Febrero 1995)
71.	Italia (13 Enero 1995)
70.	Líbano (5 Enero 1995)
69.	Sierra Leona (12 Diciembre 1994)
68.	Singapur (17 Noviembre 1994)
67.	Mauricio (4 Noviembre 1994)
66.	Alemania (14 Octubre 1994)
65.	Australia (5 Octubre 1994)
64.	Macedonia (19 Agosto 1994)
63.	Viet Nam (25 Julio 1994)
62.	Sri Lanka (19 Julio 1994)
61.	Comoros (21 Junio 1994)
60.	Bosnia /Herzegovina (12 Enero 1994)
59.	Guyana (16 Noviembre 1993)

58.	Barbados (12 Octubre 1993)
57.	Honduras (5 Octubre 1993)
56.	San Vicente y las Granadinas (1 Octubre 1993)
55.	Malta (20 Mayo 1993)
54.	Zimbabwe (24 Febrero 1993)
53.	San Kitts and Nevis (7 Enero 1993)
52.	Uruguay (10 Diciembre 1992)
51.	Costa Rica (21 Septiembre 1992)
50.	Dominica (24 Octubre 1991)
49.	Djibouti ( 8 Octubre 1991)
48.	Seychelles (16 Septiembre 1991)
47.	Islas Marshall (9 Agosto 1991)
46.	Micronesia (Federated States of) (29 April 1991)
45.	Granada (25 April 1991)
44.	Angola ( 5 Diciembre 1990)
43.	Uganda (9 Noviembre 1990)
42.	Botswana (2 Mayo1990)
41.	Oman (17 Agosto 1989)
40.	Somalia (24 Julio 1989)
39.	Kenia (2 Marzo 1989)
38.	Republica Democrática del Congo (17 Febrero 1989)

37.	Antigua y Barbuda ( 2 Febrero 1989)
36.	Brazil (22 Diciembre 1988)
35.	Cyprus (12 Diciembre 1988)
34.	Sao Tome and Principe (3 Noviembre 1987)
33.	Cabo Verde (10 Agosto 1987)
32.	Yemen (21 Julio 1987)
31.	Paraguay (26 Septiembre 1986)
30.	Guinea-Bissau (25 Agosto 1986)
29.	Nigeria (14 Agosto 1986)
28.	Kuwait (2 Mayo 1986)
27.	Trinidad and Tobago (25 April 1986)
26.	Indonesia (3 Febrero 1986)
25.	Camerún (19 Noviembre 1985)
24.	Republica Unida de Tanzania (30 Septiembre 1985)
23.	Guinea (6 Septiembre 1985)
22.	Iraq (30 Julio 1985)
21.	Mali (16 Julio 1985)
20.	Iceland (21 Junio 1985)
19.	Bahrein (30 Mayo 1985)
18.	Tunisia (24 April 1985)
17.	Togo (16 April 1985)
16.	Santa Lucia (27 Marzo 1985)

15.	Sudan (23 Enero 1985)
14.	Senegal (25 Octubre 1984)
13.	Cuba (15 Agosto 1984)
12.	Gambia (22 Mayo 1984)
11.	Filipinas (8 Mayo 1984)
10.	Côte d'Ivoire (26 Marzo 1984)
9.	Egipto (26 Agosto 1983)
8.	Belize (13 Agosto 1983)
7.	Bahamas (29 Julio 1983)
6.	Ghana (7 Junio 1983)
5.	Namibia (18 April 1983)
4.	Jamaica (21 Marzo 1983)
3.	Mexico (18 Marzo 1983)
2.	Zambia (7 Marzo 1983)
1.	Fiji (10 Diciembre 1982)

La Convención consta de 320 artículos y 9 anexos, que regulan prácticamente todos los aspectos de los espacios oceánicos: conservación y administración de los recursos vivos del mar; aprovechamiento de los recursos minerales de las áreas submarinas; protección y preservación del medio ambiente marino; cooperación internacional; investigación científica marina; navegación; delimitación marítima, y solución pacífica de controversias; entre otros. Por las características descritas se le ha denominado “la Constitución de



los océanos”, ya que en ella se establecen acciones concertadas a nivel mundial para mantener el orden en la alta mar y orientar la utilización y gestión inteligentes de los recursos marinos; así mismo, el marco reglamentario amplio que establece la Convención promueve la utilización pacífica de los mares y los océanos y hace una importante contribución al reforzamiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre las naciones.

La Convención constituye un código que, por un lado, recoge normas que ya existían en la costumbre internacional, y, por otro lado, crea normas sobre las que antes de la Convención no existía acuerdo en el plano internacional.

Una de sus mayores características es que se ocupa de todas las áreas oceánicas, además del fondo profundo de los mares.

Estas áreas han sido definidas en el tratado como: mar territorial, el cual se extiende desde la costa hasta una distancia de doce millas, la zona contigua, con una anchura de doce millas más allá del mar territorial; la zona económica exclusiva, compuesta por aguas situadas hasta una distancia de doscientas millas de la costa; la Plataforma Continental, que básicamente es el lecho del mar situado bajo la zona económica exclusiva, la alta mar que comprende las aguas oceánicas, las cuales están más allá de las zonas bajo soberanía y jurisdicción de los Estados, y por último la zona internacional de los fondos marinos, formada por los fondos que se encuentran después de la Plataforma Continental.

Además, hay disposiciones concernientes a las islas, los mares cerrados y semicerrados, las aguas interiores, las líneas de base, las bahías, el derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y la libertad de tránsito para tales Estados, la delimitación de fronteras marítimas, la preservación del medio ambiente, la investigación científica y la exploración de los fondos marinos.

*Principios en los que se basa la Convención.*

La Convención cuenta con un preámbulo. En dicho preámbulo se recogen los propósitos de los Estados de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutua todas las cuestiones relativas al derecho del mar lo que configura una de sus principales características como lo es la **globalidad**.

Se anota también el propósito de que este cuerpo legal contribuya al mantenimiento de la paz, la justicia y el progreso de los pueblos del mundo, conjugando así la segunda característica de **universalidad**.

Se impone también la necesidad de que exista un sistema jurídico integrado para regular los espacios marinos, ya que tal como lo propone la Convención han de considerarse en su conjunto.

Objetivos de la Convención.

Como objetivos primordiales se pueden establecer los siguientes:

- Facilitar la comunicación internacional.
- La promoción de los usos con fines pacíficos de los mares.
- Favorecer la utilización equitativa y eficiente de los recursos.
- La protección del medio marino.
- La conservación de los recursos vivos, con miras a alcanzar un orden internacional justo y equitativo para contribuir al fortalecimiento de la paz, la seguridad y la cooperación entre todas las naciones.

#### Características de la Convención.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se caracteriza por confirmar el derecho internacional del mar vigente, al incorporar muchos aspectos de las Convenciones de Ginebra de 1958 y, además, por desarrollar progresivamente el derecho internacional del mar, al establecer nuevos institutos en la materia, como la zona económica exclusiva.

Tiene aplicación preferente, entre sus miembros, frente a las Convenciones de Ginebra de 1958; no obstante, las Convenciones de Ginebra siguen teniendo vigencia entre los Estados partes que no se han adherido a esta Convención.

#### Contenido de la Convención.

Hay que hacer notar que esta convención establece un marco completo para la reglamentación de aspectos tales como:

1. Aguas Interiores.

Si bien estas aguas son objeto directo de la legislación interna de cada Estado, ya que en ellas se ejerce soberanía plena y exclusiva, la Convención se detiene en ellas, principalmente para delimitarlas y fijar su distinción con el resto de las aguas. Es así como el artículo 8 de la Convención en su párrafo primero reza así: “Salvo lo dispuesto en la parte IV, las aguas situadas en el interior de la línea base del mar territorial forman parte de las aguas interiores de un Estado.” Es decir son aguas interiores las de los ríos, lagos y los demás cuerpos de agua dulce o salada, ya sean encerradas en el territorio o con salida al mar como las bahías, desembocaduras de los ríos, estuarios, golfos (como lo sería el Golfo de Fonseca en El Salvador), al interior de las líneas de base.

2. Líneas de Base.

La anchura del mar territorial se mide a partir de las líneas de base que también se utilizan para determinar la anchura de otras zonas de la jurisdicción nacional, tales como la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Plataforma Continental.

Los métodos para trazar las líneas de base siguen muy de cerca los términos de la convención del mar de 1958. Por eso, las normas pertinentes

consagradas en esta convención se han reflejado en general en la práctica de los Estados.

En relación a las líneas de base, hay dos sistemas principales en la Convención:

1. La línea de base normal, que es la línea de bajamar (es decir la línea a lo largo de una costa o playa hasta donde retrocede el agua) a lo largo de la costa (incluidas las costas de las islas), tal como lo establecen el artículo 5 y párrafo 2 del artículo 121, el término se refiere a la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial, los límites exteriores de la zona contigua (párrafo 2 del artículo 33), también es la línea divisoria entre el mar territorial y las aguas interiores, y;
2. Las líneas de base rectas<sup>49</sup> (son un sistema de líneas de base que unen puntos especificados o discretos de la línea de bajamar), se trazan en lugares en que la costa tiene profundas aberturas y escotaduras o en las que hay una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata. El trazado de esas líneas de base no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al dominio de las aguas interiores. Artículo 7.

---

<sup>49</sup> Manual de Delimitación de Fronteras Marítimas. División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Oficina de Asuntos Jurídicos. Nueva York, 2001. S.01.V.2

Es necesario hablar de el trazado de las líneas rectas en los casos de: a) **bahías**, regulando para ello únicamente el de aquellas cuyas costas pertenecen a un solo Estado, cuando la distancia de los puntos naturales de entrada no exceden de 24 millas marinas<sup>50</sup>. Lo anterior no se aplica a las bahías llamadas “históricas”, que son aquellas en las cuales el Estado ribereño, ha afirmado su soberanía, a través del ejercicio prolongado de sus prerrogativas, ni tampoco en los casos en que se aplique el sistema de las líneas de base rectas previsto en el artículo 7, cuyo régimen especial se determina por el derecho consuetudinario, como una excepción a las normas generales; (artículo 10). b) Desembocadura de Ríos, ya que si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea trazada a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar de sus orillas( artículo 9); c) Líneas de base Archipelagicas: las cuales son líneas rectas que unen los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes mas alejados del archipiélago, y pueden utilizarse para encerrar total o parcialmente un archipiélago que forme la totalidad o parte de un Estado Archipelàgico. La longitud de tales líneas se limita a las cien millas marinas o, en determinados casos, hasta ciento veinticinco millas siguiendo la configuración general del archipiélago (artículo 47).

---

<sup>50</sup> Una Milla Marina equivale a 1, 852 metros, adoptada por la Asociación Hidrográfica Internacional.

Es necesario hacer notar que no deben confundirse las aguas interiores con las aguas Archipelagicas pues tienen su propio régimen, y dentro de ellas es permitido el trazado de otras líneas que delimitan las aguas interiores.

Las líneas de base se relacionan también con las bahías o aguas históricas las cuales son de gran extensión, que el Estado Litoral reclama invocando títulos históricos, es decir, un ejercicio prolongado y pacífico de soberanía, de tolerancia o aceptación de las demás Naciones. Cabe mencionar, que algunos países han protestado contra la reivindicación de la Argentina y el Uruguay respecto a la embocadura del Río de la Plata, que fue cerrada por una línea de base recta conjunta e incluida posteriormente en el régimen del Tratado de 1973 entre los dos países<sup>51</sup>. Otras reivindicaciones de bahías históricas en la región son las de Panamá en relación con el Golfo de Panamá, contra la que protestaron Estados Unidos<sup>52</sup>, y la de El Salvador en relación con el Golfo de Fonseca la cual afectó a El Salvador, Honduras y Nicaragua, fue aclarada por el fallo de la Corte Internacional de Justicia, de 11 de septiembre de 1992, en la controversia entre El Salvador y Honduras con la intervención de Nicaragua<sup>53</sup>, en el sentido de que se dio por finalizado el diferendo limítrofe, donde Honduras obtuvo dos tercios de los territorios y el resto El Salvador,

---

<sup>51</sup> Declaración conjunta del Argentina y el Uruguay de 1961, Departamento de Estado de los Estados Unidos, *Limits in the Seas*, Nº 44(1972); y Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, de 19 de Noviembre de 1973, *El Derecho del Mar: Acuerdos sobre fronteras Marítimas (1970-1984)*, op. Cit., Pág. 103.

<sup>52</sup> Departamento de Estado de los Estados Unidos, op. Cit., nota 32 *supr.*, Pág.13.

<sup>53</sup> Caso relativo a controversia sobre la frontera terrestre, insular y marítima (El Salvador contra Honduras: con intervención de Nicaragua), fallo de 11 de septiembre de 1992, I.C.J. Reports 1992, Pág. 351

dejando pendiente la demarcación Física y con respecto a las zonas insulares en el Golfo de Fonseca, el fallo de la Corte determino que las Islas de Meanguera y manguerita se mantienen bajo la Jurisdicción Salvadoreña, en tanto que a Honduras se le otorgo la Isla el tigre, garantizando así el libre acceso a las aguas internacionales. Es de hacer notar que el Golfo de Fonseca fue reconocido como bahía histórica mediante la Sentencia dictada por la Corte de Justicia Centroamericana pronunciada el 9 de marzo de 1917.<sup>54</sup>

### 3. Zona Contigua.

Hace mucho tiempo que las legislaciones de América Latina y el Caribe han establecido zonas Contiguas, que generalmente han adoptado como límite exterior 12 millas contadas a partir de las líneas de base del mar territorial, con la notable excepción de Venezuela, que reivindicó en 1956 una zona Contigua de 15 millas.<sup>55</sup> Cuatro países de América Latina y ocho de la región del Caribe establecieron zonas contiguas de 24 millas mediante legislación promulgada durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del

---

<sup>54</sup> Galindo Pohl, Comentarios a la Sentencia entre Honduras y El Salvador, Sección de Publicaciones de la Corte Suprema de Justicia, El Salvador 2001. Pág. 441-444

<sup>55</sup> Ley sobre el Mar Territorial, la Plataforma Continental, la protección de las pesquerías y el Espacio Aéreo de 2 de julio de 1956, art.3.



Mar, o mediante reivindicaciones formuladas después de la aprobación de la Convención de 1982.<sup>56</sup>

Los Estados han seguido en general las disposiciones de la Convención sobre la zona Contigua, según el artículo 33 es en esta zona donde el Estado ribereño tiene jurisdicción para adoptar medidas de control aduanero, fiscal, de inmigración y sanitario, extendiéndose del límite exterior del mar territorial de 12 millas hasta las 24 millas marinas, es decir, la anchura de esta zona no puede exceder de las doce millas conforme a la presente disposición.

#### 4. Estados Archipelagicos.

En la Convención se reconocen por primera vez los conceptos de “Estados archipelagicos” (artículo 46) y de “aguas Archipelagicas” (artículo 49). El Estado archipelàgico se define como un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos; es decir, están formados por un grupo o varios grupos de islas, estrechamente relacionados, y por las aguas situadas entre ellas.

Las aguas Archipelagicas se definen como aguas encerradas por líneas de base Archipelagicas rectas que unen los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélagos, las cuales deben cumplir también los requisitos establecidos en el artículo 47 de la Convención. Los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través de

---

<sup>56</sup> Véanse las Leyes de Chile (1986), Honduras (1982), la Republica Dominicana (1977) en el Derecho del Mar: Reivindicaciones nacionales de jurisdicción marítima. Extractos de leyes y cuadro de reivindicaciones.

dichas aguas, similar al que existe en el mar territorial (artículo 52), (esto será explicado en el próximo capítulo)

La Convención reconoce también el derecho del paso de los buques por las vías marítimas archipelàgicas y las rutas aéreas sobre ellas que hayan designado los Estados archipelàgicos, que incluirán todas las rutas normales de paso utilizadas para la navegación o sobrevuelo internacionales, para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas (artículo 53).

Es de suma importancia mencionar a los Estados que han reivindicado la condición de Estados archipelàgicos, especificando o no sus líneas de base archipelàgicas: Antigua y Barbuda, Cabo Verde, las Comoras, Fiji, Filipinas, Indonesia, las Islas Marshall, las Islas Salomón, Kiribati, Papua Nueva Guinea, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, Tuvalu y Vanuatu. En la mayoría de los casos, las disposiciones de la Convención sirvieron de inspiración y modelo directo para las reivindicaciones de esos Estados. Solo en unos pocos casos, se ha cuestionado la compatibilidad entre la legislación promulgada y los criterios establecidos en la Convención.

## 5. Islas.

El artículo 121 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar en el párrafo 1 comienza por definir a las Islas como “una extensión

natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar”.

En el párrafo 2 del artículo en comento se hace un reconocimiento de que, en principio, las islas generan Soberanía y jurisdicción marítima a todos los efectos, del mismo modo que otras extensiones terrestres, ha sido confirmado en numerosos acuerdos de delimitación y en varias decisiones judiciales internacionales. Ese principio tiene gran importancia política y económica, en especial para los pequeños Estados insulares.

El párrafo 3 del mismo artículo, establece que las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni Plataforma Continental, de ahí, que si tienen mar territorial y zona contigua puesto que no le están restringidas. Para finalizar es necesario comentar que las islas tienen mar territorial, zona económica exclusiva y Plataforma Continental.

#### 6. Mares cerrados o semicerrados.

Otro ámbito de interés es el de los mares cerrados o semicerrados, que como ya anotamos con anterioridad, están enmarcados por la Convención en su artículo 122 y se definen como “un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha o compuesta entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños.”

Conforme al texto anotado anteriormente se requiere que los Estados ribereños de estos mares cooperen entre si en la administración y conservación de los recursos vivos; en las políticas y actividades relativas al medio marino y en la investigación, pudiéndolo hacer directamente o por conducto de una organización apropiada.

#### 7. Estados sin Litoral.

En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el grupo de Estados sin litoral<sup>57</sup>, presento propuestas encaminadas a fortalecer el derecho de acceso al mar de esos Estados. Sus esfuerzos se vieron en parte coronados por el éxito, con el resultado de que la parte X de la Convención representa un progreso desde el punto de vista de los Estados sin litoral respecto a la Convención de Nueva York sobre el comercio de transito de los Estados sin litoral, de 1965.

En la parte X de la Convención se establecen los derechos que tienen los Estados sin litoral de acceder al mar y desde el mar, así como la libertad de transito, a través del territorio de los Estados de transito, y una serie de derechos colaterales.

En el artículo 124 literal a) de la misma, define lo que se entiende por Estado sin litoral el cual “es un Estado que no tiene costa marítima.”

---

<sup>57</sup> Entre los cuales se encuentran: Afganistán, Burkina Faso, Etiopía, República de África Central, Macedonia, Uganda, Nepal.

Es necesario mencionar a manera de ejemplo la libertad de tránsito de los países sin litoral a través de los Estados ribereños vecinos para el caso Bolivia, uno de los signatarios de la Convención sobre el derecho del mar, firmo con el Perú el 24 de Enero de 1992 una serie de acuerdos históricos,<sup>58</sup> en virtud de los cuales el Perú concede a Bolivia el libre uso de sus instalaciones portuarias y le permite participar en el aprovechamiento de zonas francas industriales y recreativas en la ciudad de Ilo-Moqueagua (ciudad Peruana fronteriza con la ciudad también Peruana de Tacna y con Bolivia),. El acuerdo incluye también la posibilidad de que Bolivia establezca empresas mixtas con Sociedades Peruanas para realizar actividades pesqueras. Esos acuerdos representan la primera aplicación del artículo 69 de la Convención, que concede derechos de pesca a los Estados sin Litoral de la misma región. El Paraguay, que ha ratificado la Convención, tiene también ciertos acuerdos sobre tránsito e instalaciones portuarias con la Argentina y el Brasil.

#### 8. Protección y Preservación del Medio.

La parte XII de la Convención represento el primer intento a escala mundial de tratar la protección y la preservación del medio marino como un todo, ya que prevé medidas para lograr ese propósito. Cuando se iniciaron las negociaciones, había ya en vigor muchos convenios técnicos, tales como el

---

<sup>58</sup> El texto puede verse en boletín de derecho del mar, N° 14 (1989), Pág.33. Editado por Herbert Mújica Rojas.

Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972, aprobado después de la Conferencia de Estocolmo sobre el medio humano.

Dichos convenios influyeron en la redacción de la parte XII y promovieron el marco jurídico para preservar el medio marino y luchar contra cualquier fuente de contaminación, lo que, a su vez, ha influido considerablemente en la practica ulterior de los Estados sobre esta materia.

En el plano nacional, la legislación de más de 80 Estados incluye disposiciones, más o menos detalladas, relativas a la jurisdicción para la protección y la preservación del medio marino en sus zonas económicas exclusivas. Sin embargo, pocos de esos Estados han promulgado disposiciones detalladas para aplicar los artículos 207 a 222 de la Convención, que exige que los Estados adopten y apliquen leyes y reglamentaciones apropiadas.

Durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y después de ellas, se han aprobado numerosas Convenciones mundiales y regionales que recogen o detallan algunos aspectos referentes a la protección y conservación del medio marino. Hay unas 20 Convenciones de carácter general, mundiales y regionales, incluidas ocho convenciones regionales aprobadas en el marco del programa de Mares Regionales del programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Con respecto a las distintas fuentes de contaminación, se han aprobado cinco convenciones / protocolos sobre fuentes terrestres, nueve sobre contaminación

causada por buques, seis sobre contaminación causada por vertimiento, dos sobre actividades en los fondos marinos sujetas a la jurisdicción nacional y dos sobre contaminación desde la atmósfera o a través de ella. Además, se han aprobado mas de 12 convenciones y protocolos sobre emergencias ambientales, cinco sobre la protección de los habitats y la diversidad biológica, uno sobre la evaluación de los efectos sobre el medio ambiente, cuatro sobre el transporte de desechos y materiales peligrosos, nueve sobre la cuestión de la responsabilidad y la indemnización por daños causados al medio ambiente, y por lo menos cuatro sobre la conservación de los recursos vivos.

Aparte de la elaboración de tratados, algunas de las disposiciones de la parte XII han tenido, en algunas regiones, efectos específicos sobre las actividades de cooperación para proteger su medio ambiente. Por ejemplo, el artículo 234, relativo a las zonas cubiertas de hielo, ha servido de base para que se intensificara la cooperación entre los Estados que bordean al Océano Ártico.

La mayoría de las legislaciones de los países de América latina y el caribe reivindican la jurisdicción respecto a la protección del medio marino, siguiendo las normas básicas que figuran en el artículo 56 de la Convención de 1982. Solo Colombia ha reivindicado su “jurisdicción exclusiva”, porque su reivindicación de una zona económica exclusiva se basaba en anteriores borradores de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar. Ningún país de la región ha reivindicado amplias facultades potenciales en esa esfera, como ha sucedido en otras partes del mundo, y los pocos que no establecen limitaciones específicas, como Guatemala, México y Venezuela, lo han hecho aparentemente sin intención de ampliar sus poderes.

#### 9. Investigación Científica Marina.

En la parte XIII, la Convención ha logrado un equilibrio entre el derecho de los Estados ribereños a regular y autorizar la realización de investigaciones científicas marinas en las zonas de su Soberanía o jurisdicción y el derecho de los Estados investigadores a llevar a cabo las investigaciones siempre que no afecten a los recursos naturales.

En el mar territorial el Estado ribereño tiene derecho exclusivo a efectuar las investigaciones. En cambio, en la zona económica exclusiva y en la Plataforma Continental tienen derechos los terceros Estados, pero toda investigación queda sujeta al consentimiento del Estado ribereño. Dicho consentimiento debe ser otorgado cuando la investigación se lleve a cabo con fines pacíficos y de conformidad con otros criterios establecidos. Se fijó un sistema llamado de consentimiento implícito con el cual los Estados ribereños tienen la facultad discrecional de denegar su consentimiento a ciertos tipos de investigación, comprendida la vinculada a los recursos naturales.

Las disposiciones sobre investigación científica marina figuran normalmente en la legislación específica sobre el tema. Para el caso la



Argentina<sup>59</sup> exige información detallada respecto al proyecto concreto, las instituciones que participan en el y el equipo de investigación o la tripulación; lo mismo hace el Brasil<sup>60</sup>, que mediante su legislación de 4 de enero de 1993, confirma su derecho exclusivo a realizar investigación científica marina y requiere su consentimiento expreso para la realización de cualquier tipo de investigación. Esto ocurre también en el caso de Chile<sup>61</sup>, el Ecuador<sup>62</sup>, México<sup>63</sup> y el Perú<sup>64</sup>. Además, Chile exige que se invite a científicos del Estado ribereño a bordo del buque de investigación siempre que sea posible, en tanto que el Brasil y México tienen una norma obligatoria a ese respecto.

#### 10. Tecnología.

La parte XIV de la Convención, en relación al desarrollo y transmisión de la tecnología marítima establece disposiciones para su fomento, según las modalidades y condiciones equitativas y razonables. Esta se llevaría a cabo teniendo en cuenta todos los intereses legítimos, incluidos, entre otros, los derechos y deberes de los poseedores, los proveedores y los receptores de tecnología marina. Se indican directrices, objetivos y medidas para llevar

---

<sup>59</sup> Decreto N° 4915, de 23 de mayo de 1973, *Ibíd.*, Pág. 33.

<sup>60</sup> Decreto N° 96000, de 2 de mayo de 1988, *Ibíd.*, Pág. 56

<sup>61</sup> Decreto Supremo N° 711, de 22 de agosto de 1975, *Ibíd.*, Pág. 83

<sup>62</sup> Reglamentaciones de 17 de febrero de 1973, *Ibíd.*, Pág. 97

<sup>63</sup> Ministerio de Relaciones Exteriores, requisitos aplicables a los proyectos de investigación científica marina realizada por extranjeros en el mar territorial, la Plataforma Continental y la zona económica exclusiva de México, 7 de junio de 1976, *Ibíd.*, Pág. 186.

<sup>64</sup> Reglamento de control de naves de investigación científica y/o tecnológica y autorizaciones especiales para actividades de hidrografía y otras, Resolución Ministerial de 23 de septiembre de 1976, *Ibíd.*, Pág. 212.

adelante, a través de la cooperación internacional, la transferencia de la tecnología, que particularmente es importante para la puesta en marcha y desarrollo de la empresa de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

## 11. Solución de Controversias.

El régimen Internacional del mar incluyo además de lo enumerado anteriormente, disposiciones relativas a la solución de controversias, obligando a las partes a resolverlas por medios pacíficos, diseñando procedimientos alternos para que lo hagan en caso de que aun con la mediación de un tercero no puedan alcanzar un acuerdo.

El sistema establecido en la Convención es obligatorio conforme lo establece la parte XV, en el sentido de que, con pocas excepciones, una de las partes en la controversia debe someterse a un procedimiento de solución si así lo solicita la otra parte; y esta obligada a acatar las decisiones del órgano al que se haya sometido la controversia (artículo 279 y siguientes).

Existen tres tipos de soluciones pacificas<sup>65</sup>: la Conciliación (anexo V), el Arbitraje (anexo VII) y el Arbitraje especial (anexo VIII), a fin de que las partes puedan solventar sus controversias. En el primer caso, cada Estado en la controversia puede nombrar 4 conciliadores de una lista previamente elaborada

---

<sup>65</sup> Denominándose así aquellas soluciones por las cuales los Estados deben de resolver sus controversias sin la necesidad de llegar a adoptar procedimientos obligatorios y cuyas soluciones sean definitivas.

y que es conocida por el Secretario General de las Naciones Unidas. En el caso del Arbitraje, las partes pueden nombrar similar número de árbitros, para lo cual también existe una lista integrada con expertos designados por los Estados miembros. Y en el caso del Arbitraje Especial, se pueden designar dos expertos.

El Arbitraje Especial<sup>66</sup> se lleva a cabo cuando cualquier miembro de la Convención tenga una controversia relacionada con la interpretación o aplicación de los artículos de la convención relacionados con pesquerías, protección y conservación del medio marino, investigaciones científicas marinas o navegación, incluyendo contaminación producida por los barcos.

El Tribunal de Arbitraje Especial se integra con 5 miembros, preferiblemente de la lista que es mantenida por las Agencias Especializadas del Sistema de las Naciones Unidas. Cada parte puede nombrar 2 expertos Internacionalmente reconocidos, y el quinto es nombrado por las partes de común acuerdo, preferiblemente de las listas y debe de ser nacional de un tercer estado. Si las partes no llegan a un acuerdo, será el Secretario General de las Naciones Unidas quien efectuara los nombramientos necesarios. (Anexo

---

<sup>66</sup> Para el arbitraje especial, los siguientes organismos especializados deben hacer y mantener una lista de expertos: En materia de pesquerías, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); para la protección y conservación del medio marino, el programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUMA); en materia de investigación científica marina, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI); y en materia de navegación, incluida la contaminación procedente de buques y por vertimiento, la Organización Marítima Internacional (OMI). Los océanos y el derecho del mar. Informe del secretario General.

VIII, artículo 3, literales d y e, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar).

## 12. Disposiciones Generales.

La Convención en la parte XVI al referirse a las disposiciones generales, se refiere a las reglas de interpretación y aplicación de la Convención, señalando las normas de la buena fe y la prohibición del abuso del derecho en el ejercicio de los derechos, competencias y libertades establecidos.

Se prohíbe el recurrir a la amenaza o el uso de la fuerza contra la integridad o la independencia de cualquier Estado.

## 13. Disposiciones Finales.

Están establecidas en la parte XVII de la Convención, regulan aspectos jurídicos tales como: La firma, donde especifica quienes son los sujetos que pueden firmarla; en cuanto a las excepciones y reservas, no se pueden formular, salvo las expresamente autorizadas; si bien se permite formular declaraciones, para armonizar el derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado (artículo 310 de la Convención). En nuestro país, este artículo es una de las principales razones por las cuales la Convención no ha sido ratificada, ya que en el caso de conflicto entre el tratado y la Constitución,

hay que reconocer que es tema de amplio debate en el derecho internacional. En el artículo 149 Cn, se concede a los tribunales la facultad de declarar la inaplicabilidad de los tratados contrarios a los preceptos constitucionales y, se prevee además, la declaratoria de inconstitucionalidad de un tratado de un modo general y obligatorio.

La comisión de estudio del proyecto constitucional de 1983, baso sus puntos de vista, con respecto a los tratados en los siguientes argumentos:

1. Se acepta como principio el de la supremacía constitucional en el territorio de El Salvador, puesto que no concibe que mediante la violación de la propia constitución pueda sobreponerse otro orden jurídico distinto que obligue a los nacionales.
2. El admitir que los tratados pueden tener una jerarquía superior al orden constitucional equivale a abrir la puerta para que pueda modificarse la Constitución sin las formalidades en ella previstas, si se ratificaran tratados como por ejemplo el de extradición, y no se deja claramente consignada la supremacía de la Constitución, la Corte Suprema de Justicia o el tribunal correspondiente, podría, basado en la teoría de la Supremacía del Derecho Internacional, conceder la extradición, aunque esta sea contraria a nuestra ley. Casos similares pueden sucederse en materias relativas a la soberanía y al territorio. Es decir que el Salvador puede ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar, siempre y cuando se deje consignado el principio de soberanía constitucional.

La única salida alterna que la constitución ofrece en caso de un conflicto con un tratado internacional, es la de formular reservas (siendo estas las manifestaciones de voluntad de desacuerdo con relación a cuestiones secundarias o accidentales, nunca pueden serlo con relación a cuestiones fundamentales o principales),<sup>67</sup> y las disposiciones del tratado sobre las cuales se haga la reserva, no son consideradas ley de la Republica. De acuerdo a este razonamiento, la principal razón para no ratificar la convención del mar, es por que el Salvador haría reservas con respecto a cuestiones fundamentales, como lo son los límites territoriales (base de la Convención); así también, debemos de tomar en cuenta lo que estipula el artículo 146 Cn., el cual ordena, que no se pueden celebrar o Ratificar tratados que de alguna manera menoscaben la integridad del territorio, ni lesione su soberanía. Debemos de recordar que el territorio es un elemento del Estado, y como tal, forma parte de el, es su elemento físico, de lo que se entiende, que el Estado no puede desprenderse del territorio so pena de perder su propia existencia<sup>68</sup>. El territorio es el fundamento real del ejercicio total de poder de imperium. Todo acto de mando solo alcanza plenitud dentro del propio territorio. Es en base a dicho

---

<sup>67</sup> Curso de Tratados Internacionales de Protección a los Derechos Humanos. Separata de Derecho Internacional Publico del Dr. Carlos Larios Ochaita, Guatemala, 1994.

<sup>68</sup> Teoría del Estado. Dr. Darío Villalta Baldovinos. 1ª. Edición. Editorial e Imprenta Universitaria, 1999.

razonamiento, que El Salvador, no ha ratificado la Convención, ya que de hacerlo estaría violentando el texto de la ley (art. 84 Cn.), es decir, menoscabando la integridad del territorio al “reducir” nuestro mar territorial de 200 millas a 12 millas, aduciendo que 188 millas quedarán sin jurisdicción alguna, y que El Salvador solo tendría derecho de fiscalización y policía en ellas, no de soberanía y jurisdicción como lo establece la Constitución. Respecto a las enmiendas, conforme al artículo 312 se establecen tres procedimientos: En cuanto a la enmienda propiamente, cualquier Estado parte podrá proponerla, mediante comunicación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, enmiendas concretas a esta convención, salvo las que se refieren a las actividades de la zona, y solicitar la convocatoria de la conferencia para que examine las enmiendas propuestas. El procedimiento de adopción de decisiones aplicable en la conferencia de enmienda será el que era aplicable en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a menos que la Conferencia decida otra cosa; en caso de enmiendas que no suscitasen polémicas, se señala un procedimiento simplificado, sin necesidad de convocar a una Conferencia, mediante comunicaciones a los Estados partes, admitiéndose las que no sean objeto de rechazo u objeción por ningún Estado parte, en el plazo de doce meses siguientes a la comunicación y en el caso de las enmiendas relativas a las actividades de la zona, cualquier Estado parte podrá proponerlo, mediante comunicación escrita al Secretario General de la Autoridad. La enmienda estará sujeta a la aprobación de la Asamblea después

de su aprobación por el Consejo. Los representantes de los Estados partes en esos órganos tendrán plenos poderes para examinar y aprobar la enmienda propuesta.

Se establece además que una vez adoptadas, las enmiendas estarán abiertas a la firma de los Estados partes en la Convención durante 12 meses contados desde la fecha de su adopción

#### 14. Vigencia de la Convención.

La convención entrara en vigor doce meses después de la fecha en que se haya depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión, y fue hasta el 16 de noviembre de 1994, que entro en vigor, un año después de la 60ª ratificación (realizada por Guyana).

Para finalizar con el contenido de las disposiciones finales, los Estados partes pueden denunciar la misma, la cual no dispensara a ningún Estado de las obligaciones contraídas mientras era parte en esta Convención, ni afectara ningún derecho, obligación o situación jurídica a las que este sometida conforme el derecho internacional.

Debido a todo lo antes expuesto, probablemente el mayor aporte de la Convención es promover el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional, al proveer a la comunidad internacional de un conjunto coherente de normas y de un lenguaje común sobre los derechos y los deberes de los Estados con relación al mar y sus recursos.



Sin la Convención, coexistirían múltiples y variadas reivindicaciones de los Estados sobre los diferentes espacios marítimos y a falta de un marco jurídico común acordado por consenso entre los Estados primarían las relaciones de poder para hacer valer los derechos reivindicados por cada uno.

Dada su importancia, Naciones Unidas por medio de Declaraciones de Tommy T. B. Koh de Singapur, Presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (6 y 11 de Diciembre de 1982 en el ultimo periodo de sesiones de la Conferencia, celebrado en Montego Bay, Jamaica) ha señalado que la Convención constituye el marco de toda negociación internacional en el ámbito marítimo.

Es importante señalar que además de los aspectos antes enumerados, la Convención establece directrices para la determinación de los espacios marítimos, así como también fija los límites de cada uno de ellos, los cuales serán explicados brevemente en el siguiente capítulo.

### **Capítulo III**

## **ORGANISMOS INTERNACIONALES RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS MARINOS REGULADOS POR EL DERECHO DEL MAR.**

Los espacios marinos al haber sido creados en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, están regidos no solo por ella, si no que son sujetos de otras Convenciones que tienen como propósito el regular su uso y aprovechamiento; así como también, velar por la protección del abuso excesivo de los mismos.

Las Organizaciones Internacionales, como sujetos propios del Derecho del Mar, también juegan un papel importante, ya que gracias a ellas se han creado Códigos tales como: El Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, el Código Internacional de Señales, el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, el Código internacional de dispositivos de salvamento, y el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel; así también se han firmado convenios, los cuales en la mayoría de casos tienen aceptación tácita para los Estados, y sin los cuales se carecerá de normas de seguridad para los mismos y para los que naveguen en sus aguas.

Por otro lado, los Convenios creados por dichas Organizaciones juegan un papel muy importante en la unificación del derecho marítimo, ya que su rol primordial es el integrar las normas tanto públicas como privadas, internas e internacionales de los Estados; así como crear un marco jurídico que los faculte para hacer cumplir las normas internacionales, leyes y reglamentos cuando de responsabilidad penal (tráfico de estupefacientes) y civil (abordaje de buques), se trate.

Haremos un breve análisis de los espacios marítimos establecidos en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, y por ende de los Organismos Internacionales relacionados con el derecho marítimo que inciden en la protección de dichos espacios.

#### 1. Aguas Interiores:

Según el artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son aquellas que están situadas en el interior de la línea del mar territorial. Se incluyen aguas de los puertos, de las radas, bahías, y otras encerradas por el trazado de líneas de base rectas.

En este espacio existe plena soberanía por parte del Estado ribereño, para regular la navegación, sometiéndola a cualquier clase de requisitos, e incluso, suspendiéndola o prohibiéndola. Es así que el Estado ribereño, puede intervenir a buques extranjeros para ejercer competencias administrativas o jurisdiccionales. Sobre las Aguas Interiores existe una práctica de los Estados,

la cual es considerada como Costumbre Internacional, y es la de permitir la entrada y salida de puertos, que se plasmo en muchos Tratados bilaterales de carácter multilateral (Convención y Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos, Ginebra, 1923). Cuando existen buques extranjeros dentro de las Aguas Interiores, en el ámbito penal y disciplinario, existe la práctica de que el Estado se abstiene de intervenir cuando el hecho cometido a bordo solo afecte únicamente al orden interno del buque.

Con respecto al cumplimiento de normas de seguridad y prevención de la contaminación, los convenios internacionales como: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), Convención internacional sobre estándares de entrenamiento, titulación y guardia para la gente del mar (STCW), Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL), Convención sobre las regulaciones internacionales para prevenir colisiones en el mar (COLREG), (los cuales analizaremos mas adelante) obligan a los Estados a intervenir e inmovilizar al buque que no cumpla con las medidas impuestas por el Estado, como por ejemplo: cuando realice actos intencionales de contaminación ambiental, se dedique a actividades de pesca, u otras acciones contrarias a las estipuladas en los convenios.

## 2. Mar Territorial.

Para establecer los derechos que se ejercen sobre el Mar Territorial, es preciso definirlo de la siguiente manera: Mar Territorial: es una franja de Mar adyacente al territorio o aguas interiores, sobre el cual ejerce soberanía el Estado ribereño; este comprende las aguas, el espacio aéreo suprayacente, el lecho y el subsuelo, y su anchura puede extenderse hasta las doce millas marinas, medidas a partir de la línea de la mas baja marea o de líneas rectas en casos especiales, en el cual los buques de los demás Estados, sean ribereños o sin litoral gozan del derecho de paso inocente <sup>69</sup>. Sin embargo, las necesidades de la navegación Internacional han puesto ciertos límites al poder de los Estados ribereños.

Mientras que la Convención de 1958 y otros intentos anteriores no lograron establecer un limite a la anchura del mar territorial (artículo 6 de la Convención de 1958), la Convención de 1982 consiguió establecer un limite de 12 millas a esa anchura, lo que constituye una aportación verdaderamente importante de la Convención al derecho del mar internacional, siendo esto reflejado en el artículo 3, en donde se otorga al Estado ribereño la facultad de poder establecer un mar territorial el cual se extenderá hasta una línea que no exceda las 12 millas náuticas (es decir 12 millas marinas) de las líneas de base determinadas.

---

<sup>69</sup> El Derecho del Mar. Legislación Nacional sobre el Mar Territorial, el Derecho de Paso Inocente y la Zona Contigua (Publicaciones de las Naciones Unidas, No de venta S.95. V.97)

Los artículos del 5 al 14 fijan las condiciones para trazar las líneas de base<sup>70</sup>. Estas normas siguen las disposiciones de la Convención de 1958 con algunas excepciones, como por ejemplo las relativas a características geográficas específicas como la presencia de un delta<sup>71</sup>.

La norma relativa a la delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situados frente a frente esta recogida en el artículo 15, y es de hacer notar que esta disposición es casi idéntica a la del artículo 12 de la convención de 1958. Es también importante lo preceptuado en el artículo 16 en el cual se impone a los Estados ribereños la obligación de mostrar en cartas o en listas, de coordenadas geográficas las líneas de base rectas y las líneas de delimitación trazadas por el Estado. Es responsabilidad del Estado el darle publicidad a tales cartas o listas, depositando además un ejemplar de cada una de ellas en poder del secretario General de las Naciones Unidas. Como vemos esta disposición entraña un nuevo conjunto de responsabilidades encomendadas al Secretario General.

El Estado ribereño ejerce su Soberanía sobre su mar territorial. Sin embargo, se le ha otorgado el derecho de paso inocente, definido como: El derecho de los buques para atravesar el mar territorial de un Estado. Las

---

<sup>70</sup> El Derecho del Mar. Líneas de Base. Legislación Nacional con mapas ilustrativos (Publicación de las Naciones Unidas).

<sup>71</sup> Isleta triangular enmarcada y atravesada por las bocas divergentes de un río que desemboca en el mar.

posibilidades comprendidas son que navegue simplemente sin entrar en las aguas interiores ni hacer escalas en radas o instalaciones portuarias fuera de las aguas interiores, o para salir de ellas; el Paso Inocente debe ser continuo e ininterrumpido, pudiendo solo detenerse por incidentes, es decir, caso fortuito o para prestar ayuda a personas, buques o aeronaves en situación de peligro para preservar el derecho de navegar por dicho mar.

La noción de soberanía del Estado ribereño se limita, puesto que a diferencia del territorio terrestre y aguas interiores, en esta zona marítima los buques o navíos extranjeros gozan de la facultad de efectuar su recorrido sin necesidad de previa autorización (cuando hay visita de buques extranjeros deberá ser notificada previamente y por vía diplomática al Estado ribereño y permitida por la autoridad competente, debido a que éstos gozan de inmunidad y están excluidos de la competencia del Estado al cual visitan. La excepción la constituyen las leyes territoriales de navegación en general o las reglamentaciones, de sanidad, que si resultan aplicables)<sup>72</sup> del Estado costero.

El Estado ribereño tiene reconocidas facultades de intervención, especialmente para verificar y exigir el cumplimiento de normas internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación como: (SOLAS,

---

<sup>72</sup> Instituto Universitario Naval. Centro de Estudios Estratégicos de la Armada. Dr. Mariano E. Tabcznikklen. El Derecho y los Intereses Marítimos Argentinos.

MARPOL, STCW), pudiendo solicitar información a los buques, detenerlos, inspeccionarlos y retenerlos cuando existan motivos infundados.

Así mismo, tiene jurisdicción penal cuando se trate de delitos cometidos mientras el buque se encuentre realizando el paso inocente, siempre y cuando el delito tenga consecuencias para el Estado ribereño, perturbe la Paz social o el orden en el mar territorial, o se trate de represión al tráfico ilícito de estupefacientes: y tiene jurisdicción civil cuando haya que exigírsele al buque el cumplimiento de responsabilidades contraídas durante la navegación por el mar territorial del Estado ribereño.

Con respecto al paso Inocente, este debe ajustarse a las leyes y reglamentos adoptados por el Estado ribereño de conformidad con la Convención. Este poder reglamentador tiene sus límites, ya que la Convención establece una lista cerrada de cuestiones con respecto a que el Estado ribereño puede imponer sus leyes y reglamentos. El Estado ribereño puede adoptar las medidas necesarias en su mar territorial para impedir todo paso que no sea inocente, ya que está autorizado a suspender temporalmente toda forma de paso en determinadas condiciones; así mismo el Estado ribereño tiene el deber de crear vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico (SOTM), teniendo en cuenta especialmente las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) en el Convenio SOLAS (Cáp. V), y las reglas Internacionales de Abordaje (RIPA), y particularmente en lo que respecta al paso de buque cisterna, buques de propulsión nuclear y buques que



transportan sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos, no debe obstaculizar el paso inocente, en particular mediante la imposición de requisitos excesivos a los buques o la discriminación a ciertos de ellos. Además tiene el deber de preservar la seguridad de la navegación dando a conocer de manera apropiada todos los peligros que amenacen a los buques o barcos de los cuales el tenga conocimiento, el Estado ribereño no pueden imponer ningún gravamen por el hecho de paso inocente, salvo cuando se hayan prestado ciertos servicios al buque.

Como ya lo aclaramos anteriormente, el concepto de inocente, se refiere a que este no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. En dicho régimen los buques están inhibidos de efectuar cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o independencia política del Estado ribereño; por tales hechos se prohíbe el ejercicio o practica con armas, actos de espionaje, actos de propaganda en contra del Estado ribereño, lanzamiento y recepción de dispositivos militares, productos, monedas o personas, actos de contaminación graves y actividades de pesca.

Cabe mencionar que no todos los buques que transitan por el mar territorial del Estado ribereño son buques mercantes sino que también, existen buques destinados a fines no comerciales, como los buques de guerra (entendiéndose como aquellos buques pertenecientes a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de un buque de guerra,

comandados por un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado), para los cuales la Convención ha establecido que estos gozan de inmunidad (Art. 32 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), pero el Estado ribereño tiene el derecho de exigirles que salgan de su mar territorial cuando incumplan las normas establecidas (artículos 29, 30, 31 de la Convención).

### 3. Zona Contigua.

La Convención establece una zona adyacente al Mar Territorial, designada con el nombre de zona contigua. Dicha zona admite una función limitada del Estado ribereño tal como se había estipulado en la convención de 1958, en la cual se establece un régimen en el que se dicta que esta no puede extenderse mas allá de 24 millas marinas contadas desde la línea base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (artículo 33 sección IV parte II). A esta zona se le aplica la libertad de navegación y en ella el Estado ribereño puede tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, que se cometan en su territorio o en su mar territorial, pudiendo detener, inspeccionar, y retener al buque que cometa las infracciones;

- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos siempre y cuando se hayan cometido dentro de su territorio o mar territorial.

La jurisdicción del Estado no se aplica directamente a las infracciones cometidas en la Zona; una extensión muy concreta de la jurisdicción que el Estado ribereño tiene en la zona contigua guarda relación con el control de los objetos arqueológicos e históricos retirados de los fondos marinos de la zona contigua (artículo 303 de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar.),

#### 4. Zona Económica Exclusiva.

La Convención reconoce un área situada mas allá del Mar Territorial adyacente a este, la cual esta sujeta a un régimen jurídico específico, a dicha área se le denomina Zona Económica Exclusiva, la cual es definida como un espacio marítimo adyacente al Mar Territorial, que se extiende hasta las 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base costeras, en la cual el Estado ribereño goza de derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación de los recursos naturales y con respecto a actividades económicas, en consecuencia, el Estado no ejerce soberanía sobre la zona, simplemente dispone de derechos de:

- Derechos de Soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos

como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y al subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua de las corrientes y de los vientos;

- Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Convención con respecto a:
  - a) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, lo que comprende el derecho de reglamentar su construcción y operación. Sobre dichas islas e instalaciones, el Estado ribereño tiene jurisdicción exclusiva, abarcando los campos, aduanero, fiscal, sanitario, de seguridad y de inmigración.

Además, alrededor de las mismas se pueden establecer zonas de seguridad, hasta una distancia no mayor de 500 metros (en estas zonas, el Estado podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como la de las islas artificiales, y además, dichas zonas guardan una relación razonable con la naturaleza). Cabe indicar que estas denominas “Islas” no poseen condición jurídica de isla, no tienen mar territorial, ni producen efectos para la fijación de límites fronterizos para otros Estados, pero los buques, están obligados a respetar dichas zonas (art. 60 de la Convención).

- b) La investigación científica marina. (artículo 246 de la Convención) en ella el Estado costero, en ejercicio de su jurisdicción, tiene la facultad de regularlas, de realizarlas directamente y de limitar su ejercicio a terceros Estados, que deben solicitar el consentimiento del Estado ribereño para realizar sus proyectos de investigación, aun cuando no existan relaciones diplomáticas.
- c) La protección y preservación del medio marino: El Estado ribereño tendrá el deber de asegurar, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva para que esta no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones Internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales cooperaran según proceda.

Dado que esta zona no esta bajo la Soberanía del Estado, todos los países, ribereños o sin litoral, gozan de una serie de libertades en las zonas económicas de otros, relacionadas con el jus communicationis (derecho de comunicación), que son: Libertad de navegación y sobrevuelo; libertad de tendido de cable y tuberías submarinas; y derechos de otros usos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques.

En relación a las pesquerías el Estado costero determina la captura permisible, asegurando a través de medidas de conservación y administración que tales recursos no sean sobreexplotados, estableciendo normas para su

utilización óptima. El Estado ribereño, responsable de la pesca en la zona debe de tomar en cuenta la importancia para el propio país y la necesidad de otros Estados en desarrollo de la región, las capturas de los excedentes en relación a su propia capacidad de explotación. Además, cooperara con los Estados pesqueros para la conservación y utilización de especies altamente migratorias como el atún, lo mismo opera la conservación de mamíferos marinos, como los cetáceos.

También se regulan las pesquerías de poblaciones anadromas y catadromas (siendo anadromas aquellas especies que tienen su hábitat en el mar, pero nacen en los ríos; y catadromas las que nacen en los océanos pero fijan su hábitat en las cuencas fluviales), a las que hacen referencia los artículos 66 y 67 de la Convención, así mismo existe el Código de Conducta para la Pesca Responsable, el cual regula muchos de estos aspectos.

En cuanto a buques extranjeros, el Estado Costero puede apresarlos o retenerlos por violaciones a las normas en la Zona Económica Exclusiva, fijar fianzas razonables y otras garantías para liberar las tripulaciones y los buques apresados. Esto es un efecto de los derechos de soberanía en la zona, por lo tanto, puede efectuarse visitas, inspecciones e iniciar procedimientos judiciales, siempre y cuando se sigan las normas estipuladas en Convenios tales como: Convenio sobre Inmunidad de los Buques de Estado (1926/1934), Convenio de Competencia Civil y Penal en casos de abordajes (1952), Embargo Preventivo de Buques de Mar (1952), así mismo, no se pueden incluir sanciones privativas

de libertad o forma alguna de castigo corporal, ya que esta limitado en cuanto a las penas aplicables establecidas por la Convención.

El artículo 74 de la Convención hace referencia a la delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, las cuales se efectuarán sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.

Si no se llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán a los procedimientos previstos en la parte XV de la Convención, que establece procedimientos obligatorios, entre los cuales deben elegir los Estados Partes, teniendo cabida la conciliación obligatoria, prevista en el artículo 298, cuando los Estados hayan declarado por escrito que no aceptan otros procedimientos previstos. Es importante observar que la zona económica exclusiva tiene categoría jurídica propia, diferente de la alta mar, del mar territorial, de las aguas interiores y de las archipelágicas.

Los derechos de soberanía que se le reconocen al Estado ribereño comprenden los recursos vivos y no vivos del lecho y del subsuelo del mar, pero estos derechos se ejercen de conformidad con las disposiciones indicadas para la Plataforma Continental que, independientemente de su configuración se extiende hasta 200 millas marinas.

Un aspecto de gran importancia que hay que mencionar es el de la coincidencia geográfica de este espacio con la zona contigua que, también limita interiormente con el mar territorial, pero solo tiene una anchura de 12 millas, puesto que su límite exterior no puede exceder las 24 millas marinas, a partir de las líneas de base.

En esas 12 millas, en que se confunden ambas zonas, las competencias del Estado ribereño se asemejan a las que se ejercen en el mar territorial, si bien, en ellas varía el régimen de navegación.

#### 5. Plataforma Continental.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar regula lo referente a la Plataforma Continental en la parte VI, definiéndola como: La prolongación del territorio de un Estado en una zona submarina, que comprende el lecho y el subsuelo mas allá del mar territorial, a todo lo largo de la prolongación natural, hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas en aquellos casos en que el margen continental no alcance esa distancia. En consecuencia, es una prolongación natural de la tierra firme de un Estado, pero jurídicamente solo se configura a partir del límite exterior del mar territorial puesto que esto constituye una categoría integral que comprende las aguas, el suelo y el subsuelo hasta 12 millas marinas.



La Plataforma Continental se limita jurídicamente cuando existe una excesiva extensión natural, mediante una "cláusula de limitación" basado en una distancia fijado en 350 millas marinas o mediante una "cláusula de limitación" basada en una combinación de la distancia de 100 millas marinas que son contadas desde la línea isobata (Línea que representa el contorno horizontal de los fondos marinos con una profundidad determinada de 2500 metros)<sup>73</sup>, es decir, una línea con una profundidad de 2500 metros.

En algunos casos, por razones de equidad, se ha ampliado la Plataforma Continental y, es en aquellos en que su anchura es muy pequeña, extendiéndose hasta las 200 millas marinas, coincidiendo así con el área fijada para la zona económica exclusiva.

En los casos en los que la Plataforma Continental no llegue a los límites señalados, pero pase de las 200 millas marinas, para su límite exterior se aplican determinaciones de carácter geográfico, en el lugar donde se encuentra el borde exterior del margen continental, el que se define en la Convención así:

El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho, el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo (artículo 76 N° 3).

---

<sup>73</sup> Manual de Delimitación de Fronteras Marítimas. División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Oficina de Asuntos Jurídicos. S.01V.2

Para poder entender mejor este concepto debemos de definir lo que se entiende por emersión continental, para tal efecto, retomaremos la definición de Fernando Pavón Egas, contenida en su libro titulado "La definición de la zona", siendo que: Emersión Continental es la extensión submarina total de la masa continental, hasta los abismos oceánicos y que incluye, además de la Plataforma Continental geológica, esa parte de la extensión submarina que comprende en términos geológicos el declive y la emersión continental.

La Plataforma Continental al igual que los espacios marítimos antes mencionados, es objeto de derechos por parte del Estado ribereño, como por ejemplo derechos de explotación y exploración de sus recursos naturales que son efecto de los derechos de soberanía que el Estado ribereño tiene sobre este espacio; es de aclarar que estos derechos son exclusivos, ya que si el Estado ribereño no explora o no explota los recursos naturales (que comprenden recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias) de la plataforma nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento del Estado. A su vez estos derechos son independientes de una ocupación real o ficticia así como de toda declaración expresa. (Artículo 77 de la Convención).

En cuanto a la condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo los derechos del Estado ribereño sobre la Plataforma Continental no los afectara de

ninguna manera ni tampoco deberá afectar la navegación ni otros derechos y libertades de los demás Estados, ni tener injerencia injustificada en ellos.

## 6. Alta Mar

De acuerdo a la Convención podemos definir este espacio marítimo como: La zona marítima situada mas allá de la Zona Económica Exclusiva, fuera de la Jurisdicción y Soberanía de todo Estado, en la que existe un régimen internacional de libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, de construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional, de pesca y de investigación científica. (Parte VII de la Convención).

Como consecuencia del régimen de libertades, en su ejercicio, los Estados deben de tener en cuenta los intereses de los otros Estados, es decir, no debe de ser irrestricto. Como objetivo, se declara el uso exclusivo de la alta mar con fines pacíficos, planteándose jurídicamente la ilegitimidad de las reivindicaciones sobre esta Zona.

En este vasto volumen de espacio oceánico, los Estados están sometidos, disponiendo de determinadas obligaciones y derechos, en relación a las actividades ejecutadas en el ejercicio de las libertades antes aludidas. Así, frente al derecho de pesca en la alta mar, se fija el deber de adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos, inclusive por medio de organizaciones de pesca; la conservación de tales recursos comprende la

determinación de la captura permisible, para evitar la sobreexplotación de los mismos.

Con respecto al derecho que el Estado tiene de tender cables y tuberías submarinas en el lecho de la alta mar, se señala la obligación de los Estados de dictar leyes para castigar su ruptura voluntaria; para reponer el costo de su reparación; y, en general, para indemnizar por daños culposos o fortuitos causados al propietario.

En cuanto al derecho de navegación, se señalan los requisitos de la nacionalidad de los buques, ya que se autoriza enarbolar su pabellón, y además que exista una relación de autenticidad entre el Estado y el buque; así mismo, se impone el deber al Estado de prestar auxilio a buques o personas en peligro.

La Convención, regula una gran cantidad de aspectos de gran importancia, que le atañen a los Estados con respecto a la alta mar, entre ellos tenemos:

- a. Prohibición al transporte de esclavos, también incluido en Convenciones tales como: Transporte de Pasajeros por mar (1961), Pasajeros Ilegales (1957);
- b. Represión a la piratería, tanto la realizada por medio de buques, como desde aeronaves, definiéndose esta en el artículo 101 de la Convención, como "todo acto ilegal de violencia, de detención o depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque o de una aeronave privada".

- c. El deber de cooperar en la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.
- d. La cooperación en contra de las transmisiones no autorizadas de radio y televisión, difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público, en clara violación de los reglamentos internacionales, reguladas en el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas (INMARSAT).
- e. El Establecimiento de normas del “derecho de visita” por buques de guerra a buques extranjeros sospechosos de dedicarse a la piratería, trata de esclavos, transmisiones no autorizadas, etc.
- f. Regulación del derecho de persecución por parte de buques militares u otros al servicio del gobierno, a buques extranjeros sospechosos de infracciones a las leyes del Estado, desde aguas jurisdiccionales del Estado perseguidor hacia alta mar.

El régimen de la alta mar, consagrada por el régimen consuetudinario, y gestado a través de los siglos, se adecua en la Convención a los desarrollos del derecho internacional, en particular en sus relaciones con la Zona internacional de los Fondos Marinos.

## 7. Zona Internacional de los Fondos Marinos.

La “zona”, como es comúnmente llamada esta definida en el artículo 1 de la Convención como “los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional”, esta situada entre las líneas exteriores de la Plataforma Continental en todos los océanos, y sus normas no afectan la condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo que se le sobreponen.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en el año de 1970, declaro a la “Zona” como Patrimonio de la Humanidad (resolución 2749). Este principio se ha recogido en el artículo 136 y en el preámbulo de la Convención de Jamaica, siendo aplicable tanto al área geográfica como a sus recursos. Al hacer mención de sus recursos, se debe de destacar el alto potencial económico de la conformación de los nódulos polimetálicos (compuestos de elementos tales como: níquel, magnesio, cobre y zinc), formaciones cuya explotación son altamente factibles en términos económicos.

De conformidad al artículo 137 de la Convención de Jamaica, ningún Estado puede reivindicar, ejercer soberanía o apropiarse de parte alguna de dicha zona o de sus recursos, pues pertenece a toda la humanidad (ya que es vista esta como un sujeto de derecho declarada por las Naciones Unidas, la cual aúna la voluntad de los Estados del orbe).

Para administrar dichos recursos, en nombre de la humanidad, actuara la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (órgano nacido en virtud de la convención), cuyas normas permitirán la distribución de los beneficios del patrimonio, a través de un sistema internacional, en forma equitativa para todos,

independientemente que sean Estado ribereños o sin litoral, o de que se trate de pueblos que no hayan logrado su independencia.

Además de la Autoridad, se dispone el establecimiento de una Empresa, para realizar directamente actividades de exploración y explotación de la Zona, en nombre de la humanidad.

La navegación dentro de la Zona de los Fondos Marinos de Alta Mar, esta regulada en la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y en su Acuerdo relativo a su aplicación (Nueva York, 28 de julio de 1994, entrando en vigor desde el 28 de julio de 1996), queda sujeta a varios principios:

- ✓ Ningún Estado tiene soberanía ni derechos soberanos sobre la misma;
- ✓ Los recursos de la misma son patrimonio común de toda la humanidad y ningún Estado ni persona puede apropiarse de los recursos que en ella se encuentran;
- ✓ La gestión de los recursos queda confiada a la denominada Autoridad de los Fondos Marinos.

3.1. LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES IMPULSORES DE LOS CONVENIOS ELABORADOS PARA LA SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA.

Desde los primeros tiempos de la humanidad, el mar ha asumido un rol protagónico. Como medio de desarrollo y explotación, numerosas poblaciones se erigieron al lado de los mares y de los ríos.

Para los egipcios, fenicios, griegos, cartagineses y romanos; el mar fue su medio de comunicación. Numerosas conquistas e invasiones se hicieron originalmente a través de embarcaciones de remo, de velas, etc. Los españoles, los ingleses, los indígenas, los vikingos y los piratas entre otros, protagonizaron numerosos hechos históricos.

El mar ha sido testigo y altamente perjudicado por las invasiones, guerras, luchas territoriales, accidentes marítimos, derrames y contaminación.

Más del setenta por ciento de la superficie del globo terráqueo se halla ocupada por mares y océanos. Por ello, el mar es un factor esencial en el desarrollo y subsistencia de la humanidad, razón por la que se creó el denominado derecho marítimo, el cual tiene como objeto el regular las relaciones entre los Sujetos del mar.

El “Derecho Marítimo” es una de las ramas del derecho Internacional Público<sup>74</sup>, entendido este como el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones surgidas entre los particulares y el Estado, o de éstos últimos entre sí, derivadas del hecho de la navegación, por tratarse de una actividad que incide en la esfera del orden público, el Estado se ve en la necesidad de

---

<sup>74</sup> En la actualidad los Estudiosos del Derecho han dividido el Derecho Marítimo en tres grandes ramas: Derecho Marítimo Internacional Público, Privado y Administrativo.



controlarlo y tutelarlos; según opina Aurelio Fernández Concheso<sup>75</sup> la navegación influye, en primer lugar, en el sistema económico de los Estados, en razón de que el transporte por agua es un medio fundamental en el intercambio económico, de allí el interés público en que ella se desarrolle en forma conveniente, contribuyendo a la creación de riqueza, empleo o ingreso de divisa; en segundo lugar, la navegación influye en la seguridad humana y, por consiguiente, en los problemas que de ella se derivan producto de los altos riesgos que implica el medio marítimo, a lo que se suman los problemas derivados del hecho de la navegación relativos a la contaminación del mar por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y, de ahí el interés público en vigilar el desarrollo de la actividad para garantizar la seguridad humana en el mar y la protección del medio marítimo; y, en tercer lugar, la navegación es una actividad importante desde el punto de vista de la “seguridad del Estado” por la importancia que representa para la defensa y soberanía de la nación, y, de ahí el interés público en canalizar los recursos vinculados al entorno marítimo en beneficio de la seguridad estatal que se ha venido sometiendo a una unificación en los últimos años debido a la diversidad de convenios y tratados que regulan las distintas materias que lo integran tales como: la Seguridad marítima, tanto de los pasajeros como de su equipaje, los

---

<sup>75</sup> Aurelio Fernández Concheso: **Régimen Administrativo de la Navegación**, Caracas, Ediciones Marítimas Venezolanas, 1993, Pág. 19. Revista Centro de Estudios Internacionales Año 1 - N° 1 - Valencia, Enero-Diciembre 2005.

mecanismos para prevenir la contaminación de los mares, las condiciones de trabajo de la gente del mar, las hipotecas y privilegios de los buques: así como la responsabilidad por contaminación de los mares. Todo esto debido a que en la actualidad el tráfico marítimo, está regido por una infinidad de relaciones, las cuales involucran, que los sujetos participantes de ellas, ya no se rijan por un simple pacto entre caballeros como solía hacerse en la época antigua, sino que deben regirse por un convenio, el cual debe de contener los derechos y deberes de las partes, así como cláusulas de indemnización a terceros que resulten afectados.

Cabe mencionar también, que el mar se ha convertido en un vía mas de acceso al comercio, al transporte de mercadería y de personas, así como de materiales, lo cual es necesario regular. La experiencia nos dice que los Estados deben de estar preparados para hacer frente a un desastre que afecte sus costas, como los derramamientos de petróleo o de sustancias nocivas. Son estas y otras razones, las que han dado lugar a la celebración de infinidad de convenios a fin de proteger al espacio marítimo conocido como mar.<sup>76</sup>

La Revolución Industrial de los siglos XVIII y XIX y el resultante auge del comercio Internacional dieron pie a la adopción de una serie de tratados Internacionales relativos al transporte marítimo y a la seguridad. Ya a finales del

---

<sup>76</sup> Ray, José Domingo, "Tendencias del derecho Marítimo Contemporáneo", en Anales de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, Año XXXVI, segunda época, Nº 29, p. 11.

siglo XIX se había propuesto la creación de un Órgano Marítimo Internacional permanente que se encargase de esas medidas y otras que pudieran adoptarse en el futuro.

La creación de la Organización Marítima Internacional (OMI), coincidió con profundos cambios en el transporte marítimo mundial, por lo que, desde un principio, tuvo que realizar una gran labor para redactar nuevos Convenios y garantizar que los ya existentes se mantuvieran al mismo ritmo en que evolucionaba la tecnología del transporte marítimo.

### 3.1.1 Organismos Internacionales Gubernamentales Relacionados con la Protección del Medio Marino.

#### **3.1.1.1 La Organización Marítima Internacional (OMI).**

Es un organismo intergubernamental perteneciente a las Naciones Unidas, constituido en 1948 en Ginebra, Suiza, con el nombre de Organización Consultiva Marítima Internacional, cambiando a su nombre actual en el año de 1982.

En realidad, la creación de la OMI obedeció a la necesidad de elaborar instrumentos internacionales que contribuyeran a unificar la seguridad de la navegación, no obstante, sus objetivos se extienden un poco más.

En efecto, en el artículo primero del Convenio Constitutivo de la OMI, se establece el consenso básico que deben perseguir sus miembros: crear un

sistema de colaboración entre gobiernos para alentar y facilitar la adopción de normas tan elevadas como resulte posible en materia de seguridad marítima, eficiencia de la navegación, prevención y contención de la contaminación proveniente de buques.

El objetivo preliminar de la OMI consiste en lograr la máxima seguridad de navegación y proveer medidas eficaces de lucha contra la contaminación marítima.

La labor de ésta organización ha hecho posible la existencia de normas que regulen la navegación marítima, sobre todo en lo que al aspecto técnico se refiere.

Es de hacer notar que la mayoría de los convenios adoptados bajo los auspicios de la OMI, o respecto de los cuales la Organización tiene responsabilidades se dividen en tres categorías principales: El primer grupo se refiere a la Seguridad Marítima, destacando el Convenio SOLAS (1960,1974), el Reglamento para la Prevención de Abordajes (1972), el Convenio sobre Seguridad de Buques Pesqueros(1977); el segundo grupo comprende una serie de convenios relativos a la prevención de la contaminación marítima, como es el caso del MARPOL73/78; y el tercer grupo engloba convenios sobre responsabilidad e indemnización, especialmente respecto a daños derivados de la contaminación como lo son: el convenio de Atenas sobre transporte de pasajeros y su equipaje por mar(1974) o el convenio de Londres sobre

limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo(1976).<sup>77</sup>

El constante y acelerado desarrollo de las técnicas de navegación hoy día conlleva a la necesidad de elaborar normas capaces de adaptarse a la realidad. Para ello, la OMI, ha creado un mecanismo de aceptación tácita de enmiendas a los convenios técnicos por ella elaborados.

Este mecanismo funciona de la siguiente manera: el Comité de Seguridad Marítima o el de Protección al Medio Ambiente, se reúne para deliberar sobre los convenios que requieran modificación, luego de esas deliberaciones se adoptan las enmiendas y en el propio texto se dispone que dicha enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes salvo que hagan expresa oposición en un periodo determinado.

### **3.1.1.2 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).**

Después de 1969, el Comité Marítimo Internacional (CMI), ha cedido su rol protagónico, en la promulgación de los textos internacionales, a las organizaciones de las Naciones Unidas, tales como, la Conferencia de las

---

<sup>77</sup> Resumen de Convenios de la OMI. Enero 1996, Doc. J/2855/Rev.5, analizado por la Dra. Maria Isabel Martínez Jiménez. Separata de clases.

Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés).

Esta Conferencia, es un órgano permanente de la Asamblea general de las Naciones Unidas, fue creada en 1964. Sus objetivos generales son el comercio internacional y la expansión económica. Así como también el maximizar las oportunidades comerciales, de inversión y desarrollo de los países en vías de desarrollo así como la asistencia en sus esfuerzos para integrarse en la economía mundial.

Siendo el transporte marítimo un tema íntimamente ligado al comercio internacional, la UNCTAD dirige sus trabajos hacia el desarrollo del transporte marítimo, abordando temas como: el transporte multimodal y en contenedores, las pólizas de fletamento y seguros marítimos, los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

Para llevar a cabo su tarea en esta área, la UNCTAD creó un Subcomité de Legislación Internacional Marítima que trabaja en constante relación con la UNCITRAL y el CMI.

En la actualidad, la UNCTAD cuenta con 191 estados miembros y su sede se encuentra en Ginebra, Suiza. Además, UNCTAD realiza ciertas cooperaciones técnicas en colaboración con la Organización Mundial del Comercio a través del Centro de Comercio Internacional (CCI), una agencia técnica de cooperación conjunta que aborda aspectos operacionales y empresariales del desarrollo del comercio.

### **3.1.1.3 Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil. (UNCITRAL).**

Por su parte, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, (CNUDMI), mejor conocida por sus siglas en inglés UNCITRAL, fue creada mediante Resolución de la Asamblea General de la ONU en 1966. Actualmente tiene su sede en Viena, pero sus sesiones se realizan también en New York, su sede inicial.

El fin primordial con el que fue creada la UNCITRAL es la reducción o eliminación de los obstáculos legales al desarrollo del comercio internacional, en razón de dificultades que derivan de las legislaciones divergentes y la conveniencia de obtener una mayor uniformidad posible. Desde su creación, la UNCITRAL se ha convertido en el principal órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el área del derecho mercantil internacional.

### **3.1.1.4 Organización Internacional del Trabajo. (OIT).**

La OIT ha adoptado unos 70 convenios y recomendaciones relativos a la seguridad y la salud en el trabajo de la Gente del mar, que pueden clasificarse en cuatro grupos o categorías.

En el *primer grupo* figuran las normas encaminadas a orientar políticas de acción, es decir buscan que los Estados elaboren planes basados en ellas, así como el compromiso de los mismos de implementarlas en su política estatal. Comprende el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981

(núm. 155)<sup>78</sup> y la Recomendación núm. 164, en la que se dispone la adopción de una política nacional coherente sobre la seguridad en el trabajo, la salud de los trabajadores y el medio ambiente de trabajo. Por medio de este Convenio se urge la adopción de medidas destinadas a garantizar la participación tripartita a la hora de formular, aplicar y revisar políticas; se establecen los principios básicos que rigen las responsabilidades de los empleadores a nivel de empresa (como ofrecer un lugar de trabajo más seguro, vestidos y equipos de protección adecuados, y otras medidas para abordar urgencias y accidentes, entre ellas unas disposiciones apropiadas de primeros auxilios), y se dispone que los acuerdos a los que se ha llegado a nivel de la empresa han de garantizar que los trabajadores llevan a cabo determinadas acciones (por ejemplo, que tengan el debido cuidado, respeten las instrucciones, utilicen los dispositivos de seguridad y los equipos de protección e informen a los supervisores de los riesgos, y modifiquen los accidentes y lesiones). En el artículo 19 f) se establece que el trabajador debería informar de inmediato acerca de cualquier situación de trabajo que a su juicio entrañe un peligro inminente y grave para su vida o su salud. Asimismo, en el Convenio se afirma

---

<sup>78</sup> Ratificado (hasta el 1.º de abril de 1999) por 30 Estados: Bosnia y Herzegovina, Brasil, República Checa, Croacia, Cuba, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Etiopía, Ex República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Hungría, Irlanda, Islandia, Kazajstán, Letonia, México, Mongolia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Portugal, Federación de Rusia, Suecia, Uruguay, Venezuela, Viet Nam y Yugoslavia.



que las medidas de seguridad e higiene del trabajo no deberían implicar ninguna carga financiera para los trabajadores.

Pese a que el Convenio núm. 155 se aplica a todos los ámbitos de la actividad económica, es posible que, tras la consulta prevista, los Estados miembros excluyan determinados ámbitos de actividad, incluida la pesca, de su aplicación. En el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo de 1985 (núm. 161) y la Recomendación núm. 171 se dispone el establecimiento de servicios de salud en el trabajo.

El *segundo grupo* aporta protección en determinados sectores de la actividad económica. Aunque no existe ninguna norma sobre seguridad y salud en el trabajo en lo que respecta a la pesca, sí existen convenios relacionados con la gente de mar y los trabajadores de los astilleros. También se está examinando la posible adopción de normas relativas a la seguridad y la salud en el trabajo agrícola.

El *tercer grupo* hace hincapié en medidas de protección tales como la vigilancia de la maquinaria, los exámenes médicos y la definición del peso máximo que puede transportar un solo trabajador.

El *cuarto grupo* se centra en la protección contra riesgos específicos, tales como las radiaciones ionizantes, el benceno, el asbesto, la prevención del cáncer profesional, la prevención de la contaminación del aire, ruido y vibraciones en el medio ambiente de trabajo, y la seguridad en la utilización de

sustancias químicas, que comprende la prevención de accidentes industriales mayores.

### **3.1.1.5 Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas Vía Satélite (INMARSAT).**

La Organización Marítima Internacional (OMI) reconoció el potencial de ayuda de las comunicaciones por satélite en situaciones de emergencia en el mar poco después del lanzamiento, en 1962, del primer satélite de telecomunicaciones del mundo, el TELSTAR. En febrero de 1966, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI decidió estudiar los requisitos operacionales de un sistema de comunicaciones por satélite para fines marítimos exclusivamente.

En 1973, la OMI decidió convocar una conferencia con el objeto de establecer un nuevo sistema de comunicaciones marítimas basado en la tecnología de los satélites.

La Conferencia se reunió por primera vez en 1975 y celebró tres períodos de sesiones, en el tercero de los cuales, en 1976, fueron adoptados el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas y un Acuerdo de Explotación.

El Convenio establece que el objetivo de INMARSAT es mejorar las comunicaciones marítimas, contribuyendo así a mejorar las comunicaciones de socorro y las destinadas a la seguridad de la vida humana en el mar, el rendimiento y la explotación de los buques, los servicios marítimos de correspondencia pública y los medios de radiodeterminación.

La Organización consta de una Asamblea, un Consejo y una Dirección General, a cuyo frente hay un Director General, cuyas funciones respectivas han quedado definidas en el convenio. Un anexo del Convenio esboza procedimientos para la solución de controversias.

INMARSAT inició sus operaciones en 1981 y tiene su sede en Londres. Desde mediados de los 90 es el principal proveedor internacional de comunicaciones móviles por satélite, a través de 9 satélites geoestacionarios, a más de 130,000 terminales móviles en el mundo entero, tanto en áreas urbanas como rurales, para fines públicos, oficiales, de socorro, comerciales, de prensa, de negocios y privados.

### 3.1.2 Organismo de Carácter Privado Relacionados con la Protección del Medio Marino.

### 3.1.2.1 EL COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI).

El Comité Marítimo Internacional fue fundado en 1897, por el abogado belga **Louis Franck**, conjuntamente con **Carlos Lejeune**, comerciante del puerto de Amberes, y el ministro **Augusto Bernaert** .

Inmediatamente después de su fundación, abogados maritimistas de Europa, Estados Unidos de América y algunos países latinoamericanos, organizaron asociaciones nacionales de Derecho Marítimo que se incorporaron a esa nueva organización internacional no gubernamental <sup>79</sup>

El principal método que empleaba el CMI para la unificación internacional del Derecho Marítimo y cuya efectividad se comprobó desde la misma fecha de su fundación fue el de hacer aprobar Convenios Internacionales por los diferentes Estados Miembros de la Comunidad Internacional <sup>80</sup>

Mediante este exitoso método, se distribuye un cuestionario sobre el tema propuesto para la unificación entre las asociaciones nacionales miembros del CMI. Posteriormente una Comisión es designada por su anterior Buró Permanente y actualmente por su Consejo Ejecutivo para tratar el tema en general. Luego de la redacción del informe final de la respectiva comisión y de

---

<sup>79</sup> Las Asociaciones Iberoamericanas afiliadas al CMI, fueron fundadas en: Argentina, (1905), Brasil, (1961), Chile, (1965), Colombia, (1980), Costa Rica (1981) República Dominicana (1997), Ecuador, (1988), México, (1961), Panamá (1978), Perú, (1977), Portugal, (1924), España, (1949), Uruguay, (1985) y Venezuela (1977).

<sup>80</sup> Véase COVA ARRIA, "La unificación del Derecho Marítimo y el Proyecto de la Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua", conferencia dictada en Caracas, el 29 de Octubre de 1991, en la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, Boletín de la Academia, Julio-Diciembre 1991, N° 123, Año LXVII.

un eventual proyecto de convención, el mismo es sometido a la aprobación de las plenarias de las Conferencias convocadas por el CMI.

Hasta 1979, cuando el CMI aprobaba un proyecto, lo enviaba al gobierno belga para que éste, a su vez, convocara una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios. El envío de los Proyectos del CMI al gobierno belga se realizó hasta 1979, cuando éste patrocinó la 13<sup>a</sup> y última de estas Conferencias Diplomáticas <sup>81</sup>

El Acta final de estas Conferencias, eran enviadas a los Estados signatarios de las mismas para su ratificación y a los otros Estados, no signatarios, para su adhesión. Finalmente, el Reino de Bélgica actuaba como depositario para las ratificaciones (y denuncias) de las Convenciones del CMI.

El CMI, hasta 1979, exitosamente patrocinó, a través de este proceso, la aprobación de conferencias internacionales que llevaron a la aprobación de convenciones internacionales.

En la pasada Conferencia Centenaria del CMI, celebrada en Amberes en Junio de 1997, uno de los temas más importantes de su agenda fue el análisis del futuro del CMI. Allí se discutió su trabajo en lo sucesivo y se acotó el hecho cierto de que se debe dirigir al mismo a la preparación de soluciones a

---

<sup>81</sup> La 13<sup>a</sup> y última Conferencia Diplomática convocada por el Reino de Bélgica a pedido del CMI, aprobó en diciembre de 1979 la incorporación de los Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, como moneda de cuenta para fijar los límites de la responsabilidad del transportista por daños a la carga, como enmienda al Protocolo de Visby de 1968, por el cual, a su vez, se enmendaron las Reglas de la Haya de 1924.

problemas comerciales que no requieren de la intervención de gobiernos o tratados internacionales para hacerse efectivos, tal como se había logrado con las Reglas de York & Amberes, que se han convertido en el instrumento internacional por excelencia para la regulación de la liquidación de las Averías Gruesas.

Este método de unificación del Derecho Internacional Marítimo utilizado por el CMI ha producido, hasta ahora, además de las Reglas de York & Amberes, soluciones tales como las Reglas para la determinación de daños y perjuicios en casos de Abordajes, Reglas de interpretación de los términos de estadía en los fletamentos por viaje, un estudio comparativo de los contratos de construcción de buques (con cláusulas modelos), Reglas para el arbitraje marítimo internacional, Reglas sobre el Estatuto de los aerodeslizadores y de los accesorios de navegación costa afuera, un estudio sobre la responsabilidad y relaciones de las sociedades de clasificación, las Reglas de París sobre los conocimientos de embarques nominativos no endosables (sea way bills) y las Reglas de París sobre Conocimientos de Embarque Electrónicos.

### **3.1.2.2 Asociación Internacional de Liquidadores de Averías. (AILA).**

Constituida en 1973, en Bélgica, con el nombre de *Association for the reform and codification of the law of nations*, (Asociación para la reforma y codificación de las leyes nacionales), la cual en la rama de derecho marítimo ha realizado una tarea de extraordinaria trascendencia al haber sido la institución

promotora de las Reglas de York-Amberes, verdadera norma uniforme en materia de averías gruesas, además de haber sido propulsora de las Reglas de La Haya de 1921 sobre responsabilidad del transportador, fuente de la Convención de Bruselas de 1924.

### **3.1.2.3 La Cámara Internacional de Comercio de París (CIC).**

Es un organismo privado, con sede en París, creado en 1929, piedra angular en la redacción y aprobación de la Reglas y Usos Uniformes sobre Crédito Documentado y las Reglas para la interpretación de los términos utilizados en las compraventas a distancia, conocidas como INCOTERMS.

### **3.1.2.4 La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO).**

Es un organismo que agrupa a armadores de distintos países cuya estructura actual data de 1905, teniendo por sede Copenhague, Dinamarca y que últimamente cambió su denominación, suprimiéndosele el calificativo de "Conferencia" (Baltic Mercantile and Shipping Exchange Ltd). BIMCO, desarrolla para sus miembros actividades de gran interés como: asesoramiento, asistencia técnica, seminarios y publicaciones. Sobresale entre ellas la de aprobación y divulgación de formularios para las modalidades de contratación marítima.

El catálogo BIMCO es la más completa colección de modelos impresos de pólizas de fletamento, B/L y otros documentos utilizados en la navegación mercantil internacional.

### **3.1.2.5 El Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, (UNIDROIT).**

Organización intergubernamental independiente con sede en Roma, integrado por expertos jurídicos que se dedican al estudio y preparación de textos para lograr la codificación y la unificación internacional de ese sector jurídico.

Desde 1926 ha estado asesorando a distintos organismos internacionales marítimos, principalmente en lo referente a transporte de mercaderías peligrosas, responsabilidad de los operadores de terminales internacionales y régimen jurídico de la navegación deportiva. Su trabajo más significativo ha sido la Convención sobre el arrendamiento financiero de bienes muebles (leasing 1988).

### **3.1.2.6 La Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Tanques. International Tankers Organization (INTERTANKO).**

Cuya sede está en Oslo, Noruega y ha elaborado la póliza tipo conocida como INTERTANKO, sobre pólizas de fletamento, aplicable a los propietarios de Buques Tanque que transportan sustancias peligrosas, como el petróleo.

### **3.1.2.7 OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES.**



- LA COMISIÓN CENTROAMERICANA DE TRANSPORTE MARÍTIMO (COCATRAM)

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), creada en el año 1980, es un organismo regional de carácter permanente del Sistema de Integración Centroamericana (SICA); con Directorio Propio, conformado por los Ministros de Transporte de Centroamérica, o los que hagan sus veces, así como por representantes de las asociaciones privadas siguientes: Federación de Cámaras de Comercio de Centroamérica (FECAMCO); Federación de Cámaras de Exportadores de Centroamérica (FECAEXCA); y Asociación Centroamericana de Usuarios (USUARIOS).

COCATRAM es un organismo técnico asesor de los Gobiernos de Centroamérica y su misión es contribuir al desarrollo sostenible del Subsector Marítimo Portuario, asesorando a dichos Gobiernos en la formulación de políticas y en la toma de decisiones, ofreciendo servicios y asistencia técnica calificada a los Sectores Público y Privado dentro del proceso de integración regional, fortaleciendo su participación en el comercio mundial.

Entre los Proyectos de unificación del Derecho Marítimo, mas importante que está llevando a cabo COCATRAM, se destacan: el Proyecto LEGISMAR, por el cual se busca la actualización del Derecho Marítimo y Privado de transporte multimodal, y el diagnóstico de la legislación centroamericana para actualizarla a las exigencias del comercio electrónico.

- EL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO (IIDM)

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo fue creado en 1987 en la Asamblea que al efecto se celebró en la ciudad española de Sevilla.

El IIDM que en un principio se llamó Instituto Hispano-Luso–Americano de Derecho marítimo, es una asociación de carácter Supranacional, no Gubernamental, que tiene como objetivo principal impulsar el desarrollo y la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito Iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales sean privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas.

En los últimos tiempos, el IIDM ha llevado a cabo diversas actividades destinadas al cumplimiento de sus objetivos, organizando Congreso de Derecho Marítimo en el que se discuten los temas de interés y actualidad para los miembros, y se celebran las Asambleas Generales y sus Consejos Directivos.

Recientemente se celebró el VI Congreso Iberoamericano de Derecho Marítimo en Cancún, México, donde fueron tratados los temas de Puertos y Privatización Portuaria, La Industria Petrolera y el Derecho Marítimo, Seguro Marítimo, Gestión de la Seguridad Marítima, Arresto de Buques y Recursos Marítimos.

Las actividades del Instituto desde su creación, han estado básicamente dirigidas a su propio afianzamiento y a la difusión de sus objetivos con el ánimo de suscitar interés en los juristas y profesionales vinculados al Sector Comercial Marítimo.

A través de sus Comisiones se han realizado atractivos trabajos que se pueden resumir en:

- a. La creación y puesta en marcha del Centro de Arbitraje Marítimo del IIDM, (CEAMAR), en Caracas, con sus respectivos Estatutos, Reglamento y cláusula arbitral de adopción a los contratos marítimos, tomando como base un estudio comparativo de los sistemas arbitrales en los países integrados por el Instituto.
- b. El establecimiento de enlaces de coordinación y estudio con organizaciones marítimas internacionales. Actualmente el IIDM es un órgano consultivo no gubernamental del CMI, la OMI, UNCITRAL y UNCTAD.
- c. La promoción de Acuerdos, con entidades docentes y organismos públicos y privados, para el fomento de la Historia del Derecho Marítimo y su enseñanza.
- d. Un proyecto de estudio comparado de las legislaciones comerciales marítimas de los países miembros del Instituto, a fin de determinar las bases de la unificación legislativa iberoamericana en la materia.

### **3.1.2.8 La Autoridad de los Faros**

La necesidad de normas y reglamentos internacionales se ha hecho más evidente a lo largo de las últimas décadas debido al creciente tráfico marítimo.

Pero, ¿quién se ocupa de los detalles técnicos necesarios para formular recomendaciones e introducir normas técnicas obligatorias? ¿Quién recopila las informaciones técnicas necesarias y dispone de los conocimientos expertos relacionados con los últimos avances?

La “Asociación Internacional de Ayuda a la Navegación Marítima y de las Autoridades de los Faros” (IALA) es una organización sin ánimo de lucro que se ocupa de la unificación de la señalización marítima para aumentar la seguridad del tráfico marítimo. Esto, a su vez, puede tener un efecto positivo para la protección del medio ambiente y para la implementación de la sostenibilidad en los mares.

La IALA se ocupa de las ayudas a la navegación relacionadas con los aparatos radioeléctricos y con otros servicios, y de los denominados servicios de control de tráfico de buques (Vessel Traffic Services - VTS). Esta organización establece unas directrices que o bien complementan las recomendaciones ya existentes o bien indican o aclaran asuntos relacionados con las nuevas tecnologías. Con el fin de que estas directrices sean obligatorias, deberán ser adoptadas por la OMI, como ha ocurrido con el sistema de balizamiento de la IALA. De esta manera se consiguió que el balizamiento<sup>82</sup> se unificara a escala internacional.

---

<sup>82</sup> Señal fija o flotante, luminosa o no, para guiar a los navegantes en un paso difícil.

Además de una Asamblea general y de un Consejo, la IALA se compone de comités que se ocupan de cuestiones concretas, como por ejemplo los sistemas de identificación automática (AIS); las ayudas a la navegación o la radionavegación.

Entre dichos comités se cuentan los servicios de vigilancia que permiten observar y mejorar el tráfico marítimo dentro de las aguas territoriales correspondientes, facilitando consejos e información a los buques.

El sistema VTS evita que se produzcan colisiones y accidentes y en última instancia disminuye la contaminación de los mares.

La naturaleza jurídica de la IALA resulta especialmente interesante. Según su propia concepción se trata de una organización no gubernamental, aunque entre sus miembros no sólo hay personas particulares y empresas. De hecho, la IALA fue fundada por las autoridades nacionales responsables de los faros, que siguen siendo miembros de la organización y gozan de los mismos derechos.

### 3.2 Convenciones Internacionales Relacionadas con la Seguridad y Protección de los Espacios Marinos.

Como se sabe, el derecho marítimo moderno descansa sobre normas de carácter internacional, obtenidas por el interés mutuo de las naciones en garantizar un tratamiento igualitario a sus buques cuando estos se encuentran fuera del alcance de su jurisdicción, lo que da lugar a una cooperación internacional que tiende a compartir, y por ende minimizar, los efectos de los riesgos de la navegación. Estas normas, al surgir en los distintos puertos por los contactos del tráfico marítimo, van generalizándose y creando un derecho que posteriormente es recopilado, previo consentimiento de los Estados involucrados, en conferencias y convenciones internacionales. La unificación del derecho marítimo mediante la instauración de instrumentos internacionales constituye el actual período de su evolución histórica, con el que se logra captar la característica que le es inherente: la internacionalización y uniformidad de sus normas.

Tal unificación del derecho marítimo es impulsada tanto por organizaciones privadas o no gubernamentales, como por organizaciones públicas o intergubernamentales, de las cuales surge una diversidad de Convenciones relativas a la protección del medio marino. Cabe mencionar que muchas de ellas no han entrado en vigencia por falta de ratificación de los Estados, por ello es necesario hacer una breve mención de las mismas subdividiéndolas en Convenciones vigentes y no vigentes. Dentro de las Convenciones vigentes tanto de los Organismos Gubernamentales como Privados estudiados anteriormente, podemos mencionar:

- **El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS).**

Siempre existirá el riesgo de que se produzcan siniestros en el mar, pero el hecho de estar preparado para dichas eventualidades puede significar la vida en lugar de la muerte. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) abarca todo lo relacionado con los dispositivos de salvamento y los procedimientos de abandono del buque. Su primera versión fue aprobada en 1914 cuando las naciones marítimas se reunieron para elaborar un reglamento internacional sobre seguridad de los buques tras la pérdida del **Titanic** dos años antes.

El Convenio SOLAS, que desde 1914 ha sido revisado y actualizado varias veces, quedó bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas, cuando ésta asumió la responsabilidad mundial por la seguridad de la navegación en su primera reunión en 1959 en aquel entonces se llamaba la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

El Convenio SOLAS incluye prescripciones importantes que rigen la seguridad de la navegación (capítulo V) y la construcción de buques (capítulo II), mientras que el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) - red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia

para buques - se trata en el capítulo IV del Convenio. Otro instrumento, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR), tiene por finalidad crear un sistema mundial para emergencias.<sup>83</sup> Las prescripciones sobre el equipo de salvamento de a bordo y las formas de asegurar la supervivencia de la gente en caso de abandono del buque se encuentran en el capítulo III del SOLAS.

El 1 de julio de 1998 entró en vigor un capítulo III del SOLAS totalmente revisado, en sustitución del texto aprobado en 1983. Al mismo tiempo entró en vigor un nuevo Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de carácter obligatorio, que contiene las especificaciones técnicas mínimas al respecto. Este nuevo capítulo y su código conexo proporcionan una serie completa de prescripciones que abarcan todos los aspectos de los dispositivos de salvamento, desde los botes salvavidas hasta los chalecos salvavidas, y al mismo tiempo se centra en el aspecto humano de los dispositivos para salvar a los pasajeros y tripulantes si es necesario abandonar un buque. El capítulo revisado incorpora las enseñanzas de los siniestros marítimos de los últimos dos decenios y los últimos adelantos tecnológicos.

---

<sup>83</sup>Páginas Web: [www.acoespo.com](http://www.acoespo.com) / [www.imo.org](http://www.imo.org)



♦ **Convenio sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación de hidrocarburos (CLC 1969) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1971).**

Este es un tema que despertó gran interés en la comunidad internacional a raíz del siniestro acaecido al buque tanque TORREY CANYON frente a la costa británica en marzo de 1967, el cual produjo un derrame de hidrocarburos del que se derivaron daños ocasionados por contaminación de proporciones hasta entonces desconocidas. Aquel siniestro hizo que el mundo se percatase de la necesidad de regímenes internacionales de responsabilidad civil y de indemnización de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque.

Fue entonces cuando la Organización Marítima Internacional (OMI) convocó en 1969 a una Conferencia diplomática en Bruselas que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (que normalmente se conoce por el Convenio de Responsabilidad Civil o CLC). Este convenio establece el principio de responsabilidad civil objetiva de los propietarios de buques tanque, es decir, el propietario del buque es responsable aún en ausencia de falta, de los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedente de su buque como consecuencia de un siniestro. Sin embargo, La

Conferencia de 1969 advirtió que el régimen establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil resultaba inadecuado ya que podría no alcanzar a proporcionar indemnización plena a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación y reconoció la necesidad de contar con un sistema que proporcionara una indemnización complementaria.

Fue así como en 1971, la OMI convocó a una segunda Conferencia diplomática en Bruselas, que adoptó el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (que normalmente se conoce por el Convenio del Fondo). El Convenio del Fondo creó una organización internacional, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), para administrar el sistema de indemnización creado por el Convenio.

El Convenio de Responsabilidad Civil entró en vigor en 1975 y el Convenio del Fondo en 1978. Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio del Fondo fueron modificados por Protocolos en 1976, 1984 y 1992. Las enmiendas de 1976 fueron esencialmente de forma. Los Protocolos de 1984 y 1992, por el contrario, introdujeron modificaciones fundamentales en los Convenios<sup>84</sup>, tales como: Límites de indemnización

---

<sup>84</sup> Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, España, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Portugal y Venezuela han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil. Sin embargo, el número de ratificaciones del Convenio del Fondo es muy reducido en Iberoamérica. De los

mucho más elevados que los establecidos en los Convenios iniciales (1976/1984). La cantidad total de indemnización disponible con los instrumentos de 1992 es 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional (FMI)<sup>85</sup> por suceso, en tanto que el monto total de indemnización con los convenios originales es únicamente 60 millones de Derechos Especiales de Giro. Por otro lado, el ámbito de aplicación es mucho más amplio en los Protocolos de 1992, pues estos tienen una cobertura desde el territorio hasta las doscientas (200) millas marinas o zona económica exclusiva de cada uno de los Estados Miembros, por su parte tanto el CLC de 1969 y el FONDO de 1971 solo abarcan los daños ocasionados en el territorio y mar territorial (12 millas marinas) de los Estados que son miembros de estos. Así mismo, El Protocolo de 1992 permite a los Estados Partes en el Protocolo de 1992 expedir certificados a buques matriculados en Estados que no son parte en el Protocolo de 1992, de manera que el propietario de un buque pueda obtener certificados de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969 y el Protocolo de 1992, incluso en los casos en

---

países iberoamericanos, sólo Colombia, España, México, Portugal, Uruguay y Venezuela, han ratificado los Convenios del Fondo hasta la fecha.

<sup>85</sup> Tipo de divisa emitida por el Fondo Monetario Internacional a la cual tienen derecho todos los países miembros según el monto de sus aportaciones. Los DEG son en realidad partidas contables que lleva el FMI y se asignan a cada país en proporción a sus cuotas. Algunas características de los derechos especiales de giro son: no pueden ser utilizados en la compra de bienes y servicios; los pueden usar los socios del fondo que tengan déficit en su balanza de pagos, o que estén perdiendo reservas monetarias. La importancia de los DEG radica en que contribuyen a incrementar la liquidez internacional que está basada en el oro o en reservas de divisas.

que el buque esté matriculado en un país que todavía no haya ratificado el Protocolo de 1992. Esto constituye un punto importante debido a que un buque que sólo cuenta con un certificado de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969 puede tener dificultades para desarrollar sus actividades comerciales en un país que ha ratificado el Protocolo de 1992, ya que este establece límites de responsabilidad mayores.

Listado de los Estados que han depositado un instrumento de adhesión, para los cuales el Protocolo que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil entrará en vigor hasta el 20 septiembre 2007.

Estados partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 al 1 de febrero de 2007.		
Arabia Saudita	Georgia	Maldivas
Azerbaiyán	Ghana	Mauritania
Benin	Guatemala	Mongolia
Brasil	Guinea Ecuatorial	Nicaragua
Camboya	Guyana	Perú
Chile	Honduras	República Árabe Siria
Costa Rica	Indonesia	República Dominicana
Côte d'Ivoire	Jamahiriya Árabe Libia	Saint Kitts y Nevis

Ecuador	Jordania	Santo Tomé y Príncipe
Egipto	Kazajstán	Senegal
<b><u>El Salvador</u></b>	Kuwait	Serbia y Montenegro
Emiratos Árabes	Letonia	Yemen

▪ **Convención Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por el transporte de materiales nucleares (NUCLEAR 1971).**

En 1971, la OMI, en colaboración con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la Agencia Europea de Energía Nuclear de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), convocó una conferencia en la que se adoptó un convenio para regular la responsabilidad respecto de daños resultantes del transporte de sustancias nucleares por vía marítima.

Este Convenio tiene como objetivo principal resolver las dificultades y conflictos que surjan de la aplicación simultánea a los daños de carácter nuclear de ciertos convenios marítimos relativos a la responsabilidad de propietarios de buques y de otros convenios que atribuyan la responsabilidad nacida de sucesos de carácter nuclear a los encargados de las instalaciones nucleares, desde o a las cuales se transporta el material de que se trate (esta asociado al

Convenio de París de 1960 y Convenio de Viena de 1963 que regula las instalaciones nucleares).

Así mismo, este Convenio dispone que una persona responsable de los daños causados en un suceso de carácter nuclear quedará exonerada de dicha responsabilidad si el empresario de la instalación nuclear es también responsable de dichos daños en virtud del Convenio de París de fecha 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, y del Convenio de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños y perjuicios nucleares, o en virtud de una legislación nacional análoga por lo que respecta a la protección acordada a quienes sufrieron los daños

▪ **Convención de Atenas sobre el Transporte de Pasajeros y su Equipaje por mar. (1974 / 1976).**

En 1974, la OMI, centró su atención en el problema del transporte de los pasajeros y su equipaje, el cual había sido tratado por el CMI, como ya hemos señalado, en dos convenciones separadas de 1974 y 1976 respectivamente. La OMI unificó ambos convenios, estableciendo en la convención de Atenas de 1974, un régimen común de responsabilidad de los perjuicios ocasionados a los pasajeros transportados en buques de navegación marítima y sus equipajes. En el mismo se declara responsable al transportista de los daños o pérdidas sufridos por los pasajeros si el suceso se debe a su culpa o negligencia.

▪ **Convención Internacional sobre limitación de responsabilidad en reclamos marítimos. (1924, 1957, 1976, 1996).**

A finales del decenio del 60, la comunidad internacional se percató de que los límites establecidos para determinar la responsabilidad del convenio de 1957 del CMI eran demasiado bajos, por lo que en 1976 la OMI hizo aprobar un nuevo instrumento sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, que elevó los límites en algunos casos en un 300%. Los límites se establecen para dos tipos de reclamaciones: los que se derivan de muerte o lesiones corporales y las relacionadas con cosas tales como daños causados a buques, bienes u obras portuarias. El protocolo de 1996, que aún no ha entrado en vigor, establece un aumento importante de la cuantía de las indemnizaciones pagaderas en casos de accidentes, y en él se ha introducido un procedimiento de "aceptación tácita" para actualizar esas cuantías.

▪ **Limitación de la Responsabilidad de los Armadores (1924 / 1957)**

En el ámbito internacional, existe, en primer término, la Convención de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de responsabilidad de los armadores de buques de mar de 1924, según este convenio el propietario respondía exclusivamente hasta el valor del buque y

del flete, pero no más allá de 8 libras por tonelada de arqueo (es decir, el peso total del buque) del buque. Los créditos por muerte o lesiones corporales tenían un límite independiente del anterior y también de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque. La parte no indemnizada de los créditos por muerte o lesiones corporales por el fondo constituido para atender exclusivamente dichos créditos, concurría con el resto de los créditos sobre el otro fondo de 8 libras esterlinas, graduándose en base a su privilegio"<sup>86</sup> ésta convención no tuvo un número significativo de ratificaciones elaborándose posteriormente la de 1957, la cual fue propuesta por la Asociación Británica de Derecho Marítimo, que se basó en el principio forfatorio en relación al tonelaje del buque<sup>87</sup>. En el año 1972, y a raíz de la sentencia de la Cámara de los Lores de Inglaterra, en el caso del buque "Tojo Maru" y de los inconvenientes que venía presentando la aplicación de la Convención de 1957, se decidió su reforma, dando como resultado la Convención de Londres de 1976.

El sistema que sigue la convención de 1976 se caracteriza por limitar los créditos marítimos, cambiando el sistema tradicional referido a la responsabilidad refleja (por los hechos del capitán y la tripulación) admitiendo

---

<sup>86</sup> Artículos 1 y 7 del Convenio de Bruselas de 1924.

<sup>87</sup> Dicho sistema se basa que en caso de daños materiales la limitación era de 1.000 francos por tonelada de arqueo del buque y en caso de daños corporales de 2.100 francos por tonelada de arqueo, es decir un total de 3.100 francos por tonelada". La unidad de cuenta consagrada fue el franco Poincaré, moneda de 65,5 miligramos y medio de oro de 900 milésimas"



también la limitación en los casos de culpa del principal, siempre que no sea de la llamada culpa temeraria. Asimismo, la Convención en cuanto a la limitación de responsabilidad estableció como unidad de cuenta al derecho especial de giro", distinguiéndose también los reclamos por muerte o lesiones corporales y por el otro los reclamos por daños materiales.

Existe un Protocolo a esta convención adoptado en 1996 pero que aún no ha entrado en vigencia.

▪ **Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo. 1979**

Las normas de este convenio están dirigidas a la creación de servicios destinados a la búsqueda y salvamento de personas que se encuentren en peligro en las costas marítimas del país correspondiente, por lo que es un tema más relacionado con la seguridad de las vidas humanas en el mar

▪ **Convención Internacional sobre Salvamento 1989.**

La importancia de esta convención es haber modificado el principio no cure no pay (sin éxito no hay pago) de la convención de Bruselas de 1910, por el principio no cure sometimes pay, (si no hay éxito, en algunos casos se debe un pago), en respuesta a un tema de suma actualidad como lo es la protección del medio ambiente, otorgando así un mecanismo eficaz para minimizar los daños en casos de accidentes marítimos al prever una compensación especial.

▪ **El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)**

Es el instrumento jurídico internacional encargado de prevenir la contaminación del medio marino producida por buques ya sea en el normal transcurso de sus actividades económicas o por accidentes marítimos. Su redactado actual comprende los tratados adoptados en 1973 y 1978 junto a una serie de protocolos adoptados posteriormente a fin de adaptar jurídicamente la nueva realidad socioeconómica en el sector del transporte marítimo de mercancías siempre bajo el auspicio de la Organización Marítima Internacional, OMI, con sede en Londres.

El primer MARPOL, adoptado el 2 de noviembre de 1973, cubría la contaminación producida por aceites, productos químicos, substancias peligrosas y desechos. El Protocolo de 1978 se adoptó en febrero de ese año como respuesta a una serie de accidentes producidos entre los años 1976 y 1977, y terminó por absorber el redactado original de modo que hoy se refiere técnicamente a la combinación de ambos instrumentos con el nombre de Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación Marina producida por Buques de 1973 modificada por el Protocolo de 1978 (en adelante la Convención).

La Convención comprende una serie de reglas que tienden a prevenir, y a la vez a minimizar la contaminación de buques incluidas en seis diferenciados anexos:

1. reglas para la prevención de contaminación producida por aceites;
2. reglas para el control de la contaminación por sustancias líquidas contaminantes a granel;
3. prevención de contaminación por sustancias peligrosas transportadas por mar;
4. prevención de contaminación por desechos de buques pesqueros;
5. prevención de contaminación por desechos de buques y,
6. prevención de contaminación del aire producida por buques, no estando éste último aun en vigor.

Parece interesante resaltar en este punto que la Convención sólo establece como obligatorio para los Estados Parte el aceptar los dos primeros anexos, dejando la aplicación de los restantes a la libre elección de los mismos<sup>88</sup>.

El MARPOL ha servido como marco de referencia para los distintos Estados a la hora de desarrollar su propia legislación en materia de protección del medio marino y aun a día de hoy sigue siendo el instrumento jurídico internacional por excelencia en la materia. Países como España por ejemplo

---

<sup>88</sup> Oceana, "El Vertido De Hidrocarburos desde Buques a los Mares y Océanos de Europa. La Otra Cara De Las Mareas Negras", 2003.

han tenido una notable actividad legislativa para moldear el MARPOL y adaptarlo así a las necesidades costeras de su país<sup>89</sup>.

Aun a pesar de la existencia de este Convenio se han registrado un buen número de desastres que han causado graves contaminaciones al mar; veamos en el siguiente cuadro algunos de ellos:

Fecha	Barco y País	Lugar del Accidente	del Vertidos en toneladas
Junio 1975	Showa Maru (Japón)	Estr. De Malaca.	237.000
Enero 1976	Olympic Brabery (Francia)	Costas Francesas	250.000
Mayo 1976	Urquiola (España)	Costas Españolas	100.000
Marzo 1978	Amoco Cádiz (Liberia)	Costas Francesas	200.000
Agosto 1983	Castillo de Bellver (España)	C. Sudafricanas	250.000
Marzo 1989	Exxon Valdez (EE.UU.)	Golfo de Alaska	40.000
Febrero 1991	Oleoductos (Kuwait)	Golfo Pérsico	1.000.000
Dic.1992	Mar Egeo (Grecia)	Costas Españolas	79.000
Enero 1993	Braer (Liberia)	Costas Inglesas	85.000

<sup>89</sup> Fundación Entorno, "Aprobadas Medidas Preventivas para la Manipulación de Hidrocarburos en el ámbito Marítimo y Portuario", 15 Febrero 2004.

▪ **Convención Internacional sobre la preparación, responsabilidad y cooperación en materia de contaminación por hidrocarburos. 1990.**

Esta convención tiene por propósito el reconocer la seria amenaza que representan para el medio marino los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los que intervienen buques, unidades mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos, además, tiene presente que al producirse un suceso de contaminación por hidrocarburos es fundamental actuar con prontitud y eficacia a fin de reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso, es por ello, que en dicho convenio se subrayo la importancia de hacer preparativos eficaces para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos y se destaca el papel fundamental que desempeñan a este respecto los sectores petrolero y naviero, reconociendo además, la importancia de la asistencia mutua y la cooperación internacional en cuestiones como el intercambio de información con respecto a la capacidad de los Estados para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos, la elaboración de planes de contingencia en caso de contaminación por hidrocarburos, el intercambio de informes sobre sucesos de importancia que puedan afectar al medio marino o al litoral y los intereses conexos de los Estados, así como de la investigación y desarrollo en relación con los medios de lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el medio marino.

El Convenio se administra en forma independiente de los órganos internos de la OMI, (Comités y Subcomités), mediante la realización de Reuniones Consultivas anuales de las Partes Contratantes, quienes asisten con delegaciones. Estas Reuniones se desarrollan conforme al Reglamento Interior, habiendo sido designada la Organización Marítima Internacional, como Organismo competente para que se encargue de las funciones de Secretaría en relación con el Convenio (Art. XIV, LC).

El objeto de las Reuniones Consultivas de las Partes Contratantes del Convenio, es examinar regularmente la aplicación de él, revisando y adoptando enmiendas y aprobando procedimientos de control, basados en consideraciones de tipos jurídicas, técnicas o científicas, con el fin de lograr y mejorar la aplicación y el cumplimiento del Convenio en la prevención de la contaminación del mar. En 1996 se aprobó un Protocolo al Convenio, el cual tiene como objeto reemplazar al Convenio original y, en la medida que se cumplan los requisitos para que éste entre en vigor, se generará en las reuniones consultivas de las Partes Contratantes, sesiones paralelas para tratar asuntos que deberán ser relacionadas e interpretados con cada instrumento jurídico. Esto último se mantendrá hasta que todas o gran parte de las Partes Contratantes ratifiquen o se adhieran al Protocolo, circunstancia en la cual el Convenio de Londres 1972 fenecerá.

- **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 ("Reglas de Hamburgo").**

Este convenio se diferencia de las Reglas de La Haya, al transferir al transportista riesgos que antes asumía los intereses de la carga, suprimiendo la exoneración de responsabilidad en caso de culpas náuticas y modificando la fórmula de exoneración en caso de incendio. Establece como principio general la responsabilidad del transportista por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de la carga o la demora en su entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora, se produce cuando las mercancías se encuentren bajo la custodia del transportista, a menos que este pruebe que él sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

- **Sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas (1926 / 1967)**

Esta Convención tenía por finalidad hacer valer a nivel internacional las hipotecas, prendas y privilegios, pero este objetivo no fue logrado, por lo que el CMI (Comité Marítimo Internacional) hizo aprobar una nueva convención en 1967, mejorando el rango de la hipoteca, al reducir el número de créditos privilegiados con preferencia.

- **Convención sobre privilegios Marítimos e Hipoteca Naval. (1993).**

Este convenio tiene por objeto mejorar las condiciones para el financiamiento de buques y el desarrollo de las marinas mercantes nacionales y promover la uniformidad internacional en el campo de los privilegios marítimos y la hipoteca naval.<sup>90</sup> Presenta como innovación, la desaparición de los créditos por remoción de restos náufragos y por contribución a la avería gruesa de la lista de los privilegios marítimos que preceden a la hipoteca marítima. Por lo demás, tiene pocas diferencias con el Convenio del 67, pues aunque aporta algunas modificaciones que redundan en un mayor amparo de la hipoteca naval, el rango concedido a la misma no conlleva una reforma radical de la situación vigente con la anterior convención, ya que, si bien no tiene créditos obsoletos, todavía tienen un rango preferente los derechos portuarios, pasos de canales y pilotaje que, proviniendo de Autoridades Públicas podrían tener una protección en la normativa de derecho público. Los créditos por daños a propiedades, están concebidos en forma muy amplia aunque con exclusión de las reclamaciones de carga por vía contractual, y ello es importante por la confusión creada por el Convenio de 1926. Finalmente, el Convenio de 1993 aporta algunas modificaciones que redundan en un mayor amparo a la hipoteca naval.

---

<sup>90</sup> COVA ARRIA, Luis, Informe al Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela, Dirección General Sectorial de Economía y Cooperación Internacionales, División de Transporte y Comunicaciones, 15 de Julio de 1993.



- **Código de Conducta de Conferencias Marítimas de Líneas Regulares de Navegación (1974)**

Esta convención entró en vigencia el 6 de Octubre de 1983 para regular el sistema de las conferencias marítimas a fin de facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial, promoviendo el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico. El objetivo de la misma es garantizar un equilibrio entre los diversos intereses involucrados, evitar la discriminación y poner a disposición la información pertinente sobre sus actividades.

- **Proyecto de Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques.**

Este proyecto de la Conferencia para el Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD), está basado en el proyecto de Lisboa del CMI, y fue discutido en el mes de Marzo de 1999 en Ginebra, siendo su propósito esencial, "afectar determinados bienes, en este caso el buque, a garantizar determinadas obligaciones nacidas de la misma actividad del buque y siempre buscando que esta medida (el embargo) pueda ser sustituida por otra garantía que permita al buque continuar su operación dentro de un mínimo de tiempo de inactividad, pues ello puede afectar a los mismos acreedores".<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> Conferencia dictada por Ignacio Melo en Cancún, Quintana Roo, 30 de Noviembre al 4 de Diciembre 1998.

- **Las normas de la OIT que se refieren a los pescadores.**

En la OIT, tradicionalmente era la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo de la Industria Pesquera la que discutía las cuestiones relativas a este sector. Esta Comisión se reunió en 1954, 1962, 1978 y 1988, y en esta última ocasión discutió sistemas de remuneración e ingresos, de adaptación profesional a los cambios técnicos en la industria pesquera y las necesidades sociales y económicas de los pescadores a pequeña escala, así como de las comunidades pesqueras rurales. Los temas de seguridad y salud se abordaron en el contexto de estos temas.

La Conferencia Internacional del Trabajo adoptó normas internacionales del trabajo sobre los pescadores en sus reuniones de 1920, 1959 y 1996. En total se adoptaron siete instrumentos, todos ellos directa o indirectamente relacionados con la seguridad y salud en la industria pesquera. A continuación se hace una breve descripción de estas normas, que generalmente se aplican a la pesca en aguas saladas, y que establecen que se consulte a los armadores de los buques de pesca y a las organizaciones de pescadores sobre los temas correspondientes. El capítulo 6 brinda informaciones adicionales (por ejemplo, sobre ratificaciones, denuncias, etc.) en relación con las labores de la Comisión tripartita encargada de revisar estas normas y de aportar opiniones sobre cuáles de ellas están al día y, por lo tanto, deberían promoverse, de las que necesitan revisión y de las que están ya superadas.

- **Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (Resol. 113)**

Este Convenio dispone que ninguna persona pueda ser empleada a bordo de un barco de pesca, en cualquier calidad, si no presenta un certificado que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya ser empleada, firmado por un médico autorizado por la autoridad competente. La autoridad competente podrá autorizar excepciones, bajo determinadas condiciones, a los barcos que normalmente no efectúen en el mar viajes de más de tres días de duración. La autoridad competente determinará asimismo la naturaleza del examen médico que deba efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el certificado médico. Hay cláusulas especiales para las personas menores de 21 años de edad, y está previsto que la persona a quien se haya negado un certificado pueda pedir otro reconocimiento por uno o más árbitros médicos.

- **Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (Resol. 7)**

Esta Recomendación recuerda la declaración contenida en la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, en virtud de la cual todas las comunidades industriales deberán esforzarse por adoptar, tan pronto lo permitan las circunstancias especiales en que puedan hallarse, «la jornada de ocho horas, o la semana de 44, como fin a alcanzar donde quiere que no se haya obtenido todavía», y recomienda a continuación que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo adopte una legislación que limite, en el

expresado sentido, las horas de trabajo de todos los trabajadores empleados en la industria de la pesca, con las cláusulas especiales necesarias para hacer frente a las condiciones peculiares de dicha industria en cada país y que, para preparar dicha legislación, cada gobierno consulte a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores.

▪ **Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (Resol. 112)**

Este Convenio estipula que los niños menores de 15 años no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca; ello no obstante, dispone que dichos niños podrán tomar parte ocasionalmente en las actividades a bordo de barcos de pesca, en ciertas condiciones (que tales actividades no sean nocivas para su salud o su desarrollo normal, que no sean de naturaleza tal que puedan perjudicar su asistencia a la escuela y que no tengan como objeto ningún beneficio comercial).

También se contemplan excepciones para el trabajo de los niños en los buques escuela, a condición de que la autoridad pública apruebe y vigile dicho trabajo.

▪ **Asistencia y Salvamento (1910 / 1967).**

Esta Convención unificó las reglas en materia de asistencia y salvamentos marítimos, estableciéndose el principio del resultado útil para tener el derecho a remuneración. En 1967 se le aprobó un Protocolo modificadorio, sin mayores cambios, salvo que extendió su ámbito de aplicación a los buques de Estado,

tanto para el caso de que presten un servicio de asistencia o salvamento, como para el caso que se beneficien de él.

En la Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) celebrada en 1989 en Londres, fue aprobada la nueva Convención Internacional sobre Salvamento, la cual, tiene por finalidad la protección del medio ambiente, facilitar la contratación de las tareas de asistencia y salvamento cuando se ha producido el accidente, prever la coparticipación de los salvadores y establecer la posibilidad de cobrar la indemnización de los gastos y una recompensa especial, en algunos casos, por lo realizado en beneficio del medio ambiente, a pesar de no haber obtenido resultado útil con respecto al buque y a otros bienes auxiliados<sup>92</sup>.

▪ **Convención para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Abordajes (1910)**

El principal problema que genera la no ratificación de esta Convención por los países iberoamericanos<sup>93</sup>, tiene que ver con el hecho de que la misma establece el principio de la graduación de culpas en el caso de los abordajes que se produzcan por culpa concurrente, en cambio, los códigos de Comercio

---

<sup>92</sup> Ray Domingo Jose. Derecho de Navegación. Tomo I. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, Argentina. 1992.

<sup>93</sup> Sólo han ratificado esta Convención en Iberoamérica: Argentina, Brasil, República Dominicana, Haití, México, Nicaragua, Paraguay, Portugal, España y Uruguay.

basados en el Código Francés de 1808, establecen el sistema de compensación de culpas, el cual resulta bastante injusto en estos casos y ha sido abandonado por casi la totalidad de las legislaciones modernas. Esta Convención, se aplica a los abordajes entre buques de mar y embarcaciones de navegación interna sin tener en cuenta las aguas en que el accidente se ha producido, excluyéndose los buques de guerra y los buques de Estado, destinados exclusivamente a un servicio público.

▪ **Competencia Civil y Penal en casos de abordajes (1952)**

La Convención sobre competencia civil en materia de abordajes pretendió resolver el problema del tribunal competente en casos de abordajes entre buques con distintas banderas<sup>94</sup>. La Convención relativa a la competencia penal establece el principio de que ni el Capitán o cualquiera de las personas al servicio del buque, no pueden ser encausados penal o disciplinariamente sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera

---

<sup>94</sup> .El artículo 1º de la Convención establece que la acción civil puede iniciarla el actor a su elección: a) ante el tribunal de la residencia habitual de demandado o de una de sus sedes comerciales; b) ante el tribunal del lugar del abordaje si se hubiera producido en puertos, radas o aguas interiores; c) ante el tribunal del lugar donde se hubiera embargado el buque perteneciente al demandado; d) lugar donde el demandado hubiera dado una caución u otra garantía y el embargo hubiera podido practicarse.

enarbola el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación, salvo que se produzca en las aguas interiores<sup>95</sup>

▪ **Sobre Conocimientos de Embarque (Reglas de la Haya-Visby, 1924 / 1968)**

En 1924 fue aprobada en Bruselas la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, convención que se conoce como *Reglas de La Haya*, en virtud de que éstas reglas, existentes con anterioridad a la Convención, fueron el antecedente e inspiración del texto internacional. Desde su aprobación, las Reglas de La Haya han regido el transporte marítimo en el ámbito internacional, convirtiéndose en el estatuto jurídico más generalizado que rige esta materia, contando con un número importante de ratificaciones<sup>96</sup> y que además ha sido incorporada en las legislaciones de muchos países.<sup>97</sup> La aplicación de esta convención, en la mayoría de los países Iberoamericanos que no la han ratificado, deriva de la Cláusula Paramount incorporada en los Conocimientos de Embarque, la cual podemos definir como una expresión de la voluntad de las partes en el

---

<sup>95</sup> Hay que tomar en cuenta que muchos países iberoamericanos son parte del Código Bustamante, cuyos artículos 289 al 294 regulan el régimen de la competencia civil en materia de abordajes y el 301 la competencia penal.

<sup>96</sup> 85 países la han ratificado, según reporte del Comité Marítimo Internacional, publicado en el Anuario de 1996, Antwerp II. En Iberoamérica la han ratificado, Argentina, Bolivia, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Perú, Portugal, España.

<sup>97</sup> Argentina, Inglaterra; Bélgica, Estados Unidos, Canadá, Alemania, entre otros.

transporte marítimo internacional por la que estas deciden incorporar en su contrato un determinado texto convencional (o una parte de este), de los vigentes en materia de transporte marítimo, esto es, las Regla de la Haya-Visby o las reglas de Hamburgo, (o bien una ley estatal que haya dado efecto a cualquiera de ellos). La Cláusula Paramount suele incluirse en el Conocimiento de Embarque (B/L, por sus siglas en ingles (como una expresión del contrato de transporte, o en una póliza de fletamento que incorpore los términos y condiciones de un B/L y se haya puesto en circulación)<sup>98</sup>. Finalmente existen dos protocolos alusivos a esta Convención, uno en 1968, conocido como las Reglas de Visby, y otro de 1979, cuya innovación fue introducir los Derechos Especiales de Giro, DEG, como moneda de cuenta para fijar el monto de la limitación de responsabilidad.

▪ **Sobre Inmunidad de los Buques de Estado (1926 / 1934)**

Esta Convención y su Protocolo de 1934 establecen el principio de que los buques de Estado o explotados por él, sus cargamentos y pasajeros, están sometidos en lo que concierne a las reclamaciones relativas a la explotación o al transporte, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones aplicables a los buques, cargamentos y armamentos privados, a

---

<sup>98</sup> Las Cláusulas Arbitrales Marítimas a la luz de los “usos” del tráfico Internacional. Rosario Espinosa Calabuig, Profesora Titular de Derecho Internacional Privado de la Universidad de Valencia



menos que, estén afectadas exclusivamente en el momento del nacimiento del crédito, a un servicio gubernamental y no comercial.

▪ **Embargo Preventivo de Buques de Mar (1952)**

Esta Convención consagra el principio fundamental que un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de otro Estado contratante si no es en virtud de una autorización judicial y de un crédito marítimo, sin que pueda interpretarse que las normas establecidas en la Convención implican una ampliación o restricción de los derechos y poderes de los Estados o autoridades públicas o portuarias para embargar o detener un buque o impedir de otra forma que se haga a la mar dentro de su jurisdicción, de acuerdo a las leyes internas o sus reglamentos.

En la reunión del Comité Marítimo Internacional (C.M.I.) en Venecia en 1983, el Consejo Ejecutivo encomendó al profesor Allan Philip, la presidencia del Grupo de Trabajo que debía considerar la eventual reforma o sustitución de la Convención de 1952, en razón de que se había acordado que era conveniente el estudio paralelo de esta convención con la referente a hipotecas y privilegios.

El Proyecto fue presentado en la Conferencia de Lisboa de 1985 y fue aprobado con algunas enmiendas.

Actualmente existe un nuevo proyecto de UNCTAD, basado en el de Lisboa, y que será discutido el próximo mes de Marzo de 1999, cuyo propósito es, tal como lo afirmara el Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Ignacio Melo en la pasada reunión del Instituto en Cancún, México<sup>99</sup>, *"llevar al ámbito del Derecho Marítimo la finalidad de cualquier embargo preventivo, es decir, el de afectar determinados bienes, en este caso el buque, a garantizar determinadas obligaciones nacidas de la misma actividad del buque"*.

En cuanto a los Convenios que aun no han entrado en vigor están relacionados al transporte de sustancias peligrosas, al transporte marítimo de pasajeros y a la construcción de buques, entre los cuales destacan:

- **Convenio de Torremolinos y Protocolo de Torremolinos.**

El Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, fue el primer convenio internacional concertado sobre la seguridad de los barcos de pesca. Se concibió más como un documento oficial que como un Código o Directrices Voluntarias (véase más adelante), formulado más bien según las líneas del Convenio Internacional

---

<sup>99</sup> MELO, Ignacio, "México ante el Proyecto de Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques", VI Congreso Iberoamericano de Derecho Marítimo, Cancún, Quintana Roo, 30 de Noviembre al 4 de Diciembre,

para la Seguridad de la Vida en el Mar, 1974 (SOLAS), y fue aprobado en una conferencia celebrada en Torremolinos, España. El Convenio contiene requisitos de seguridad para la construcción y equipo de los barcos pesqueros nuevos de navegación marítima, con cubierta y de 24 m de eslora o más, incluidos los barcos que elaboran sus capturas (cantidad de peces extraídos del mar medidos en toneladas). Sus disposiciones afectan a los barcos ya existentes sólo en lo relativo a requisitos de radio.

Una de las características más importantes del Convenio fue que por primera vez se incluían requisitos de estabilidad en un convenio internacional. Otros capítulos tratan de asuntos como la construcción, estanquidad y equipo; maquinaria e instalaciones eléctricas y espacios de maquinaria sin vigilancia permanente; protección, detección, extinción y lucha contra incendios; protección de la tripulación; medios salvavidas; procedimientos como obligaciones y ejercicios de emergencia; radiotelegrafía y radiotelefonía; y equipo de navegación de bordo.

Dicho Convenio fue concertado en 1977 por representantes de 45 países, pero posteriormente el Convenio no recibió ratificaciones suficientes para entrar en vigor, ya que muchos Estados aducen que es demasiado estricto o demasiado amplio para sus flotas pesqueras. Por ello, se decidió preparar un Protocolo al Convenio. La finalidad del Protocolo de 1993 es superar las limitaciones de las disposiciones del Convenio que han causado dificultades para los estados para que estos lo ratifiquen (el Convenio) y, de esa forma,

lograr que el Protocolo entre en vigor lo antes posible,<sup>100</sup> ya que al ratificar el protocolo se ratificaría la convención.

▪ **Convención Internacional sobre la indemnización por los daños causados por el transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. 1996.**

Ha sido llamado convenio SNP, se basa en el sistema de dos estratos establecidos por el Convenio de Responsabilidad Civil y en del Fondo (del que hemos hablado anteriormente), pero cubriendo no sólo la contaminación, sino también los riesgos de incendio y explosión, así como los casos de muerte o lesión corporal y la pérdida de bienes o los daños sufridos por los bienes.

▪ **Registro de Buques (1986).**

Convención de las Naciones Unidas que trata sobre las condiciones para el Registro de Buques, fue aprobada en Génova en 1986, y aún no ha entrado en vigencia.

▪ **Transporte Multimodal (1980)**

Sigue el sistema de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo siendo ésta precisamente la razón de que muchos países no la hayan ratificado. Sin

---

<sup>100</sup> El Protocolo de 1993 ha sido ratificado sólo por seis Estados (Cuba, Dinamarca, Islandia, Italia, Noruega y Suecia), y no es probable que entre nunca en vigor, ya que debió haber entrado en vigor un año después de que lo hubieran ratificado al menos 15 Estados

embargo en los países de la Comunidad Andina de Naciones (Pacto Andino), se aplica, en materia de Transporte Multimodal la Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, ya que sus normas son ley en las Repúblicas de Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia y Venezuela. La Decisión 331 establecía el Sistema de Responsabilidad de Las Reglas de La Haya-Visby, al mantener la exoneración por culpas náuticas e incendio. Fue sustituida por la Decisión 393 del Acuerdo de Cartagena, la cual ha sido muy criticada debido a que el operador de transporte multimodal se ampara en una cláusula, según la cual no es tal(Operador), sino un simple comisionista de transporte.

- **Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, (Viena 1991).**

La Convención contiene normas uniformes que rigen la responsabilidad del empresario de terminales por las pérdidas y daños que sufran las mercaderías objeto de transporte internacional mientras se encuentran en la terminal, así como por la demora en su entrega.

- **Pasajeros Clandestinos (1957)**

Esta convención no posee aún el número de ratificaciones necesarias para entrar en vigencia, por cuanto ha sido muy criticado el hecho de la misma

establece que los armadores pueden deshacerse de los polizones, sin entrar a establecer lo que deben hacer los Estados que lo reciban.

- **Transporte de Pasajeros por Mar (1961)**

En 1961 fue aprobada la Convención y su Protocolo, para la unificación de ciertas reglas en materia de la responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros la cual no ha entrado en vigencia.

- **Transporte marítimo de Equipaje de Pasajeros (1967)**

En 1967 como complemento a la convención de 1961 sobre transporte de pasajeros, se sancionó una convención que regulaba la responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros en relación con su equipaje, la cual tampoco ha entrado en vigencia.

En 1961 fue aprobada la Convención para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar y en 1967 se sancionó la Convención relativa al transporte marítimo de equipaje de pasajeros. Posteriormente, en 1974, ambas convenciones (Transporte de pasajeros por mar de 1961 y Transporte Marítimo de Equipaje de Pasajeros de 1967). fueron fusionadas en una sola Convención denominada Convención de Atenas sobre el Transporte de Pasajeros y su Equipaje, la cual cuenta con un protocolo aprobado en Londres en el año 1976. El Convenio consagra la limitación en los

casos de daños personales y el de equipaje en Derechos Especiales de Giro (DEG).

- **Responsabilidad de los Explotadores de Buques Nucleares (1962)**

Esta convención, y su protocolo adicional, establecen la responsabilidad objetiva de los explotadores de buques nucleares por los daños causados por un accidente nuclear en el que ha intervenido el combustible nuclear del buque o los productos o desechos radiactivos producidos en el mismo.

- **Inscripción de Buques en Construcción. (1967)**

Esta convención no ha entrado en vigor, ya que su ámbito de aplicación ha sido incluido en las convenciones sobre privilegios e hipotecas.

A pesar de esa fructuosa labor del CMI para hacer aprobar las Convenciones Internacionales de Derecho Marítimo por ella redactadas, a partir de 1968, las organizaciones internacionales gubernamentales habían venido poniendo en sus respectivas agendas diversos temas relacionados con el Derecho Marítimo. De allí nació el evidente peligro de que los puntos de vista del CMI fuesen ignorados en un futuro y pudiera desaparecer la razón de su existencia

Adicionalmente, los Estados soberanos, demandaban su participación desde el comienzo en el proceso legislativo internacional de formulación de las convenciones marítimas, por lo que el ya fallecido Presidente del CMI, Albert

Lilar y otros líderes, visualizaron que el viejo método de cambiar el Derecho Internacional Marítimo Privado a través del esfuerzo combinado de los miembros del comercio marítimo, abogados y el gobierno belga, había prácticamente cesado en sus funciones, quedando bloqueado el mecanismo de la preparación, por parte del Comité Marítimo Internacional (CMI), de los proyectos de convenciones internacionales y la convocatoria de conferencias, por parte del mismo gobierno belga, a fin de que fuesen examinados y aprobados los proyectos, mecanismo éste considerado para esa época como indispensable a falta de una iniciativa de la comunidad internacional.

Como podemos ver, muchos de los convenios analizados anteriormente han sido creados en países europeos, pero eso no implica que tengan alcances en países tales como el nuestro. Ya que El Salvador en la actualidad ha tenido una apertura marítima (reconstrucción del Puerto de Cutuco y otros, lo cual traerá grandes ventajas económicas para nuestro país.) por ello necesita contar con un sistema de cooperación en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas, concernientes a la navegación comercial internacional; así como alentar y facilitar la adopción general de normas en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Entre los Convenios ratificado por El Salvador tenemos:



- a) El convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG'72, ratificado el día 25 de septiembre de 1997, Diario Oficial 203), el cual fue adoptado ante la creciente necesidad de revisar y actualizar el reglamento para prevenir abordajes en el mar territorial salvadoreño, salvaguardando así su jurisdicción.
- b) El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC'90, ratificado el 12 de diciembre de 1996, Diario Oficial 28), el cual fue adoptado en base a la necesidad de preservar el medio humano en general y el medio marino en particular, de cualquier tipo de sucesos de contaminación por hidrocarburos, ya que El Salvador, aunque no ha sufrido un desastre marino por contaminación, no está exento de ello.
- c) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969 (CLC 1969 y sus Protocolos modificativos de 1976 y 1992, ratificado el 24 de agosto de 2001, Diario Oficial 169), El Salvador, se vio en la necesidad de ratificar dicho Convenio debido a los peligros de la contaminación que pueda resultar por derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos del transporte marítimo internacional que naveguen por sus aguas territoriales; debido a esto se hizo imprescindible el garantizar una indemnización a las personas que sufran daños causados por la contaminación.

- d) El Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988 (SUA'88, ratificado el día 13 de septiembre de 2000, Diario Oficial 206), dicho protocolo permite reprimir cualquier acto ilícito que se suscite en las aguas marinas donde el salvador ejerce *soberanía y jurisdicción*, deducir responsabilidades del caso e imponer las sanciones pertinentes a cualquier persona que infrinja las normas o cometa actos ilícitos dentro de una plataforma fija emplazada en la Plataforma Continental.
- e) Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988. (SUA'88, ratificado el 13 de septiembre de 2000, Diario Oficial 207). El cual tiene como base el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional, así como el fomento de las relaciones de amistad y cooperación entre los gobiernos, con miras a elaborar y adoptar medidas eficaces y prácticas para la prevención de todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.
- f) Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE'69), A través de este convenio 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.
- g) El Convenio de Creación de la Organización Marítima Internacional.

Así mismo Organismos Internacionales tales como la OMI y la UNCTAD, dieron lugar a la creación de un proyecto para el mejoramiento del sistema Marítimo y Portuario, denominado “Proyecto de Mejoramiento y Desarrollo del Sistema Marítimo y Portuario de Centroamérica” TRANSMAR (1975-1979), el cual estableció en Centroamérica la necesidad de modernizar la legislación marítima en los países Centroamericanos.

Las acciones desarrolladas por la UNCTAD y la OMI en dicho Proyecto, crearon conciencia en los sectores involucrados en las actividades marítimas sobre la importancia de disponer de autoridades marítimas para facilitar la modernización de la legislación marítima portuaria.

Con tal fin la COCATRAM en conjunto con la OMI y UNCTAD ejecutó de 1991 a 1994 el Proyecto de “Centroamérica para el desarrollo de una Asistencia Moderna y Armonizada Legislación Marítima”, denominada PROYECTO LEGISMAR. El cual centro sus discusiones en la creación de ocho modelos de leyes que contenían los siguientes aspectos:

- 1.- Los Espacios Marítimos Nacionales
- 2.- Sujetos de la Navegación
- 3.- Buques y Garantías Marítimas
- 4.- Contratos de Explotación del Buque
- 5.- Transporte Multimodal
- 6.- Accidentes Marítimos
- 7 Seguro Marítimo

## 8.- Ordenación del Transporte Marítimo

Finalmente, los modelos de leyes del Proyecto LEGISMAR, contribuyeron en cierta medida a modernizar la legislación marítima en Honduras, Nicaragua, y El Salvador.

- ✓ **Honduras** promulgó: la Ley Orgánica de la Marina Mercante de 1995 y el Reglamento de Transporte Marítimo de 1997
- ✓ **Nicaragua** promulgó: la Ley de Transporte Acuático del 2001 y la Ley sobre Remoción de Naufragios del 2001 y su Reglamento y,
- ✓ **El Salvador** promulgó la Ley General Marítimo Portuaria del 2002, dentro de la cual quedan comprendidas todas las relaciones jurídicas vinculadas a la actividad marítima y portuaria. En especial, están comprendidas las siguientes personas y actividades:
  - La Autoridad Marítima Portuaria;
  - Toda persona que desarrolle actividades marítimas portuarias;
  - Los actos relacionados a las actividades marítimas portuarias de los buques, en razón de la propiedad de éstos;
  - Los hechos ocurridos, los actos jurídicos realizados y los delitos cometidos a bordo de los buques navales, ocurridos *en aguas jurisdiccionales* del territorio salvadoreño;
  - Las actividades vinculas a los Puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias;

- La planeación programación y ejecución de las acciones correspondientes a la promoción, operación y desarrollo de los puertos y terminales; y
- La administración de la zona de desarrollo portuario.

Debemos de aclarar que todavía El Salvador no ha ratificado muchos convenios importantes para el Estado, ya sea por la necesidad de elaborar reservas en ellos, porque entran en conflicto con alguna disposición constitucional, o porque muchos de ellos son creados tomando en cuenta factores o situaciones económicas, de navegación, o posición socio-económica del Estado que se aleja de los recursos marítimos con los que cuenta El Salvador. A manera de ejemplo podemos mencionar la Convención sobre Responsabilidad de Armadores, el Convenio de Buques en construcción; puesto que no contamos con una infraestructura adecuada para la construcción de los mismos.

Pero es fundamental, que El Salvador se adhiera, ratifique y reglamente los principales Convenios internacionales de derecho privado y público administrados por la Conferencia para el Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD), El comité para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), OIT y la OMI, lo que facilitará el proceso de modernización y armonización de su legislación marítima.

La implantación de dichas normas jurídicas contenida en los Convenios internacionales marítimos, conllevan la necesidad de resguardar los aspectos de soberanía, bajo tres rasgos de competencia:

- a) *Competencia como Estado Ribereño.* Los buques de todos los Estados, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial debiendo, por supuesto, observar las leyes y reglamentos nacionales y las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.
- b) *Competencia como Estado Rector de Puerto.* Que permite regular la condición de seguridad de los buques que arriban a los puertos nacionales y asimismo permite establecer regulaciones para proteger el medio marino.
- c) *Competencia como Estado de Abanderamiento.* Que regula la actividad de los buques nacionales. Para ejercer dichas competencias se requiere que el Estado disponga de una eficaz y eficiente Autoridad Marítima Portuaria.

## **CAPITULO IV**

### **CONTROVERSIAS CON QUE TROPIEZA LA APLICACIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL TERRITORIO SALVADOREÑO VS. EL NUEVO DERECHO DEL MAR.**

Las normas de la Convención de Jamaica han surgido de un prolongado esfuerzo de concertación entre los Estados, que paralelamente han ido ajustando sus legislaciones internas y suscribiendo declaraciones, dándole amplio respaldo, de manera General.

La Convención conforme al artículo 308, entro en vigencia el 16 de noviembre de 1994, doce meses después de haberse depositado el instrumento por parte de Guyana, desde esas fechas hasta el 26 de Agosto de 2005 se habían recibido noventa y un instrumentos adicionales de ratificación o adhesión, elevando el numero total de miembros a ciento cincuenta y cuatro, incluyendo a las organizaciones Internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de las Naciones para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).

En cuanto a la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, esta varia conforme a la tendencia de los Estados en adaptar su Legislación Nacional a la legislación Internacional ya sea de manera positiva o negativa; lo cual no necesariamente indica que la Convención esta

siendo completamente aplicada a todos los casos en los cuales debe aplicarse. Ya que el art. 3 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece: «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 las líneas de base determinadas de conformidad con la presente Convención»

El límite de las 12 millas ha sido adoptado de forma prácticamente universal y ningún autor duda hoy de su carácter oponible erga omnes, con independencia de la Convención, como norma consuetudinaria. Sin embargo, no siempre ha sido así y, de hecho, esta situación pacífica contrasta con la viva polémica que sobre la anchura que hubiera de tener el mar territorial ha existido a lo largo del presente siglo. Como anteriormente hemos anotado en capítulos anteriores, dicha polémica se inicia en la Conferencia de codificación de La Haya, en 1930, donde se hunde el mito de la regla de las 3 millas y continúa después de la Segunda Guerra Mundial con reclamaciones que van desde esas 3 millas hasta las 200, si bien empieza a crearse un consenso alrededor de las 12 millas que cristaliza a principios de los años setenta, tanto fuera como dentro del marco de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En El Salvador la situación es un poco diferente. En 1950. La Asamblea Constituyente de El Salvador señaló en el Artículo 7 del proyecto de la nueva Constitución los Límites de la soberanía nacional en el territorio marítimo,



estableciendo las 200 millas como mar adyacente a partir de la línea de la más baja marea.

La justificación fue que para esa época no existía una regla universal en el derecho internacional que determinara la anchura del mar territorial, por lo que ante la posibilidad de aprovechar los recursos vivos y minerales del mar adyacente a las costas, era lógico que El Salvador determinara la importancia de ejercer soberanía en las 200 millas marinas. El Salvador consideraba que su jurisdicción marítima no obstante era una unidad con carácter de soberanía se autolimitada y descomponía en fajas con diversos regimenes jurídicos; en atención a los intereses en presencia. Pues sus principales razones para proclamar un mar territorial especial de 200 millas son de orígenes y finalidad económicos.<sup>101</sup>

“El móvil principal de nuestro principio sobre el Mar Territorial es de naturaleza básicamente económica. Desde hace 22 años cuando las 200 millas aparecen en nuestra Carta Magna, se reconoce que la riqueza plena del mar debe de ser patrimonio del Estado, por razones elementales de supervivencia y desarrollo. Y la manera mas efectiva de garantizar los derechos es enmarcándolo dentro de un orden jurídico expreso, determinado, justo y progresivo.<sup>102</sup> La posición de El Salvador fue antecedida por posiciones

---

<sup>101</sup> Declaración de El Salvador en la Conferencia de Santo Domingo. Ministerio de Relaciones Exteriores.

<sup>102</sup> Discurso pronunciado pr el Ing. Mauricio Alfredo Borgonovo pohl en la reunión del grupo de Montevideo, sobre el Derecho del Mar, 15 de Febrero de 1973.

similares de países como Chile, Perú, Argentina y Costa Rica, siendo el caso concreto de Chile, Ecuador y Perú los que firmaron la Declaración de Santiago de 1952 y a los cuales se les reconoce que defienden una riqueza fabulosa y que lo hacen en razón de sus condiciones peculiares, de las características del fondo del mar frente a sus costas, de las migraciones de las especies marinas, de las cuales se han encontrado grandes concentraciones hasta 187 millas de la costa<sup>103</sup>. Los países antes mencionados cuentan con legislaciones nacionales que señalaron extensiones de mar territorial mas allá de las 3 millas de las que se reconocían por los países mas avanzados como la máxima extensión posible para ejercer derechos de jurisdicción; siendo la principal preocupación de estos la de preservar la riqueza de sus recursos naturales.

Dicha posición constitucional fue sostenida invariablemente por los representantes de El Salvador en distintos foros internacionales, especialmente durante la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar celebrada en Ginebra en 1958 y la Segunda Conferencia realizada en 1960:

*"EL Salvador ha mantenido a nivel internacional que la zona de mar adyacente de 200 millas lo entiende como mar territorial. Y no puede ser mas consecuente con la redacción del articulo citado, que empieza diciendo: "El territorio de la Republica, dentro de sus actuales limites es irreducible".*<sup>104</sup>

---

<sup>103</sup> Luna Tobar, Alfredo "Prensa libre Guatemala 24 de Febrero de 1970".

<sup>104</sup> Dr. Reynaldo Galindo Pohl, en discurso pronunciado en el Law of the sea institute de la Universidad de Rhode Island, el 24 de Junio de 1971.

Sin embargo, siempre existió una segunda visión de la posición de El Salvador en vista de que el legislador no hablo de un mar territorial de 200 millas sino de un "mar adyacente", el cual quedaba sujeto a ser regulado de conformidad al derecho internacional. Es así que durante la Conferencia de 1960, el representante de El Salvador, Dr. Reynaldo Galindo Pohl, advirtió que se podría proponer a la Asamblea Legislativa que reglamentara el principio constitucional de tal forma que se armonizara con la norma internacional.

Durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual comenzó en 1973 y finalizo en 1982, El Salvador mantuvo inamovible su posición, ya que argumento que todavía faltaba armonizar la disposición constitucional referente a los limites del territorio con las nuevas corrientes del derecho del mar, a fin de darle cabida a la pluralidad de regímenes, que supone la Convención del mar.

En 1983 entro en vigor la actual constitución y es la que rige los destinos de nuestro país, la cual en su articulo 84 se señalan los limites del territorio nacional, incluyendo las famosas 200 millas, todo de conformidad al derecho internacional de la siguiente manera:

“Articulo 84.- El territorio de la Republica sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreductible y además de la parte continental, comprende: El territorio insular integrado por las islas, islotes y cayos que enumera la Sentencia de la Corte Centroamericana de Justicia, pronunciada el

nueve de marzo de 1917 y que además le corresponde, conforme a otras fuentes del Derecho Internacional; igualmente otras islas, islotes y cayos que también le corresponden conforme el Derecho Internacional.

Las aguas territoriales y en comunidad del Golfo de Fonseca, el cual es una Bahía histórica con caracteres de mar cerrado, cuyo régimen esta determinado por el Derecho Internacional y por la Sentencia mencionada en el inciso anterior.

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”.

Esto en si lleva implícito un reconocimiento a un nuevo derecho internacional del mar, ya que tal como lo establece la convención, se habla de una zona de 12 millas de Mar Territorial y una Zona Económica Exclusiva de 188 millas, sumando así las 200 millas de las que habla la constitución. Las dificultades constitucionales en si se centran en los límites del ejercicio de la soberanía y la jurisdicción, ya que el artículo 84 determina que ambas se ejercen hasta las 200 millas, mientras que la convención establece los límites de soberanía y jurisdicción a partir de las 12 millas. Es por eso que la situación de El Salvador es muy especial, ya que debe de adaptar su soberanía a una Zona Económica Exclusiva para no violentar su marco constitucional.

Una situación muy especial lo constituye el Golfo de Fonseca, el cual es caracterizado por la Constitución como una bahía histórica con caracteres de mar cerrado, de conformidad a la sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana de 1917, que señaló en el Golfo la existencia de aguas territoriales y en comunidad. Las aguas territoriales en esa zona son de una extensión de una legua marina, es decir, 3 millas marinas. Más allá de esa distancia existe el régimen de condominio de las aguas. (Como un patrimonio común de los Estados ribereños). Ahora, bien, de conformidad a la Constitución este régimen de mar cerrado está determinado por el derecho internacional, ahora reflejado en La Convención del Mar de 1982. En los artículos 122 y 123 se entiende lo que es un mar cerrado o semi-cerrado, señalando que los Estados ribereños procurarán el establecimiento de una organización regional apropiada para la administración, conservación y explotación de los recursos, derechos y deberes sobre la protección y conservación del medio ambiente y políticas de investigación científica.

En ese contexto es necesario referirse muy someramente a la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 1992, por medio de la cual se determinaron derechos de El Salvador en el Golfo de Fonseca.

Partimos del Tratado General de Paz entre Honduras y El Salvador de 1980<sup>105</sup> que estipuló que si en el plazo de 5 años ambas partes no llegaban a

---

<sup>105</sup> Firmado el 30 de octubre de 1980, entro en vigor el 10 de Diciembre de ese mismo año. El artículo 31 dice así: "si a la expiración del plazo de cinco años establecidos en este tratado, no

un acuerdo sobre delimitación territorial, sea en la parte territorial, insular o en los espacios marítimos, dicha controversia se sometería a la decisión de la Corte Internacional de Justicia.

La Sentencia de 1992 de la Corte Internacional de Justicia, determinó que en la parte insular y de los espacios marítimos la existencia de un condominio en las aguas del Golfo de Fonseca; y por consecuencia, una presencia tripartita en la línea de cierre, concediéndole derechos a Honduras a partir de esa línea de base hacia las aguas del océanos fuera de la bahía.

Los derechos de los Estados de El Salvador y Nicaragua, se salvaguardan con las respectivas tres millas marinas de extensión en la boca del Golfo, pero en la parte restante, Honduras adquirió derechos de mar territorial, fondo del mar, Plataforma Continental, subsuelo y zona económica exclusiva. Dentro de las aguas interiores del Golfo existe la soberanía de los Estados costeros, pero a partir de la línea de cierre de la bahía y solo en la parte central, existen tres soberanías conjuntas con similares derechos. La sentencia señaló que esa situación puede ser mantenida en forma conjunta a reemplazada por una división y lmitación en tres zonas separadas, lo cual deberán decidirlo los tres

---

se hubiere llegado a un acuerdo total sobre las diferencias de límites en las zonas de controversias, en la situación jurídica insular, o en los espacios marítimos, las partes convienen en que dentro de los seis meses siguientes, precederán a negociar y suscribir un compromiso por el que se someta conjuntamente la controversia existente a la decisión de la Corte Internacional de Justicia.” Tratado General de Paz entre las Repùblicas de El Salvador y Honduras. Lima, Perú. 30 de octubre de 1980. Título IV “cuestiones limítrofes”

Estados, así como también la situación dentro del Golfo, por medio de acuerdos basados en el derecho internacional.

Vale la pena mencionar que no habiendo participado Nicaragua en la controversia, la sentencia no constituye ninguna obligatoriedad de cumplimiento para ese País.

Demás está decir que el análisis de la sentencia en lo concerniente al derecho del mar, no puede abarcarse totalmente en esta intervención. Ello debe de ser objeto de una sesión aparte en virtud de la complejidad del tema y sus implicaciones en el desarrollo económico y social de esa zona.

El 26 de noviembre de 1997 la Asamblea General de las Naciones Unidas voto por un proyecto de resolución por medio del cual se solicito a países que aun no habían ratificado la convención, que lo hicieran. El Salvador, Perú, Venezuela y Ecuador emitieron votos de abstención.

En cuanto a la Legislación Secundaria que rige lo concerniente a nuestro Mar territorial Salvadoreño se encuentra en primer lugar el Código Civil que data desde el año de 1860, con posteriores reformas<sup>106</sup>, el cual en el titulo III, articulo 574, establece lo concerniente a los Bienes Nacionales de la siguiente manera:

---

<sup>106</sup> Reformas de 1952, 1953, 1954, 1960, 1962, 1963, 1971, 1972, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1993 derogado de conformidad con el artículo 403 del código de familia. Decreto Legislativo N 677, Diario Oficial 231, Tomo 321. Dicho decreto se repitió según Diario Oficial N 55, Tomo 322, del 18 de Marzo de 1994.

“Artículo 574.- El mar adyacente hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la mas baja marea, es mar territorial y de dominio nacional; pero el derecho de policía, para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera”.

Desde el año de 1960 hasta el año 2004, el artículo 574 del Código Civil ha sido el que nos ha regido de conformidad con el Derecho de esa época en lo que concierne al Mar Territorial.

El 11 de Noviembre del año 2004, la Asamblea Legislativa aprobó con 45 votos favorables una reforma al artículo antes mencionado, cuyo fundamento se basa en que es de vital importancia para la Legislación Nacional armonizar dicha disposición que hasta esa fecha había quedado estática en el tiempo; ya que la regulación del territorio marítimo Salvadoreño ha sido sostenida en las Constituciones de 1950, 1963 y 1983 en las que se determinaba la distancia o limites del mar territorial. Por consiguiente, las Constituciones no reformaron expresa ni tácitamente la disposición del artículo 574 del Código Civil, por lo que la misma continuaba vigente teniendo el Salvador un Mar Territorial clásico de 3 millas marinas contadas desde la línea de mas baja marea, conforme a lo estipulado por el referido articulo; siendo por ello necesario realizar dicha reforma con el fin de armonizarla con la Constitución. Para una mejor ilustración transcribimos íntegramente la reforma en comento:



“DECRETO Nº 512.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,  
CONSIDERANDO:

- V. *Que el Art. 574 del Código Civil vigente desde 1860, de conformidad con el derecho de la época señala que el mar adyacente hasta la distancia de una legua marina es mar territorial y de dominio nacional, pero que el derecho de policía se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas.*
- VI. *Que el Art. 84 de la Constitución de la República determina que la soberanía y jurisdicción del Estado en la zona de doscientas millas marinas del mar adyacente se conformará a lo establecido en el Derecho Internacional.*
- VII. *Que el nuevo derecho del mar, codificado en 1982, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como el correspondiente Derecho Internacional Consuetudinario, han ampliado y desarrollado el régimen de los espacios marítimos.*
- VIII. *Que es conveniente y de interés nacional adecuar al nuevo Derecho del Mar los contenidos del indicado Art. 574 del Código Civil.*

POR TANTO,

*En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República, por medio del Ministro de Relaciones Exteriores, DECRETA la siguiente reforma al Código Civil:*

*Art. 1.- Reformase el Art. 574 de la siguiente manera:*

*“Art. 574.- 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; pero para objetos concernientes a la prevención y sanción de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o 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 de base, se denomina zona económica exclusiva, en la cual 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 lecho y del subsuelo del mar y para desarrollar cualesquiera otras actividades con miras a la exploración y la explotación económica de esa zona.*

*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*

*Además a El Salvador 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<sup>107</sup>.*"

Con la reforma antes anotada, y con las exigencias del nuevo derecho del mar, El Salvador, adquirió el compromiso de armonizar nuestra ley acorde a las nuevas exigencias del derecho internacional, dándose esto al haber ratificado el artículo 574 del Código Civil, pero en la realidad dicha reforma esta pasando

---

<sup>107</sup>Asamblea Legislativa. Diario Oficial N° 236, Tomo N° 365. año 2004; Decreto Legislativo 512.

por encima de la jerarquía constitucional, la cual establece que una ley secundaria no puede modificar a una ley primaria.

Para muchos esta reforma deja sin jurisdicción y desregulariza a 176 millas de franja marina Salvadoreña la cual es denominada Zona Económica Exclusiva. Esta Zona sin dueño quedaría sujeta a cualquier tipo de explotación de recursos marinos por parte de otros sujetos (grandes empresas pescadoras), y lo mas peligroso aun es que dicha reforma no considera el impacto ambiental que traerá, ya que al no estar regulada esa parte del territorio marino Salvadoreño, trae consecuencias en cuanto al deterioro ambiental y al hábitat de las especies propias de la región.<sup>108</sup>

El punto central de esta controversia se genera cuando en la carta magna se establece que los límites del Estado Salvadoreño son irreductibles, y se reconocen 200 millas de mar territorial, en donde se ejerce soberanía. Nuestra Constitución salvaguarda celosamente el carácter de Irreductible del territorio de nuestro Estado. Lo proclama tal como lo hemos establecido en el artículo 84 inciso primero. Y en concordancia con esta disposición se encuentran los artículos 146 que en su primer inciso establece que no podrán celebrarse o ratificarse tratados que menoscaben la integridad del territorio. Y el 248 que prescribe que no podrá reformarse en ningún caso el artículo de la misma que se refiere al territorio. Pero la Convención de Jamaica sobre el Derecho del Mar,

---

<sup>108</sup> Diario Colatino 18 de Noviembre de 2004"El Salvador renuncia a 176 millas de mar".

establece 12 millas como mar territorial. Dicha convención plantea una utilización de los mares mediante la cual el Estado puede ejercer su soberanía, sus derechos y sus libertades sin la interferencia de otro Estado solamente en las 12 millas que reconoce, lo cual se mira como de grave daño para nuestro país, ya que se limita económicamente y soberanamente a nuestra nación, es como ir de una soberanía total a una mínima.

Las aguas interiores por tener la característica de territorio, las competencias estatales y la soberanía se ejercen de manera absoluta, pero en el mar territorial y sus doce millas, no podríamos ejercer una soberanía plena, ya que nos enfrentaríamos a situaciones especiales como el paso inocente tratado en el capítulo dos.

A medida que avanzamos nuestra soberanía se reduce, ya que en la denominada Zona Exclusiva solo se ejercerían derechos de resguardo del agua, tanto en volumen, como también protección al suelo y subsuelo marinos.

Algunos legisladores opinan que es necesario presentar un recurso de Inconstitucionalidad contra la reforma realizada al artículo 574 del Código Civil Salvadoreño antes mencionada, ante la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia ya que nuestra Carta Magna es violada tanto en su contenido como en su procedimiento; en su contenido ya que viola el artículo 84 inciso 4; y en su procedimiento porque se necesitaban tres cuartas partes de los diputados electos por estar reduciendo parte del territorio Nacional y además se habla de un tratado o Convención no de una Ley.

Otra de las controversias con las que tropieza la Convención esta relacionada a los intereses que los Estados tienen en cuanto a la explotación, exploración y conservación del medio marino ya que es totalmente difícil reconciliar los derechos de los Estados de pescar en la alta mar con los derechos de los Estados ribereños de proteger sus recursos dentro de sus zonas económicas exclusivas.

Con respecto a la pesca el mayor de los problemas ha sido el relativo a las especies altamente migratorias, tales como: (peces de pico, marlines (*Tetrapturus* spp.), el **atún lanzón** (*Allothunnus fallai*) y el **atún chauchera** (*Gasterochisma melampus*)<sup>+</sup> el **peto** (*Acanthocybium solandri*), los **bonitos** (*Cybiosarda*, *Orcynopsis*, *Sarda*) y los **carites** (*Scomberomorus* spp.), El atún (Thunnini) comprende 13 especies<sup>109</sup> y 4 géneros: *Thunnus*, *Euthynnus*, *Katsuwonus* y *Auxis* (**melva** y **melvera**), entre otros), ya que algunos Estados han propuesto que dichas especies se sometan a la jurisdicción exclusiva del Estado ribereño mientras se encontrasen dentro de su zona económica exclusiva. Estos Estados aducen que la libertad de pesca en la alta mar se prolongue con las especies altamente migratorias hacia la zona económica exclusiva. Es decir, que los que participaban en la explotación de las especies

---

<sup>109</sup> La mayor parte de ellas incluidas entre las “especies altamente migratorias” en el Anexo I de la Convención de 1982.

altamente migratorias no estaban sometidos a la jurisdicción del Estado ribereño aun cuando se encontrasen dentro de su zona económica exclusiva, lo cual contradice a lo estipulado por las disposiciones de la Convención específicamente con el artículo 64 el cual exige cooperación entre los Estados ribereños y otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región con miras a asegurar la conservación de las especies tanto dentro como fuera de la Zona Económica Exclusiva.

Una hipótesis realizada por los Estados Unidos en la cual era el principal proponente aunque no el único, sostenía que los Estados ribereños no tenían jurisdicción sobre las especies altamente migratorias dentro de sus zonas económicas exclusivas. Sin embargo se ha descartado dicha hipótesis a tal grado que hoy se reconoce la jurisdicción de Estados ribereños sobre especies altamente migratorias dentro de la zona económica exclusiva.

Con relación a lo antes expuesto, en El Salvador las entidades relacionadas con la regulación, explotación y conservación del medio marino han sido declaradas de interés social según lo preceptuado por la Constitución, debido a los aportes realizados en cuanto a la protección, restauración, desarrollo y aprovechamiento de los mismos los cuales están de acuerdo con las políticas nacionales y los principios internacionales aceptados por El Salvador; estableciéndose que forman parte del patrimonio nacional los recursos hidrobiológicos que se encuentran en aguas jurisdiccionales tanto del mar como de cuerpos de aguas marinas interiores, continentales e insulares.

Por ello es necesario hacer un breve comentario sobre la Ley General de ordenación y Promoción de Pesca y Acuicultura la cual es aplicada por el Centro de Desarrollo de la Pesca y la Acuicultura (CENDEPESCA), el cual es una Dirección General del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), quien es el ente rector de la política y la planificación de la ordenación y promoción de la pesca en El Salvador. En virtud de dicha Ley se le han conferido a CENDEPESCA ciertas facultades dentro de las cuales podemos mencionar:

- Impulsar, promover y establecer medidas para la conservación y desarrollo de los recursos pesqueros;
- Regular las distintas fases de la pesca;
- Otorgar y revocar autorizaciones y licencias;
- Realizar inspecciones en las embarcaciones para verificar el cumplimiento de la Ley ;
- Imponer las Sanciones correspondientes de conformidad al procedimiento establecido en la Ley.

Con relación a las distintas clases de pesca que en El Salvador se desarrollan existen principalmente dos tipos: La Comercial y la no Comercial. La primera de ellas se divide en dos sub- grupos:

- a) La Artesanal o de Pequeña escala: Se realiza con medios donde prevalece el trabajo manual, utilizando embarcaciones de hasta diez metros de eslora (largo) y con motores menores a los 180 caballos de fuerza.

- b) La pesca Industrial la cual es una pesca tecnificada que utiliza embarcaciones de más de diez metros de eslora y con motores arriba de 180 caballos de fuerza.

Con respecto a la pesca no Comercial esta se subdivide en:

- a) Pesca Científica: Que es la que se realiza con fines de investigación, experimentación, repoblación y conservación de los recursos así como recolección de ejemplares vivos destinados a zoológicos y desarrollo de nueva tecnología.
- b) Pesca Didáctica: Es la que realizan las instituciones publicas (Escuela de Biología de la Universidad de El Salvador) o privada de educación pesquera, reconocidas oficialmente con fines de capacitación y formación.
- c) Pesca de Subsistencia o de autoconsumo: es realizada por los pescadores del área con la finalidad de alimentar a sus familias con la producción obtenida.
- d) Pesca Deportiva: Que es la actividad que se realiza para la recreación, turismo o competencia.

Dependiendo el área geográfica donde se realiza la pesca se clasifica en:

1. Costera: Que es aquella que se realiza hasta las doce millas marinas contadas desde la línea base, es decir el área denominada como mar territorial (artículo 26 de Ley de Promoción de Pesca y Acuicultura).



2. Oceánica: Que es aquella que se realiza a partir de las doce millas hasta las doscientas millas marinas, es decir, el área denominada internacionalmente como Zona Económica Exclusiva.
3. Pesca en aguas Internacionales: La que se practica desde las doscientas millas marinas en adelante es decir, el área denominada Alta Mar.

Cabe mencionar que en El Salvador la pesca es básicamente costera y excepcionalmente oceánica cuando se trata de pesca de tiburones. Con respecto a la pesca en alta mar esta es realizada por la empresa Calvo Pesca la cual se dedica a la pesca del atún, y es con relación a estos puntos donde la Fuerza Naval Salvadoreña juega un papel muy importante ya que ellos ejercen básicamente actividades tales como: Control de permiso de circulación de embarcaciones a través de las Capitanías (establecidas en puertos tales como: Acajutla, La Libertad, La Concordia, el Triunfo y la Unión) y Destacamentos Navales (como: Guija, Jaltepeque, Tamarindo). También se ejercen acciones de patrullaje dentro del mar territorial, (reconociendo ellos 12 millas marinas) para evitar el contrabando, tráfico de drogas y de personas. Así mismo colabora con CENDEPESCA y el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), en la siembra de manglares y huevos de tortuga, entre otras actividades. La Fuerza Naval, se rige por la Ley de Navegación y Marina y por las directrices dadas por la Organización Marítima Internacional.

En cuanto al régimen jurídico del Golfo de Fonseca la Ley de Promoción y Pesca estipula en su artículo 29 que estarán regulados por un régimen especial que determinara CENDEPESCA; pero en la práctica dicho régimen no existe, pues no hay acuerdos, arreglos e ideas de cómo manejar el recurso en dichas aguas, basándose únicamente en lo empírico. Y lo que se hace simplemente es un trueque de personas y embarcaciones. Es por ello que El Salvador y Nicaragua ratificaron en todas sus partes un acuerdo de Cooperación para la protección y aprovechamiento de los recursos pesqueros suscritos en la ciudad de Managua, Republica de Nicaragua el 27 de Agosto del año dos mil uno el cual consta de un preámbulo y dieciséis artículos.

Además, El Salvador forma parte y es miembro a través de CENDEPESCA de un Organismo internacional llamado Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), esta Organización regional, involucra a países tales como Costa Rica, Estados Unidos, Ecuador, El Salvador<sup>110</sup>, Japón, Perú, México, entre otros y que tiene como principal propósito actuar en el ordenamiento y administración técnico y científico y en la racional explotación y utilización de las especies altamente migratorias como son los atunes en el Océano Pacífico Oriental (OPO). Igualmente se conoce que para los productos del atún puedan ingresar a dicho mercado, es necesario tener la membresía de la CIAT.

---

<sup>110</sup> El Salvador es miembro de la Comisión Interamericana del Atún Tropical a partir del Convenio ratificado el día 6 de mayo de 1985, según Decreto Legislativo 776.

Perú fue uno de los países latinoamericanos que iniciaron la cooperación regional pesquera con la creación del Comité de Acción de Productos del Mar y Agua Dulce del SELA (Sistema Económico Latinoamericano) en Octubre de 1976. La sede de dicho Comité se estableció, precisamente, en la ciudad de Lima. Con la creación de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA) en Noviembre de 1982, los países miembros decidieron que la sede de la Organización continuase en la ciudad de Lima suscribiéndose el acuerdo de sede correspondiente.

El CIAT esta de la mano con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) para evitar el abuso excesivo de los recursos, especialmente con la pesca ilegal y no reglamentada. En El Salvador, la FAO en cooperación con el Ministerio de Agricultura y Ganadería a propiciado la participación de los sectores de la pesca industrial y artesanal, así como del Consejo Nacional de Pesca y Acuicultura (CONAPESCA), el Comité Consultivo Científico Nacional de Pesca y Acuicultura (CCCNPESCA), con el fin de formular un código denominado Código de Ética de la Pesca y la Acuicultura en El Salvador, cuyo objetivo es el establecer y aplicar principios y criterios al amparo de las normas del Derecho Internacional, con el fin de llevar a cabo de un modo responsable la pesca y la acuicultura para el beneficio de las futuras y actuales generaciones.

Otro problema espinoso que ha surgido con la explotación de los recursos ha sido es de las Poblaciones Compartidas. El problema se ha debido en parte

al desarrollo del concepto de una Zona Económica Exclusiva de 188 millas, ya que los Buques de Pesca de Altura excluidos de las Zonas Económicas Exclusivas de los Estados Ribereños se han desplazado mas allá del límite de 200 millas a zonas en que las poblaciones son suficientemente abundantes para sostener una pesca viable. A menudo, estas zonas se encuentran adyacentes a la zona de 200 millas y comprenden poblaciones que se encuentran a ambos lados del límite entre la Zona y la Alta Mar.

Para el Estado Ribereño, el problema consiste en que la pesca irrestricta de una de estas poblaciones en una zona mas allá de las 200 millas puede invalidar las medidas adoptadas dentro de las 200 millas sobre la ordenación de esa población. Además, si la población permanece principalmente dentro de las 200 millas durante la mayor parte del año, las capturas que se efectúen más allá del límite de las 200 millas pueden estar fuera de proporción con la distribución real de la población entre las zonas de dentro y de fuera del límite de las 200 millas. Desde el punto de vista de los Estado que practican la Pesca de Altura, que han visto a los Estado Ribereños obtener el control de los recursos dentro de 200 millas de la costa, se considera que esos Estados desean extender su jurisdicción mas allá del límite de 200 millas hacia los recursos que se pescan el la Alta Mar.

En la práctica, aun es preciso solucionar este problema en las diferentes zonas del mundo en que se presenta. A manera de ejemplo podemos mencionar que en el Atlántico Noroccidental, el problema se concentra en las

poblaciones de bacalao que se encuentran tanto dentro de la zona de pesca Canadiense de 200 millas como en “la nariz” y “la cola” de los grandes bancos de Terranova, que se encuentran más allá de las 200 millas.

Los problemas mencionados anteriormente afectan los intereses tanto de los Estado ribereños, en cuanto a la conservación y administración de los recursos en sus zonas de 200 millas, como de los Estado que pescan en la Alta Mar, en cuanto a conservación y administración de los recursos vivos de la Alta Mar. Estas cuestiones tratarían de resolverse únicamente mediante la colaboración y la cooperación y fue lo que se previo con las disposiciones establecidas en la Convención de 1982. De conformidad con el párrafo 2º. del artículo 63, el Estado ribereño y los Estados que pescan esas poblaciones en el área adyacente procuraran directamente o por conducto de las Organizaciones Subregionales o Regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente.

De conformidad con el párrafo 1º del artículo 64, los Estado Ribereños y otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias cooperaran, directamente o por conducto de las organizaciones Internacionales apropiadas, con miras a asegurar la promoción y promover el espíritu de la utilización optima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la Zona Económica Exclusiva. Pero estas disposiciones no solucionan el conflicto básico de intereses de los derechos de los Estados que actualmente constituye el núcleo del problema.

Según el artículo 56 de la Convención, el Estado Ribereño tiene derechos de Soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales dentro de su Zona Económica Exclusiva. En cuanto a las poblaciones compartidas estos derechos pierden validez, si el Estado Ribereño pierde su capacidad de conservar y administrar debido a la explotación de la población durante el periodo que se encuentre en aguas adyacentes más allá de la zona de 200 millas y esta situación se prevé en el párrafo 2º del artículo 63 y el artículo 116 de la misma.

#### 4.1 Ventajas y Desventajas de la Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en El Salvador.

El objetivo principal de la creación de la Convención del mar es que todos los Estados ya sean estos ribereños, sin litoral o archipelagicos, es que sean beneficiados con este nuevo régimen del mar, el cual establece un orden jurídico para los mares y océanos el cual facilitará la comunicación internacional y promoverá los usos de estos con fines pacíficos. Es por ello que dentro del contenido de la misma encontraremos una serie de ventajas aplicables a todos los Estados signatarios de la misma. Así también se establecen desventajas ya que este cuerpo normativo no es un instrumento infalible y será en la práctica que se demostrara si en realidad sus reglas son totalmente compatibles con las que ya existen actualmente en el dominio marítimo, y no reemplazarán a éstas.

#### 4.1.1 Desventajas de la ratificación.

##### 4.1.1.1 Desventajas Económicas.

1. Escasa integración de los planes estratégicos y programas sectoriales, en las políticas macroeconómicas específicamente en el sector pesquero.
2. Aunque con algunos progresos parciales, el marco legal para la pesca continental y la acuicultura, es en muchos países inadecuado, con un mayor déficit en lo que concierne a la pesca continental, ya que pobremente se regula el acceso a los recursos pesqueros y los riesgos de sobre pesca de los mismos.
3. Nuestro país no cuenta con la infraestructura naviera comercial ni económica que garantice un desarrollo pesquero sostenible, en tanto que las empresas internacionales, con sus inmensos barcos-factoría los cuales depredarán nuestro mar. El Salvador decide y decidirá, cuando ratifique o no la convención, si otorga o no licencias de pesca a embarcaciones extranjeras. La convención no implica que el Salvador esté obligado a permitir el ingreso de esas embarcaciones.

##### 4.1.1.2 Desventajas Jurídicas.

1. La Convención del Mar, en pocas palabras es el principal instrumento jurídico para la globalización de los mares; sin embargo, lo novedoso es que tratando de maximizar su jurisdicción reduce las soberanías

nacionales a su mínima expresión (12 millas marinas). Por consiguiente, si el gobierno ratifica la Convención del Mar, reduciremos nuestra soberanía (mar territorial) a un máximo de 12 millas marinas (art. 3 “Anchura del Mar Territorial”). En este sentido, para El Salvador, la Convención del Mar tiene una connotación de reducción territorial y de pérdida de soberanía. La actual Constitución (art. 84), señala como mar territorial 200 millas marinas; por lo tanto, reducir nuestro mar territorial a solo 12 millas.

2. Si bien es cierto que se menciona una Zona Contigua y una Zona Económica Exclusiva que puede llegar hasta las 200 millas marinas, contadas a partir de las líneas de base; de suscribir la Convención, estas dejarán de formar parte del territorio nacional. Adicionalmente a esto, y de acuerdo a su art. 62 (“Utilización de los recursos vivos”), la Zona Económica Exclusiva en realidad no es exclusiva, pues otros Estados también tienen derechos de participación sobre los recursos vivos que el país ribereño no tenga la capacidad de explotar.
3. La Convención del Mar, subordina a su jurisdicción no solo la alta mar, la Zona Económica Exclusiva y Zona Contigua, sino que incluso subordina a las 12 millas de mar territorial, que paradójicamente reconoce como tal. Sobre esto, el art. 2 “Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo”, señala que la soberanía del mar territorial, se debe



ejercer “con arreglo a esta convención y otras normas de derecho internacional”.

4. No habrá posibilidad para que nuestro país se adhiera con reservas, porque lo prohíbe la convención en su artículo 309; es un entreguismo total, absoluto e irreversible. No se comparte el espíritu que se desprende de dicho artículo, puesto que no se pueden excluir derechos, ni dejar de lado las disposiciones o partes que los afecta o que viola el régimen jurídico interno.
5. Se reduce la Competencia tanto penal como civil, ya que el artículo 27 de la Convención establece: “Que la Jurisdicción Penal del Estado ribereño no debe aplicarse a bordo de un buque mercante que pase sobre su Mar Territorial.” De la misma forma lo establece el artículo 28 de la misma Convención, el cual expresa: “El Estado Ribereño no debe de tener ni desviar un buque que pase sobre su mar territorial para ejercer su jurisdicción sobre personas que se encuentran a bordo del mismo.” Con estas disposiciones legales podemos observar claramente que los jueces no tienen competencia penal si se cometiese un ilícito a bordo de un buque, aun cuando este se encontrase en territorio del Estado Salvadoreño, salvo las excepciones que el mismo artículo se encarga de detallar. En materia Civil sucede lo mismo puesto que se esta limitando el deber de administrar justicia sobre el territorio, y por lo

tanto, se considera desventajoso y perjudicial para los intereses del Estado.

#### 4.1.1.3 Desventajas Institucionales.

1. No hay utilización de la planificación estratégica y de análisis e investigación multidisciplinarios, es decir los entes encargados de regular muchos aspectos de la pesca no cuentan con los elementos necesarios para hacerlo.
2. La falta de establecimiento de legislación adecuada, como por ejemplo la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable y la falta de aplicación del Reglamento de la Ley de Ordenación de Pesca y Acuicultura.
3. La falta de establecimiento de mecanismos de consulta y participación de las partes interesadas (pescadores tanto artesanales como industriales, CENDEPESCA, MARN), así como el establecimiento de mecanismos de coordinación intersectorial e interinstitucional, de sistemas de ordenación a través de la integración de la pesca continental y la acuicultura en el manejo de cuencas y zonas costeras, según corresponda Y servicios integrados de capacitación y extensión.

#### 4.1.2 Ventajas de Ratificación.

#### 4.1.2.1 Ventajas Jurídicas.

1. Una ventaja muy importante es que la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar, promoverá el mantenimiento de la paz y la seguridad Internacional entre los Estados, ya que remplazara a una serie de reivindicaciones contrapuesta de los Estados reconociendo así, el uso con fines pacíficos de los mares y océanos, teniendo presente el logro de sus principios primordiales basados en la justicia y la igualdad de derechos, logrando con ello relaciones de amistad entre todas las naciones y en consecuencia, el progreso de sus pueblos.
2. Otra ventaja obedece a las singulares circunstancias en que tuvo origen, la estrecha interdependencia de las numerosas cuestiones en juego, la gran cantidad de Estados participantes y el enorme numero de interese a menudo contrapuestos, así como también el claro deseo ferviente de que en su aplicación practica, la convención dejara un margen de flexibilidad tanto para asegurar su vigencia en el tiempo, como para no quedar menoscabada la soberanía de los Estados. Todos estos factores, constituyen un complejo equilibrio que se traduce en la base de la Universalidad Jurídica.
3. Seria un incentivo para nuevas formas de cooperación Internacional constituyendo un conjunto equilibrado y armónico donde resaltaría la eficacia del Estado en poder concertar su acción y poder comparar sus experiencias llegándose también, a un arreglo pacifico de controversias.

También se tendría la oportunidad de recibir apoyo de los países industrializados para participar de manera activa y conjunta en la explotación y conservación de sus recursos.

4. La creación de organismos internacionales los cuales son de mucha importancia para la regulación de los fondos marinos, y para el mecanismo de solución de controversias por medios pacíficos ya que se prevén en la Convención diversos procedimientos optativos para llegar a una solución, en caso de que aun con la mediación de un tercero, no puedan llegar a un acuerdo. Los Estados pueden determinar de antemano que foros están dispuestos a aceptar; a tal fin, la Convención permite elegir entre la Corte Internacional de Justicia, el arbitraje y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual es un nuevo tribunal especializado y autónomo establecido por la misma.

#### 4.1.2.2 Ventajas Económicas.

1. La explotación de los recursos marinos es de vital importancia, tanto así, que para aquellos países que no tienen la oportunidad de encontrar Hidrocarburos en su Plataforma Continental, podrían lograr salir del sub-desarrollo a través de la practica de pesca mas allá del nivel artesanal, y lograr industrializarlos; al crear políticas incentivadoras que impulsen dicha pesca.

2. La Convención ofrece la oportunidad de recibir apoyo de los países industrializados que les permite beneficiarse de los recursos del mar; tal es así, que varios países han optado por un sistema de cooperación sub regional ejemplo de ello es Europa en su proceso de integración.

#### 4.1.2.3 Ventajas Ambientales.

1. En cuanto a la contaminación del medio ambiente marino, es ventajoso en relación a la protección, conservación y aprovechamiento de los recursos marinos, ya que el interés de la comunidad internacional es la conservación, protección y utilización óptima de los recursos marinos promovidos en virtud de la Convención puesto que regula en muchas de sus disposiciones las directrices para prevenir, reducir y controlar la contaminación resultante de las actividades relativas a la misma.
2. Permite a los Estados la posibilidad de dictar leyes y reglamentos contra posibles fuentes de contaminación, tales como: Fuentes terrestres, aéreas y acuáticas, con el único fin de salvaguardar todo lo concerniente al mar, teniendo así un óptimo aprovechamiento de los recursos marinos; logrando a su vez, un desarrollo sostenible y sustentable.

## **Capítulo V**

### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO.**

En los capítulos anteriores hemos abordado la problemática planteada desde la perspectiva Doctrinaria y Jurídica, las cuales incluyen la parte histórica del Derecho del Mar, los Organismos relacionados con su protección y los respectivos Convenios elaborados para dicha finalidad.

El presente Capítulo tiene por objeto el verificar la teoría con la realidad, lo cual es de mucha importancia ya que nos ha permitido medir o cuantificar el grado de aplicación práctica que los diferentes cuerpos Normativos Nacionales como Internacionales tienen en la regulación del Derecho del Mar Salvadoreño, así como también, nos ha permitido verificar el desempeño de las instituciones ya sean Gubernamentales o no en la Protección del Medio Marino.

Para llevar a cabo dicha verificación base de nuestra investigación, hemos aplicado el método de la entrevista, es decir, la formulación de preguntas básicas hechas a profesionales conocedores del tema, y a aquellas Instituciones u Organismos involucrados directamente con el mismo.

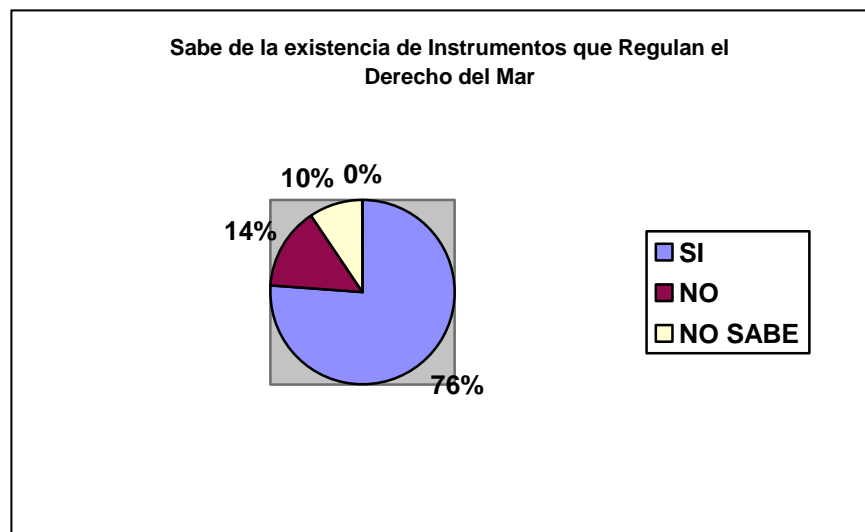
Es así, que dichas entrevistas fueron dirigidas hacia las personas y organismos siguientes: Funcionarios de la Fuerza Naval de El Salvador, Diputados de diferentes Fracciones Parlamentarias, Centro de Desarrollo de la Pesca y Acuicultura (CENDEPESCA), Funcionarios del Ministerio del Medio

Ambiente y Recursos Naturales (MARN), Y a el Licenciado Antonio Rutilio Díaz como representante del Instituto de Ciencias del Mar y Limnología de la Universidad de El Salvador (ICMARES).

Para una mejor interpretación y análisis de los resultados obtenidos producto de la investigación, se presentaran los datos verificados en valores porcentuales de las respuestas obtenidas:

### 5.1 Conocimiento de la existencia del Ordenamiento Jurídico Nacional e Internacional que regula el Derecho del Mar.

La primera de las interrogantes esta destinada a saber si los entrevistados tienen conocimiento sobre los diferentes cuerpos normativos que regulan el Derecho del Mar, a lo que contestaron lo siguiente:

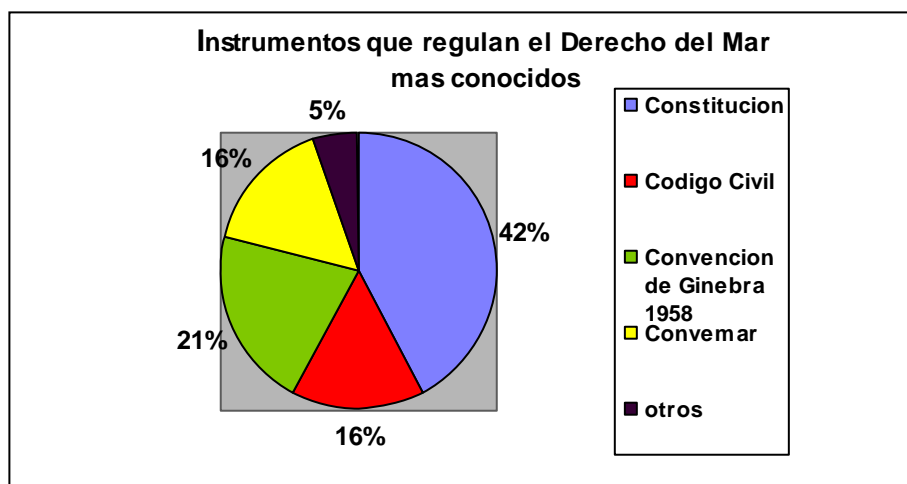


RESPUESTA	PORCENTAJE
SI	76%
NO	14%
NO SABE	10%
TOTAL	100%

Los datos contenidos en el cuadro y en el grafico, reflejan que la mayoría de los entrevistados tienen conocimiento de la existencia de instrumentos legales que regulan el Derecho del mar. Solo una pequeña porción de la población entrevistada manifestó no conocer ningún instrumento.

## 5.2 Mención de los instrumentos que consideran más importantes.

Al pedirle a los entrevistados que mencionaran los instrumentos nacionales o internacionales que ellos consideran más importantes, expresaron:



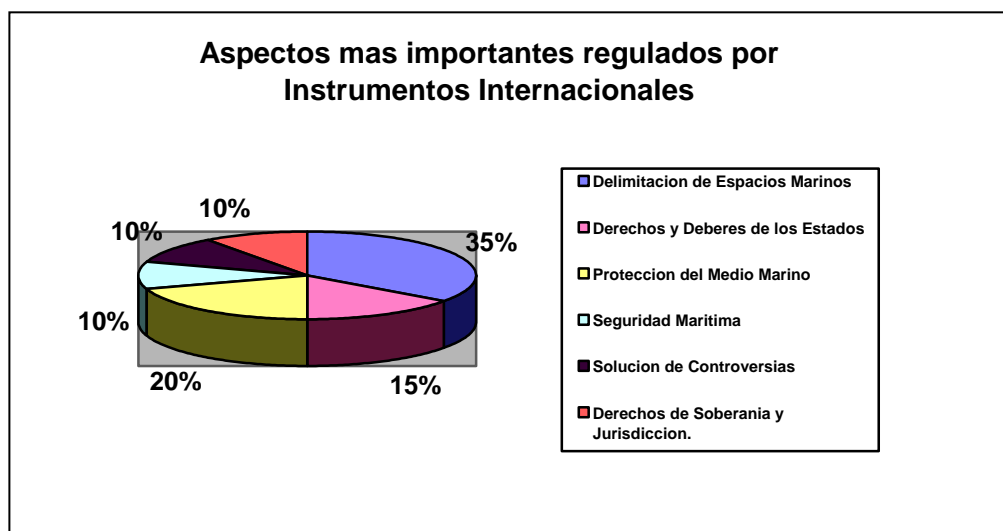


RESPUESTA	PORCENTAJE
Constitución	42%
Código Civil	16%
Convención de Ginebra de 1958	21%
Convención del Mar	16%
Otros	5%
TOTAL	100%

En este cuadro podemos apreciar, que la mayoría de los entrevistados, consideran como instrumento más importante la Constitución, así también, se verifica que se tiene conocimiento sobre instrumentos tales como la CONVEMAR, y otros convenios tales como el de abordaje, el de contaminación por hidrocarburos, Marpol etc.

### 5.3 Cuales son los aspectos más importantes que regulan dichos Instrumentos.

En esta interrogante obtuvimos los siguientes resultados:

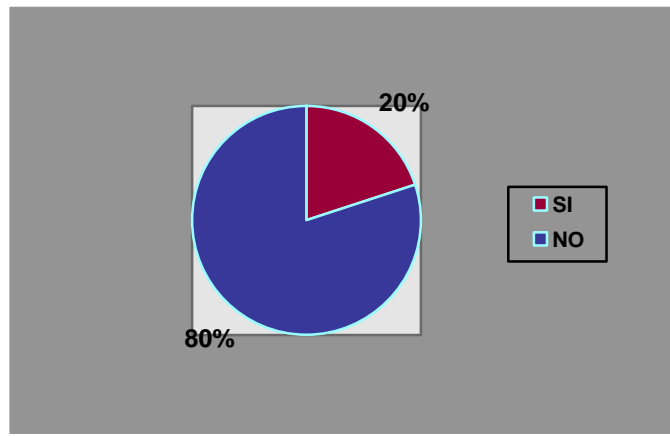


RESPUESTAS	PORCENTAJE
Delimitacion de Espacios Marinos	35%
Derechos y Deberes de los Estados	15%
Protección del Medio Marino	20%
Seguridad Marítima	10%
Solución de Controversias	10%
Derechos de Soberanía y Jurisdicción.	10%
TOTAL	100%

Los entrevistados coincidieron que el aspecto más relevante regulado por los instrumentos son los espacios marinos, la protección de estos y los recursos en ellos encontrados. En menos porcentaje están la Seguridad Marítima y la Solución de Controversias. Solo una parte de ellos hizo énfasis en los derechos y deberes contenidos en esos cuerpos normativos.

#### 5.4 Violentara la Supremacía Constitucional la reforma al Artículo 574 del Código Civil.

Al realizar dicha pregunta la mayoría de encuestados coincidió en sus respuestas, dando los siguientes resultados:

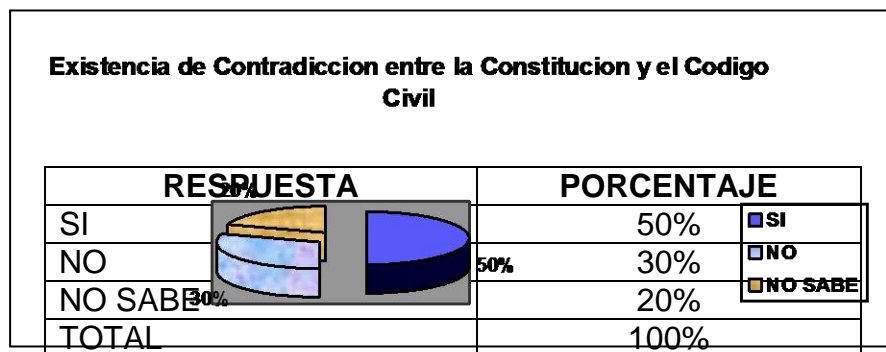


RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	20%
NO	80%
TOTAL	100%

Este cuadro refleja que la gran parte de entrevistados no considera que haya violación al Principio de Soberanía Constitucional, es mas, piensan que la reforma hecha al Código Civil introduce los conceptos de Zona contigua y Zona económica exclusiva, los cuales son referidos en la constitución como mar adyacente. Comprobándose de esta manera, una de las Hipótesis Especificas planteadas la cual establecía: “Que la reforma al Artículo 574 del Código Civil, introduce nuevos conceptos, determinando el alcance legal del goce de derechos en la Zona Económica Exclusiva.”

### 5.5 Existe contradicción entre la Constitución, el Código Civil y la Convención del Mar.

Al pedirle a los entrevistados que expresaran si existía contradicción alguna entre estos cuerpos normativos, ellos manifestaron lo siguiente:



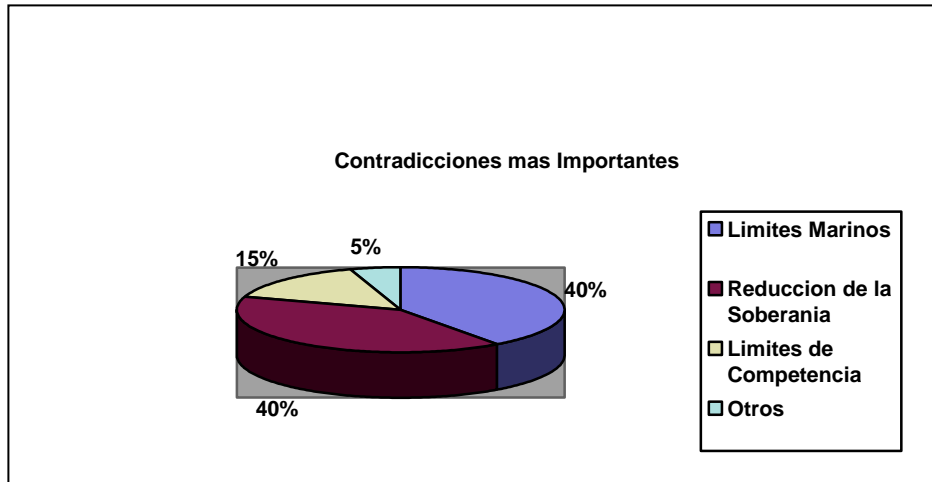
Al hacer el análisis correspondiente a este cuadro, observamos que la mayoría de entrevistados, considera que hay contradicción entre dichas leyes.

Los que consideran que si las hay mencionan entre ellas, que la Convención del Mar se contradice con el Artículo 84 de nuestra constitución, así como lo hace el artículo 574 del código civil. Un pequeño porcentaje dijo desconocer si existía alguna contradicción entre ellas; y otro específico que solamente se necesita de una Interpretación Auténtica del mencionado artículo 84 de la Constitución. Ya que esta disposición infiere en su texto de una forma tácita el arreglo del mismo conforme al Derecho Internacional.

Comprobándose así una de las hipótesis específicas la cual establecía: “Que las condiciones de goce de la extensión del territorio Nacional resulta materialmente desventajosa, para El Salvador.”

#### **5.6 Podría señalar las contradicciones más importantes.**

Al responder esta pregunta la mayoría de los entrevistados se dividió en dos respuestas, ilustradas en el siguiente cuadro.



<b>RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Limites Marinos	40%
Reducción de la Soberanía	40%
Limites de Competencia	15%
Otros	5%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

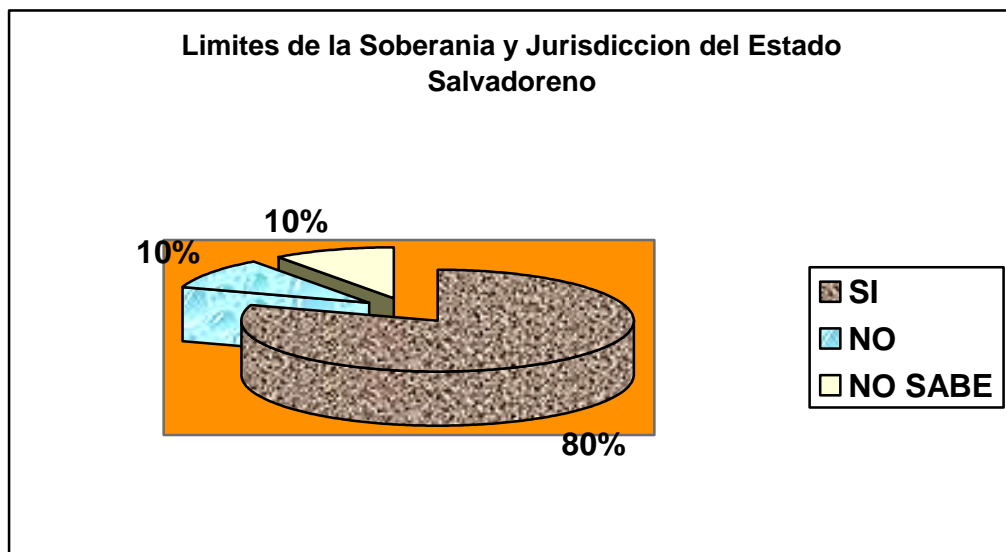
Como podemos observar la mayoría de entrevistados coincidió que las principales contradicciones son aquellas relacionadas con los límites marinos es decir de 200 a 12 millas marinas, trayendo como consecuencia una reducción de la soberanía del Mar Territorial del Estado. Otros contemplaron como contradicción los límites de competencia es decir que más allá de los límites impuestos solo se ejercerán derechos de policía y sanitarios. Un pequeño porcentaje considero que habrá disminución de la pesca entre otras cosas.

La interrogante ilustrada en la grafica desarrolla uno de los objetivos específicos planteados en nuestra investigación el cual establecía la valoración

del grado de armonía del sistema Jurídico Salvadoreño Interno en la regulación de la extensión del territorio nacional. Pudiendo comprobar con ello que muchos de los entrevistados consideran que tanto la Constitución como el Código Civil se contradicen entre si, en cuanto a la extensión del mar territorial y la incorporación de nuevos conceptos que para la Constitución se traduce simplemente en mar adyacente.

### 5.7 Alcance de los límites de la Soberanía y Jurisdicción del Mar Territorial.

Al hablar sobre el alcance de los límites de la soberanía y jurisdicción que El Salvador ejerce sobre su mar territorial, obtuvimos las respuestas siguientes:



RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	80%
NO	10%

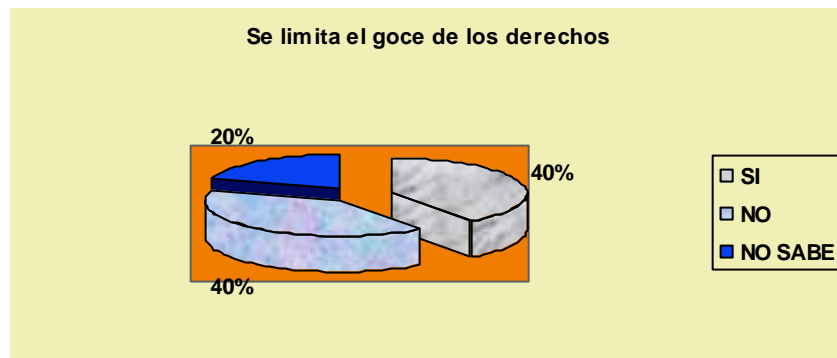
NO SABE	10%
TOTAL	100%

En el presente grafico se refleja que un gran porcentaje de los entrevistados tiene conocimiento del alcance legal de goce que se ejercen sobre nuestro territorio. De igual forma se verifico que la mayoría de los entrevistados no coinciden en los alcances de dichos limites ya que por ejemplo para los entrevistados de CENDEPESCA, ellos sostienen que la anchura del Mar Territorial es de 12 millas, caso contrario para los entrevistados de la fuerza Naval que ejercen sus derechos de protección hasta las 200 millas, las cuales consideran como mar territorial, respetando la Constitución. Un caso más concreto son las entrevistas realizadas a los Diputados de la Asamblea Legislativa en donde se verifica la divergencia de opiniones ya que unos sostienen lo plasmado en el precepto Constitucional y advierten que la reforma realizada se puede declarar Inconstitucional.

**5.8 Existencia de limites a los alcance de la Soberanía y Jurisdicción a raíz de la Reforma del Artículo 574 del Código Civil.**

Con respecto a esta interrogante los entrevistados respondieron lo siguiente:



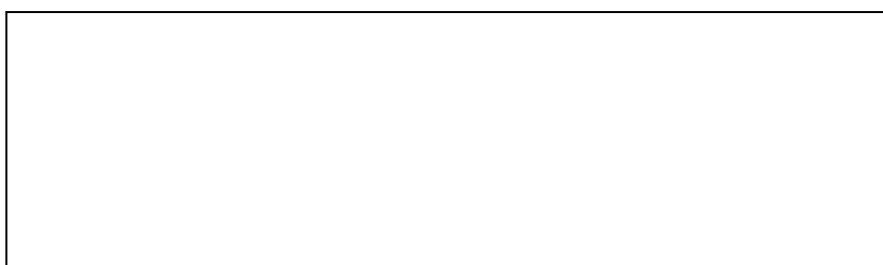


RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	40%
NO	40%
NO SABE	20%
TOTAL	100%

Al preguntar el porque se limita la soberanía, la mayoría de las personas que contestaron afirmativamente, expresaron que se limitan las competencias del Estado tanto en materia Penal como en materia Civil, ya que manifiestan que al reducirse el Mar Territorial se limita la jurisdicción y la soberanía del Estado Salvadoreño, produciendo incertidumbre en el ejercicio de los mismos, quedando demostrada así la hipótesis general contenida en nuestra investigación.

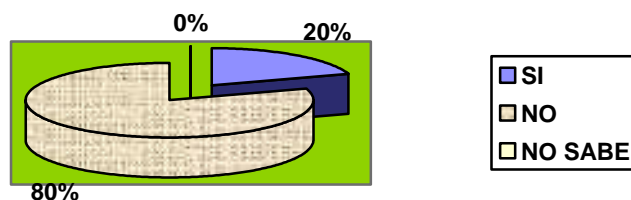
### **5.9 Efectiva protección de los Recursos y Espacios Marítimos.**

Al hacer esta pregunta la mayoría de entrevistados coincidieron en que no existe una efectiva protección, dando como resultado los datos siguientes:





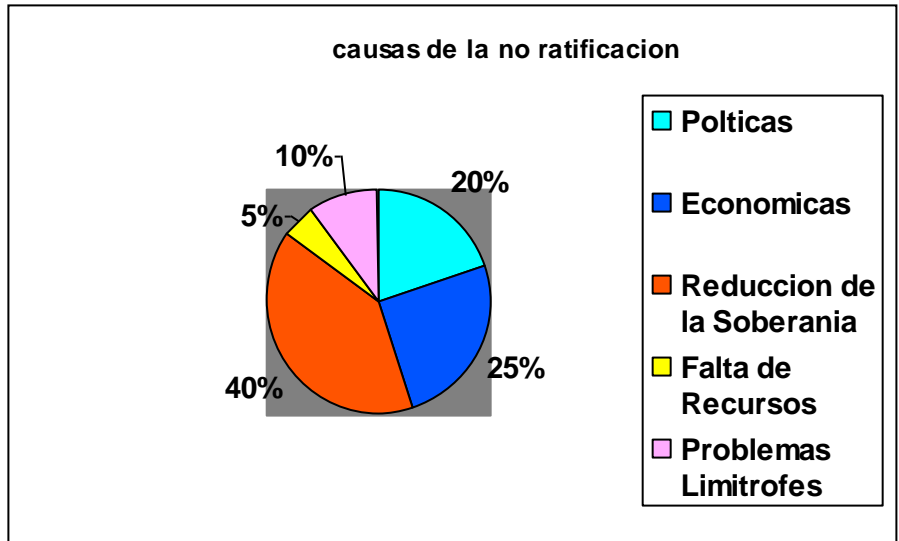
### MECANISMOS DE PROTECCION



RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	20%
NO	80%
NO SABE	0%
TOTAL	100%

La presente ilustración refleja que la mayoría de los entrevistados coinciden en que no existen las políticas necesarias para proteger los recursos marinos que posee el Estado Salvadoreño, siendo interesante apuntar que los funcionarios entrevistados del Ministerio del Medio Ambiente manifestaron no contar con un ordenamiento costero marítimo adecuado con el que se pueda proteger efectivamente los recursos marinos.

#### 5.10 Causas de la no Ratificación de la Convención del Mar.



RESPUESTAS	PORCENTAJE
Políticas	20%
Económicas	25%
Reducción de la Soberanía	40%
Falta de Recursos	5%
Problemas Límitrofes	10%
TOTAL	100%

De las personas entrevistadas, la mayoría sostiene que el principal factor por el cual la Convención del Mar aun no ha sido ratificada, es por que se reducirían los límites de jurisdicción y soberanía del Estado Salvadoreño, trayendo como consecuencia una disminución en el ejercicio de derechos en el mismo. Otros sostienen que son los factores políticos, económicos, de problemas limítrofes, para el caso citaron la problemática actual del Golfo de Fonseca.

## 5.11 CONCLUSIÓN

En el estudio de campo realizado, se determinó que si existe conocimiento de los diferentes Cuerpos Normativos tanto Nacionales como Internacionales, que regulan los aspectos más relevantes del Derecho del Mar; así mismo, coincidieron en que la reforma hecha al artículo 574 del Código Civil, violenta el Principio de Supremacía Constitucional, contenido en el artículo 246 de la Constitución, ya que reduce los límites de Soberanía y Jurisdicción, consagrados en el artículo 84 de la misma.

Por otra parte, los entrevistados, hicieron énfasis en la falta de protección de los recursos marítimos que El Salvador posee, debido a las escasas políticas de ordenamiento, y a los vacíos legales en cuanto a la delimitación de los espacios marinos. Así mismo, se refirieron, a las contradicciones existentes entre la Constitución, el Código Civil y la Convención del Mar, de entre las cuales sobresale la reducción del Mar Territorial de 200 a 12 millas marinas.

Es importante mencionar que los entrevistados consideran que la no ratificación de la Convención del Mar, se debe a factores políticos, económicos, limítrofes y de jurisdicción.

Partiendo de estos resultados obtenidos en este capítulo, podemos afirmar, que la reforma hecha al Artículo 574 del Código Civil, crea confusión en cuanto a los alcances de los límites de la Soberanía y Jurisdicción, por lo que

es necesario hacer una interpretación de dichas disposiciones a fin de armonizarlas con la Legislación Internacional.

## Capítulo VI

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Al haber finalizado la investigación, la cual se ha basado en aspectos teóricos, se han obtenido las siguientes conclusiones y recomendaciones.

#### 6.1 Conclusiones.

6.1.1 Concluimos que la disposición del artículo 84 de la Constitución de la Republica de 1983, no sugiere en forma literal que la zona de mar adyacente hasta las 200 millas marinas sean parte del mar territorial, pues no lo limito, ni estableció la zona Económica Exclusiva, ni señalo la Zona Contigua. Lo que hizo fue remitirse al Derecho Internacional al establecer: “Todo de conformidad a las regulaciones del derecho Internacional”. Esto hace referencia a la intención del Legislador de conocer la posición que se plasma sobre el territorio, al afirmar que tales espacios son parte del mismo, con los preceptos jurídicos internacionales. Vale decir con las normas incorporadas en la Convención de Jamaica; por tanto, se infiere que El Salvador, acepta en esas 200 millas la existencia del mar territorial hasta la distancia de 12 millas marinas; de una zona Contigua hasta la distancia de 24 millas marinas; y de una Zona Económica Exclusiva y de una Plataforma Continental hasta las 200 millas. Pero no establece de manera clara lo que entiende por mar territorial y mar

adyacente ya que la disposición no entra a delimitar los diferentes espacios marinos.

Es importante señalar que hay un punto de fricción con lo regulado por la constitución al afirmar que se ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar hasta 200 millas marinas, en tanto que la Convención de las Naciones Unidas sobre derecho del Mar define cada espacio marítimo y su correspondiente anchura, estableciéndose así que a partir de la milla doceava, únicamente admite derechos de soberanía y jurisdicción en ciertos campos. En razón de armonizar dichas regulaciones tanto por la Constitución como por la Convención, es que se reforma el artículo 574 del Código Civil Como un complemento a los vacíos que deja la Constitución y adecua la regulación a las nuevas tendencias de las normas internacionales.

Al ejercicio de soberanía y jurisdicción regulado por la reforma al artículo 574 del Código Civil la Convención, no prohíbe al Estado que ejerza las mismas, ya que plantean una utilización de los recursos marinos, mediante la cual el Estado puede ejercer, en forma decreciente todos sus derechos. Se trata de una situación que podemos visualizar que va desde una soberanía total a una soberanía mínima, la cual se traduce en una "Soberanía limitada," por ejemplo el Estado ejerce plena soberanía, con excepción de algunas limitaciones específicas en ciertas situaciones especiales, como el paso inocente, y más allá de las doce millas el Estado ejerce menos atribuciones. Ya que su soberanía se ve más limitada y se reduce solamente al control sanitario,

aduanero y de policía, mas allá de esto en la Zona Económica Exclusiva el Estado solo ejerce derechos de resguardo de su patrimonio, tanto en el agua, en su volumen, como en el suelo y subsuelo marino.

6.1.2 En cuanto a uno de los objetivos específicos de “realizar un estudio para juzgar los factores socio-históricos que inciden en el ejercicio de los derechos sobre el territorio Salvadoreño”, se ve ampliamente desarrollado ya que se efectuó dicha investigación en base a dichos factores concluyendo con ellos que existen incongruencias entre las legislaciones internas como internacionales.

6.1.3 En relación al objetivo general de “determinar si la reforma al artículo 574 del Código Civil garantiza el ejercicio de los derechos de jurisdicción y soberanía que El Salvador tiene sobre su mar territorial”, concluimos que El Salvador reduciría la anchura de su mar territorial de 200 millas marinas a 12 y, en estas 12 millas, su soberanía tampoco sería absoluta pues ella tendría que ejercerla con arreglo a la Convención y a otras normas de derecho internacional (Art. 2, numeral 3 y art.3 de la Convención). Las 188 millas restantes de su dominio marítimo unínacional se convertiría en un condominio marítimo multinacional denominado Zona Económica Exclusiva, sujeta a un régimen en el cual las disposiciones de la Convención, no de la Ley Salvadoreña, regirían los derechos y obligaciones del Estado ribereño, y de los

demás Estados. A manera de ejemplo decimos que la Zona Económica Exclusiva esta sujeta a lo que ocurra con las pesquerías al exterior de ellas, pretendiendo su articulado defender lo que hay adentro (artículo 58 de la Convención), mediante un control en ellas ejercido desde dicha zona hacia el alta mar. Sin embargo, cuando se llega a la alta mar la misma situación se presenta como una exigencia absoluta, en el sentido de negar soberanía a todo Estado Ribereño.

Asi mismo, El Salvador, reduciría su Espacio Aéreo que cubre actualmente su dominio marítimo de 200 millas, espacio aéreo en el que, conforme a la Convención de Paris de 1919, toda nación tiene soberanía plena y exclusiva.

6.1.4 En cuanto al desarrollo de uno de los objetivos e hipótesis específicas, con respecto a las políticas de protección integral del mar territorial, que podrían implementarse en aras de un mejor aprovechamiento de los recursos, podemos decir que no se llevan a cabo por factores tales como: El poco conocimiento que existe sobre la legislación interna y las leyes internacionales, La falta de estudios científicos no ha permitido la adecuada protección y conservación de las especies marinas. Como en todo sistema de derecho, la protección de los recursos se basa en una legislación. Para El Salvador como para otros países con áreas territoriales de tierra firme reducidas, es sumamente importante defender sus derechos territoriales por



ejemplo su mar territorial. Es de mencionar también que en la actualidad la actividad ejercida sobre los espacios marítimos en El Salvador, es regulada por medio de leyes secundarias tales como: Ley General Marítimo Portuaria y sus reglamentos: Reglamento de obras marítimas y portuarias, Reglamento de Operaciones Portuarias y el Reglamento de ayuda a la Navegación, la Ley de Navegación y Marina, la ley de ordenación y promoción de la pesca y la acuicultura y el Código de Ética de la Pesca y la Acuicultura en El Salvador. Entre los Convenios que El Salvador ha ratificado están: El convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG'72, ratificado el día 25 de septiembre de 1997), El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC'90, ratificado el 12 de diciembre de 1996, Diario Oficial 28), Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969 (CLC 1969 y sus Protocolos modificativos de 1976 y 1992, ratificado el 24 de agosto de 2001, Diario Oficial 169), El Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988 (SUA'88, ratificado el día 13 de septiembre de 2000, Diario Oficial 206), Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988. (SUA'88, ratificado el 13 de septiembre de 2000, Diario Oficial 207). Como apuntamos anteriormente la falta de aplicación de la legislación antes mencionada y la falta de recursos

económicos para implementarlas, genera que las Instituciones encargadas de proteger los recursos marinos no desempeñen las funciones que les han sido delegadas y por esa misma razón no hay un control real y efectivo de las especies marinas.

6.1.5 Con respecto a la ratificación de la Convención del mar, los factores que han incidido en su no ratificación son: Que El Salvador no puede adherirse con reservas a la Convención, porque esta las impide (artículo 309); lo cual entra en contraposición a lo regulado en el artículo 145 de la Constitución el cual establece que “no se podrán ratificar tratados que restrinjan o afecten disposiciones Constitucionales, a menos que dicha ratificación se haga con las reservas correspondientes”. Otro de los factores es la política exterior que tiene El Salvador con los Estados colindantes (Honduras y Nicaragua), esto en relación a la defensa de sus derechos e intereses, así como la protección y defensa de la integridad del territorio; ya que a lo largo de la historia estos tres países han tenido graves conflictos por su situación geográfica; para finalizar, consideramos que otra de las causas por la cual la Convención no es ratificada, es debido a que no se daría un aprovechamiento óptimo de los recursos marinos, por no contar con los recursos económicos necesarios que nos faciliten su exploración y explotación correcta y, así mismo, el carecer de mecanismos suficientes de protección, que faciliten el control de su comercialización o en las diversas maneras en que pueden ser utilizados

dichos recursos, se pone de manifiesto un gran retraso en la participación por parte de las Instituciones involucradas en los mismos.

En cuanto a este punto, concluimos que *la Asamblea Legislativa debería ratificar* la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, siempre y cuando haga las Declaraciones y Manifestaciones a las que se refiere el artículo 310 de la misma, el cual establece que salvo el artículo 309 los Estados pueden hacerlas, a fin de, otras cosas, armonice su Derecho Interno con las disposiciones de la Convención.

6.1.6 Con respecto a si la reforma es congruente con la Convención y si es o no Constitucional, Opinamos como grupo que lo que prescribe la Constitución en su artículo 84, junto con la reforma realizada al artículo 574 del Código Civil y lo que prescribe la Convención, refleja una contraposición de definiciones y derechos, pues la Convención del mar en muchos aspectos no es concordante con ellos, lo que ha dado pie a posiciones contradictorias como para pensar en que la reforma realizada al artículo 574 del Código Civil es Inconstitucional, por el simple hecho de que se realizó para estar en armonía con lo preceptuado por la Convención, pasando por encima de lo establecido por la Constitución, delimitando de forma clara los espacios marítimos. Esto ha traído como consecuencia una pugna en cuanto a las interpretaciones que de ellas se hacen al leer las disposiciones antes mencionadas como para decir

que reduce nuestro territorio a 12 millas, aunado a ello, limita el ejercicio de la jurisdicción y soberanía por parte de El Estado Salvadoreño. Por las razones apuntadas, podemos decir que en la práctica y por el estudio de campo realizado, no es necesario declarar inconstitucional a la reforma mencionada, mas bien hay que entender que el artículo 84 de la constitución data de 1983, época en la cual no se tenían claros ni se manejaban conceptos como zona Económica Exclusiva, ni zona contigua. Lo que plasmo fue que se iba a regular conforme al derecho internacional, indicando la voluntad de conformar las regulaciones nacionales a las del derecho internacional, es por eso que creemos que si El Salvador quiere armonizar con el resto de la comunidad internacional, la parte que denomina “mar adyacente” habrá que denominarla Zona Económica Exclusiva, ya que solo así podemos tener una verdadera noción del alcance legal de goce de los derechos de soberanía y jurisdicción que son ejercidos por El salvador.

En relación a lo anterior es de suma importancia destacar que la redacción de la reforma realizada al artículo 574 del Código Civil, da lugar a una interpretación errónea del mismo, ya que de su simple lectura se puede deducir que El Salvador pierde 188 millas de su Mar Territorial, reduciendo así la Soberanía que ejerce sobre su territorio. Pero si nos detenemos a hacer una lectura comprensiva y comparamos las disposiciones atinentes al mismo, nos damos cuenta que no existe dicha pérdida de territorio, mas bien hay que

entender y como antes apuntamos, que la disposición Constitucional establece que todo debe ser conforme a las regulaciones del Derecho Internacional, dando pie con ello a un reconocimiento expreso al nuevo régimen jurídico del derecho del mar, dentro del cual encontramos la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), que es el instrumento base y principal en cuanto a la regulación internacional del derecho del mar se refiere. Sosteniendo para concluir que dicha reforma es congruente con la CONVEMAR y lo será con la Constitución si el Legislador realiza una interpretación autentica del artículo 84 de la misma. Con respecto a la delimitacion territorial y sobre todo al esclarecimiento de lo que quiso decir al referirse a mar adyacente, es decir, que si no se realiza dicha interpretación, la redacción literal de la reforma al articulo 574 del Código Civil, seguirá creando vacíos con respecto al alcance legal de los limites de Soberanía y Jurisdicción que El Salvador ejerce sobre su mar territorial, dando cabida a opiniones contrapuestas.

## 6.2 Recomendaciones.

6.2.1 A las Instituciones relacionadas con el tema del derecho del mar tales como: Fuerza Naval de El Salvador, Centro de Desarrollo de la Pesca y Acuicultura (CENDEPESCA), Funcionarios del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), se les recomienda:

- 1. Desarrollar un plan para el manejo sostenible de los recursos marinos de nuestro mar territorial.** Al revisar en el ámbito regional el progreso en la implementación de las políticas y los compromisos contenidos en los cuerpos normativos que regulan los mismos, y a pesar de los logros alcanzados se hace necesario continuar con la elaboración de guías y opciones políticas para actividades futuras y así lograr el desarrollo sostenible en la región. De igual manera es necesario continuar con la promoción del dialogo y creación de sociedades para el desarrollo sostenible entre los gobiernos, la comunidad internacional como actores claves. Resulta conveniente hacer conciencia en mujeres, jóvenes, organizaciones no gubernamentales, autoridades locales, sindicatos, empresarios e industriales, la comunidad científica y campesinos, la importancia que tienen la protección y conservación de los recursos naturales que aun tenemos como es nuestro recurso mar.
- 2. Coordinar las Actividades de investigación marina de El Salvador.** Ya que existen instituciones competentes en asuntos de investigación marítima. Se hace necesario mejorar la coordinación y fortalecer las relaciones entre las mismas. Es importante buscar un enfoque integrado y multisectorial para los asuntos marinos en todos los niveles. Para alcanzar este fin se recomienda promover intercambio de información donde sea apropiado. Establecer vínculos institucionales nacionales, regionales, subregionales e inter regionales que se ocupan del estudio del medio

ambiente marino incluyendo la importante zona costera. Promover dentro del sistema de las Naciones Unidas una revisión de los asuntos ambientales y desarrollo en cuanto a las áreas marítimas y costeras, haciendo hincapié en la investigación de los recursos.

**3. Impulsar la planificación participativa de las comunidades costeras en el manejo sostenible y protección de los recursos marinos.**

Partiendo que la planificación es un requisito imprescindible para la gestión orientada a objetivos y ante todo un proceso de aclaración y entendimiento entre personas que se proponen modificar conjuntamente una situación, la participación de las comunidades costeras es de vital importancia. Es necesario que se cuente con una estructura adecuada para su ejecución, estableciéndose claramente las responsabilidades y compromisos de los miembros de la sociedad. Mantener una visión integrada de la participación en donde el manejo adecuado y la protección de los recursos debe conllevar a mejorar las condiciones de vida de la población. Otros puntos serían:

- a) El apoyo a la región en estudios de investigación que le permitan a El Salvador conocer y proteger sus recursos marinos,
- b) planificar su manejo como base del desarrollo sostenible del país y de las zonas costeras,
- c) Recibir un apoyo para impulsar programas para mitigar la contaminación costera y marina,

d) apoyar planes de desarrollo de las comunidades costeras.

6.2.2 A la Universidad de El Salvador, específicamente a la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales para que incluya dentro de su pemsun académico, la cátedra sobre el Derecho del Mar o Derecho Marítimo, cuyo objetivo sea la difusión de la legislación nacional e internacional; logrando con ello el respeto y el debido reconocimiento de las normas mencionadas.

Además, resulta prudente indicar que en la practica cotidiana estos conocimientos difundidos con el adecuado marco teórico acorde al destinatario final de los mismos, resultaría procedente que la comunidad conozca sus derechos al uso y a la explotación, respetando la conservación en términos del devenir del tiempo de los intereses marítimos que El Salvador posee, esto hace que debamos retomar la importancia del tema en futuros trabajos con el propósito de implementar estrategias que acuerden criterios para continuar con la promoción de lo que se realiza y de lo que no se conoce por la población sobre el tema del mar y sus recursos, ya que es necesario contar con los recursos humanos, didácticos y los recursos naturales. Se les invita a que cuenten con personal capacitado para llevar a cabo esta importante recomendación, y es seguro que será bien aprovechado por los destinatarios finales de tan elemental cátedra.

6.2.3 Al Gobierno a través de Instituciones tales como CENDEPESCA, el Misterio del Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Fuerza Naval, que creen



estrategias que tengan como objetivo primordial el óptimo aprovechamiento de los recursos con los que contamos en nuestro mar territorial; así mismo, consideramos necesario un control gubernamental general eficaz sobre los recursos marinos bajo jurisdicción nacional, como una medida previa a toda buena ordenación.

El gobierno debería ir a la vanguardia para establecer normas nacionales, apoyar la investigación necesaria para una evaluación de recursos, fomentar la colaboración internacional y promover la educación en asuntos marinos.

Al mismo tiempo, diríase que la clave para un desarrollo sostenible del medio ambiente marino es la delegación de algunos derechos y responsabilidades, en determinadas condiciones, en manos de las comunidades, asociaciones locales o incluso particulares.

La iniciativa del gobierno de establecer medidas de ordenación pesquera, y esta debe efectuarse antes, y no después, de que sea evidente una pesca excesiva. Las pesquerías marinas no se autorregulan, y la existencia de un mercado de productos marinos no asegura una buena ordenación de los recursos del mar. La oferta y la demanda están ahora determinadas en gran parte a nivel mundial, y se requieren salvaguardias locales para asegurar la continuidad de la oferta de productos alimenticios marinos a los mercados.

Es de vital importancia el apoyo del gobierno para el desarrollo de instituciones que lleven a cabo las investigaciones del caso, y proporcionar la información necesaria para una ordenación y desarrollo sostenibles de los

recursos marinos vivos. Así mismo, creemos que hace falta un mayor esfuerzo por parte de todas las organizaciones internacionales que se ocupan de asuntos marinos para promover una cooperación eficaz entre ellas y entre sus Estados Miembros (específicamente en El Salvador) en todas las materias relativas a los recursos y medio ambiente.

6.2.4 A La Asamblea Legislativa, por ser la entidad creadora de leyes, se le motiva a que dirija sus esfuerzos de manera conjunta al momento de dictar y aplicar los ordenamientos jurídicos que se encuentran dispersos en los diferentes cuerpos normativos que regulan lo referente al derecho del mar y que traten la manera de unificar criterios con respecto a los límites de sus atribuciones y poder llevar a la práctica de manera efectiva y razonada su labor.

Así mismo, que cree un ordenamiento jurídico secundario en el cual se regule todo lo concerniente a los espacios marítimos, en el que se establezcan derechos y obligaciones, así como sanciones pertinentes ante el grave incumplimiento de los mismos.

Así también es importante que se actualice la Legislación acorde a las necesidades de la época con el fin de armonizar la legislación nacional con las nuevas exigencias del derecho internacional.

## **BIBLIOGRAFÍA.**

### LIBROS.

AZCARRAGA, JOSÉ LUÍS DE. **“Régimen Jurídico de los Espacios Marítimos”**. Biblioteca Judicial Doctor Ricardo Gallardo. 2003

BERTRAND GALINDO, FRANCISCO Y OTROS. **“Manual de Derecho Constitucional”**. Tomo I. Centro de Información Jurídica. Ministerio de Justicia. El Salvador. 1994

BROWN, SAYOM. **“Regimenes Jurídicos para el uso del Océano, la atmósfera y el Espacio Exterior”**. Biblioteca Judicial Doctor Ricardo Gallardo. 1998

GARCÍA ARIAS, LUÍS. **“Estudios de Historia y Doctrina del Derecho Internacional”**. Instituto de Estudios Políticos, Madrid España. 1964.

LARIOS OCHAITA, CARLOS. **“Derecho Internacional Público”**. Guatemala 1994.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, MARIA ISABEL. **“Comentarios al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños por el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”**. Londres 3 de Mayo de 1946, Anuario de Derecho Marítimo, volumen XV.

ORREGO VICUÑA, FRANCISCO. **“La Zona Económica Exclusiva, régimen y Naturaleza Jurídica”**. Editorial Jurídica de Chile. 2001

ORTIZ ALFH, LORETTA. **“Derecho Internacional Público”**. Editorial Harla, 1983.

SALOM FRANCO, NICOLÁS. **“Pasado y Presente del Derecho del Mar”**. Bogota, Colombia, Imprenta Nacional. 1986.

SALOM FRANCO, NICOLÁS. **“Aspectos Actuales del Derecho del Mar”**, Bogota, Colombia. Imprenta Nacional. 1986.

SHINN, ROBERT A. **“Contaminación de los Mares”**. Universidad de El Salvador. 1993

VARGAS CARREÑO, EDMUNDO. **“América Latina y el Derecho del Mar”**. Fondo de Cultura Económica. México, 1973.

VANNINI DE GARULEWICZ, MARISA. **“El Mar de los Descubridores”**. Caracas, 1974, Biblioteca de la Universidad de El Salvador.

VILLALTA BALDOVINOS, DARÍO. **“Teoría General del Estado”**. San Salvador, El Salvador. Editorial e Imprenta Universitaria, 2003.

ZACKLIN, RALPH. **“Derecho del Mar: La Contribución de los Países Latinoamericanos”**. Escuela de Capacitación Judicial Dr. Arturo Zeledón Castrillo. 2005.

### TESIS.

CASTRO DE LA COTERA, ORLANDO. **“Aspectos Jurídicos- Económicos de la Industria de la Pesca Marítima en El Salvador”**. Biblioteca Judicial Doctor Ricardo Gallardo. 1973.

MARTÍNEZ BUSH, JORGE. **“El mar presencial: Un nuevo concepto Unificador del Derecho Internacional del Mar”**. Biblioteca Judicial Doctor Ricardo Gallardo. 2004.

ORANTES, JOSÉ ANTONIO. **“La tesis de las doscientas millas”**. Instructor del Departamento de Derecho Publico de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad de El Salvador. 1998.

TRIGUEROS, ULISES. **“Consideraciones sobre algunos temas relativos al Derecho del Mar. Referencia a ciertos aspectos que conciernen a El Salvador”**. Universidad de El Salvador. 1975.

VARELA, EDGAR HERNÁN. **“Régimen Jurídico del Mar Territorial. Régimen Salvadoreño”**. Universidad de El Salvador, 1973.

### LEGISLACIÓN.

**CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE EL SALVADOR DE 1950.** Decreto No.14, Diario Oficial No.196, Tomo 149 de fecha 08 de septiembre de 1950.

**CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR DE 1962.** Decreto No. 6, Diario Oficial No.10, Tomo 194 de fecha 16 de enero de 1962.

**CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR DE 1983.** Decreto No. 38, Diario Oficial No.234, Tomo 281 de fecha 16 de diciembre de 1983.

**CÓDIGO CIVIL: Reforma al Artículo 574 del Código Civil.** Diario Oficial No. 236, Tomo 365, año 2004. Decreto Legislativo 512.

**LEY GENERAL MARÍTIMO PORTUARIA.** Decreto Legislativo No. 994, Diario Oficial No. 182, Tomo 357, Publicado el día 01 de octubre de 2002.

**LEY GENERAL DE ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA PESCA Y ACUICULTURA.** Decreto Legislativo No. 637 de fecha 13 de diciembre de 2001, Diario Oficial No. 240, Tomo 353, Publicado el día 19 de diciembre de 2001.

**REGLAMENTO DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.** Acuerdo de Acta No. 4, de fecha 29 de noviembre de 2006, Diario Oficial No. 233, Tomo 373, Fecha de Publicación 13 de diciembre de 2006.

**REGLAMENTO DE OBRAS MARÍTIMAS Y PORTUARIAS.** Acuerdo de Acta No. 4, de fecha 29 de noviembre de 2006, Diario Oficial No. 233, Tomo 373, Fecha de Publicación 13 de diciembre de 2006.

**REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS.** Acuerdo de Acta No. 4, de fecha 29 de noviembre de 2006, Diario Oficial No. 233, Tomo 373, Fecha de Publicación 13 de diciembre de 2006.

**CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.** Naciones Unidas. Elaborada en Montego Bay, Jamaica 1982

**CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS.** Naciones Unidas. 1945.

**FALLO DE LA CORTE CENTROAMERICANA DE JUSTICIA.** 9 de Marzo de 1917.

### OTRAS FUENTES.

ABREU GONZÁLEZ, GIGLIOLLA. **“Las Convenciones Internacionales y el “Derecho Vivo” como Medios para la Unificación del Derecho Marítimo”**. Revista Centro de Estudios Internacionales, año 1 No. 1, Valencia, España, enero-diciembre 2005.

AGUILAR MAWDSLEY, ANDRÉS. **“Punto de Vista Latinoamericano”**. El Derecho del Mar. Revista 21. Nueva York 1986.

CALDERÓN, MARIO. **“La Teoría del Mar Presencial y su Aplicación”**. Instituto de Estudios del Pacífico. 1998.

DRNAS DE CLIMENT, ZLATA. **“Tendencias Latinoamericanas en materia de Protección del Medio Marino”**. Universidad de Córdoba, Argentina. 2005.

EL DERECHO DEL MAR: **“Manual de Delimitación de Fronteras Marítimas”**. (1970-1984), Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.87.V.12.

EL DERECHO DEL MAR: **“Líneas de Base: Examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a las Líneas de Base”**. Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.88.V.5. 1994.

EL DERECHO DEL MAR: **“La Práctica de los Estados en el momento de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”**. Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.94.V.13. 1985.

GALINDO POHL, REYNALDO. **“Discurso Pronunciado en el Law of the Sea Institute”**. 1958.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE EL SALVADOR. **“Ideas para una Declaración Latinoamericana sobre el Nuevo Derecho del Mar”**. Copias mimeografiadas. 1971.

NACIONES UNIDAS. **“El Derecho del Mar: Investigación Científica Marina, guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”**. Biblioteca Judicial “Doctor Ricardo Gallardo”. 1999.

URQUIA HUEZO, LUIS SALVADOR. “**Controversia Fronteriza Terrestre, Insular y Marítima entre El Salvador y Honduras**”. 1998.

VARELA, EDGAR HERNÁN. “**El Derecho del Mar**”. Boletín Divulgación Jurídica, Derecho Marítimo. El Salvador. 1994.

TABACZNIKKLEN, MARIANO E. “**Los Derechos de la Navegación y los Intereses Marítimos Argentinos**”. Centro de Estudios Estratégicos de la Armada. Argentina. 2000.

### DIRECCIONES ELECTRÓNICAS.

- Aguas Interiores y Mar Territorial. “**www.rincondelvago.com**”. Fecha de consulta: 05/06/2005.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. “**www.cpps-int.org.com**”. Fecha de Consulta 10/08/2005.
- Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. **www.noticias.juridicas.com**. Fecha de Consulta 10/08/2005.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. **www.un.org/depts.com**. Fecha de Consulta 18/10/2005.
- Convención del Derecho del Mar. “**www.parlamento.gub.uy**”. Fecha de Consulta 18/10/2005.
- Derecho del Mar y Mar Patrimonial. “**www.omega.ilce.edu.mx**”. Fecha de Consulta 12/01/2006.
- Elementos Internacionales sobre el derecho del Mar. “**www.agapea.com**”. Fecha de Consulta 28/02/2006.
- El Derecho del Mar. “**www.cinu.org.mx/temas**”. Fecha de Consulta 15/04/2006.
- El Derecho del Mar y la Tercera Convención. “**www.umng.edu.com**”. Fecha de Consulta 15/04/2006.
- El Derecho del Mar. “**www.bibliojuridica.org/libros**”. Fecha de Consulta 28/05/2006.

- El Derecho del Mar. “[www.zur2.com](http://www.zur2.com)”. Fecha de Consulta 28/05/2006.
- Global Legal Information. “[www.glin.gob.com](http://www.glin.gob.com)”. Fecha de Consulta 30/08/2006.
- INTERTANKO. “[www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)”. Fecha de Consulta 30/08/2006.
- Justicia Internacional. “[www.monografias.com](http://www.monografias.com)”. Fecha de Consulta 30/08/2006.
- Los Espacios Marítimos y el Problema de su Delimitación en la Posición Geopolítica del Archipiélago Canario. “[www.webpages.ull.es](http://www.webpages.ull.es)”. Fecha de Consulta 21/02/2007.
- Mar: Derecho del Mar. “[www.mgar.net](http://www.mgar.net)”. Fecha de Consulta 24/04/2007.
- Pesca Marítima “[www.pescamaritima.com.ar/www.nuestromar.org](http://www.pescamaritima.com.ar/www.nuestromar.org)”. Fecha de Consulta 24/04/2007.
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente: [www.unep.org](http://www.unep.org). Fecha de Consulta 15/05/2007.
- Responsabilidad e indemnización. “[www.omi.com](http://www.omi.com)”. Fecha de Consulta 15/05/2007.
- Vías alternativas a la Solución de Conflictos Internacionales: Específicamente el Arbitraje. “[www.Cepamcalvarado-abogados.com](http://www.Cepamcalvarado-abogados.com)”. Fecha de Consulta 30/07/2007.



# *ANEXOS*

## **ANEXOS**

- I. Modelo de Entrevista.
  
- II. Disposiciones analizadas para la elaboración de la presente Tesis.
  - II.1 Disposiciones Constitucionales Nacionales de 1950, 1962 y 1983.
  
- III. Reforma al Artículo 574 del Código Civil, Diario Oficial No. 236, Tomo 365, 2004, Decreto Legislativo 512.
  
- IV. Cuadro conteniendo el listado de Convenios Internacionales ratificados por El Salvador.
  
- V. Lista cronológica de los países que han suscrito la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
  
- VI. Mapa Ilustrativo de los Espacios Marinos regulados por la Convención.
  
- VII. Glosario.

ANEXO N° 1  
UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES.

SEMINARIO DE GRADUACIÓN.

ÁREA: DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.

TEMA: REFORMA AL ARTÍCULO 574 DEL CÓDIGO CIVIL Y LA CERTEZA JURÍDICA  
EN EL EJERCICIO DE LA JURISDICCIÓN Y SOBERANÍA SOBRE EL TERRITORIO  
DEL ESTADO SALVADOREÑO.

OBJETIVO: Obtener información actualizada sobre si se garantiza la certeza jurídica del ejercicio de los derechos de jurisdicción y soberanía sobre el Territorio del Estado Salvadoreño.

A continuación le presentamos una serie de preguntas, le suplicamos contestar cada una de ellas con la mayor objetividad.

1. ¿Sabe de la existencia del Ordenamiento Jurídico Salvadoreño y de leyes Internacionales que regulan el derecho del mar?

SI

NO

2. En base a la respuesta anterior, en caso de saberlo, mencione los que usted considera más importantes.

---

---

---

3. ¿Cuáles considera que son los aspectos más importantes que regulan dichos instrumentos?

---

---

4. De acuerdo al Principio de Supremacía Constitucional, ¿Considera que la reforma realizada al Artículo 574 del Código Civil violenta dicho principio?

SI

NO

5. ¿Considera que existe contradicción entre la Constitución de la Republica, el Código Civil y la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar?

SI

NO

NO SABE

6. Si existe contradicción, ¿podría señalar las más importantes?

---

---

---

7. ¿Conoce usted cuales son los límites legales de Soberanía y Jurisdicción que El Estado Salvadoreño ejerce sobre su Mar Territorial?

SI

NO

NO SABE

8. En base a la reforma del Artículo 574 del Código Civil, ¿Considera usted que se limitan los límites legales de los derechos de Soberanía y Jurisdicción que El Estado de El Salvador ejerce sobre su Mar Territorial conforme a la Constitución?

SI

NO

NO SABE

¿Porque? \_\_\_\_\_

---

---

9. Conforme a la Legislación actual que regula la explotación y conservación de los recursos y espacios marítimos, ¿cree usted que existe una efectiva protección a los mismos?

SI

NO

NO SABE

10. ¿Cuáles son las causas por las cuales la Asamblea Legislativa no ha ratificado la Convención del Mar?

---

---



## La Constitución de la República

### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE EL SALVADOR

1950.

#### DECRETO Nº 14.

La Asamblea Nacional Constituyente, en nombre del Pueblo Salvadoreño, puesto su confianza en Dios y en los altos destinos de la Patria, decreta, sanciona y proclama la siguiente Constitución:

Art. 7.- El territorio de la República dentro de sus actuales límites, es irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas contadas desde la línea de la más baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondientes.

Lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación conforme los principios aceptados por el Derecho Internacional.

El Golfo de Fonseca es una bahía histórica sujeta a un régimen especial.



## La Constitución de la República

### CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA

1962.

DECRETO N° 6.

LA ASAMBLEA CONSTITUYENTE, en nombre del Pueblo Salvadoreño, puesta su confianza en Dios y en los altos destinos de la Patria,

DECRETA, SANCIONA, Y PROCLAMA, la siguiente Constitución:

Art. 8.- El territorio de la República dentro de sus actuales límites, es irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas contadas desde la línea de la más baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondientes.

Lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación conforme los principios aceptados por el Derecho Internacional.

El Golfo de Fonseca es una bahía histórica sujeta a un régimen especial.



## La Constitución de la República

Decreto No.38

NOSOTROS, REPRESENTANTES DEL PUEBLO SALVADOREÑO REUNIDOS EN ASAMBLEA CONSTITUYENTE, PUESTA NUESTRA CONFIANZA EN DIOS, NUESTRA VOLUNTAD EN LOS ALTOS DESTINOS DE LA PATRIA Y EN EJERCICIO DE LA POTESTAD SOBERANA QUE EL PUEBLO DE EL SALVADOR NOS HA CONFERIDO, ANIMADOS DEL FERVIENTE DESEO DE ESTABLECER LOS FUNDAMENTOS DE LA CONVIVENCIA NACIONAL CON BASE EN EL RESPETO A LA DIGNIDAD DE LA PERSONA HUMANA, EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA SOCIEDAD MAS JUSTA, ESENCIA DE LA DEMOCRACIA Y AL ESPÍRITU DE LIBERTAD Y JUSTICIA, VALORES DE NUESTRA HERENCIA HUMANISTA.

DECRETAMOS, SANCIONAMOS Y PROCLAMAMOS, la siguiente:

### C O N S T I T U C I O N

Art. 84.- El territorio de la República sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreductible 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; igualmente otras islas, islotes y cayos que también le corresponden conforme al Derecho Internacional.

Las aguas territoriales y en comunidad del 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.

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 marinos hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de más baja mareas, todo de conformidad a las regulaciones del derecho internacional.

Los límites del territorio nacional son los siguientes:

AL PONIENTE, con la República de Guatemala, de conformidad a lo establecido en el Tratado de Límites Territoriales, celebrado en Guatemala, el 9 de abril de 1938.

AL NORTE Y AL ORIENTE, en parte, con la República de Honduras, en las secciones delimitadas por el Tratado General de Paz, suscrito en Lima, Perú, el 30 de octubre de 1980. En cuanto a las secciones pendientes de delimitación los límites serán los que se establezcan de conformidad con el mismo Tratado, o en su caso, conforme a cualquiera de los medios de solución pacífica de las controversias internacionales.

AL ORIENTE, en el resto, con las repúblicas de Honduras y Nicaragua en las aguas del Golfo de Fonseca.

Y AL SUR, con el Océano Pacífico.





Nombre: **CÓDIGO CIVIL**

Materia: **Derecho Civil**  
Origen: **ÓRGANO EJECUTIVO**  
Naturaleza: **Decreto Ley**  
Fecha: **23/08/1859**

Categoría: **Derecho Civil**  
Estado: **VIGENTE**  
Nº: **S/N**

**Reformas:** (24) D.L. N° 512, del 11 de noviembre del 2004, publicado en el D.O. N° 236, Tomo 365, del 17 de diciembre del 2004.

**Comentarios:** En virtud de Ley con fecha 4 de febrero de 1858, se facultó al Órgano Ejecutivo para que este nombrara la comisión ad-hoc responsable de redactar el nuevo Código Civil, misma que redactó el presente cuerpo normativo, en franca armonía con la Legislación Española que en la época regía al país, dando como resultado la emisión del Decreto Ejecutivo de Fecha 23 de agosto de 1859 que incorporó al ordenamiento jurídico los 2435 artículos comprendidos en los 44 títulos de que constaban los cuatro libros del código en mención, ordenándose por Decreto Ejecutivo de fecha 10 de abril de 1860, el día 1 de mayo del mismo año como fecha oficial para su publicación en cada uno de los pueblos, villas y ciudades de El Salvador, según consta en la Gaceta Oficial número 85, tomo 8, de fecha 14 de abril de 1860.

**Art. 574.-** 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 eso mar; pero 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 exclusiva, en la cual El Salvador ejerce derechos de soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales vivos y no vivos de las aguas suprayacentes al lecho, del lecho y del subsuelo del mar y para desarrollar cualesquiera otras actividades con miras a la exploración y la explotación económica de esa zona.

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.

Además a El Salvador 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.

**LISTADO DE CONVENIOS INTERNACIONALES RATIFICADOS POR EL ESTADO DE EL SALVADOR.**

<b>NOMBRE DEL CONVENIO</b>	<b>FECHA DE RATIFICACIÓN</b>
<b>Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990</b>	<b>12 de diciembre de 1996, publicado en el Diario Oficial No. 28, Tomo 334, el día 12 de febrero de 1997</b>
<b>Observaciones: Posee un anexo sobre reembolso de los gastos de asistencia</b>	<b>Reservas: No</b>

<b>NOMBRE DEL CONVENIO</b>	<b>FECHA DE RATIFICACIÓN</b>
<b>Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972</b>	<b>23 de septiembre de 1997, publicado en el Diario Oficial No. 203, Tomo 337, el día 31 de octubre de 1997</b>
<b>Observaciones: No</b>	<b>Reservas: No.</b>

<b>NOMBRE DEL CONVENIO</b>	<b>FECHA DE RATIFICACIÓN</b>
<b>Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental.</b>	<b>13 de septiembre de 2000, publicado en el Diario Oficial No. 206, Tomo 349, el día 03 de noviembre de 2000</b>
<b>Observaciones: No</b>	<b>Reserva: No</b>

<b>NOMBRE DEL CONVENIO</b>	<b>FECHA DE RATIFICACIÓN</b>
<b>Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.</b>	<b>24 de agosto de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 169, Tomo 352, el día 10 de septiembre de 2001.</b>
<b>Observaciones: No</b>	<b>Reservas: No</b>

<b>NOMBRE DEL CONVENIO</b>	<b>FECHA DE RATIFICACIÓN</b>
<b>Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima</b>	<b>El Salvador se adhirió a este Convenio el día 23 de agosto de 2000, ratificándolo el día 13 de septiembre de 2000, publicado en el Diario Oficial No. 207, Tomo 349, el día 06 de noviembre de 2000.</b>
<b>Observaciones: No</b>	<b>Reservas: No</b>

**LISTADO DE PAÍSES QUE HAN SUSCRITO LA CONVENCION DE LAS  
NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.**

1.	Islas Fiji (10 Diciembre 1982)
2.	Zambia (7 Marzo 1983)
3.	México (18 Marzo 1983)
4.	Jamaica (21 Marzo 1983)
5.	Namibia (18 Abril 1983)
6.	Ghana (7 Junio 1983)
7.	Bahamas (29 Julio 1983)
8.	Belice (13 Agosto 1983)
9.	Egipto (26 Agosto 1983)
10.	Costa de Marfil (26 Marzo 1984)
11.	Filipinas (8 Mayo 1984)
12.	Gambia (22 Mayo 1984)
13.	Cuba (15 Agosto 1984)
14.	Senegal (25 Octubre 1984)
15.	Sudan (23 Enero 1985)
16.	Santa Lucia (27 Marzo 1985)
17.	Togo (16 Abril 1985)
18.	Túnez (24 Abril 1985)
19.	Bahrein (30 Mayo 1985)
20.	Iceland (21 Junio 1985)
21.	Malí (16 Julio 1985)
22.	Irak (30 Julio 1985)
23.	Guinea (6 Septiembre 1985)
24.	Republica Unida de Tanzania (30 Septiembre 1985)
25.	Camerún (19 Noviembre 1985)
26.	Indonesia (3 Febrero 1986)
27.	Trinidad y Tobago (25 Abril 1986)
28.	Kuwait (2 Mayo 1986)
29.	Nigeria (14 Agosto 1986)
30.	Guinea-Bissau (25 Agosto 1986)
31.	Paraguay (26 Septiembre 1986)

32.	Yemen (21 Julio 1987)
33.	Cabo Verde (10 Agosto 1987)
34.	Sao Tome y Príncipe (3 Noviembre 1987)
35.	Siria (12 Diciembre 1988)
36.	Brazil (22 Diciembre 1988)
37.	Antigua y Barbuda ( 2 Febrero 1989)
38.	Republica Democrática del Congo (17 Febrero 1989)
39.	Kenya (2 Marzo 1989)
40.	Somalia (24 Julio 1989)
41.	Omán (17 Agosto 1989)
42.	Botswana (2 Mayo 1990)
43.	Uganda (9 Noviembre 1990)
44.	Angola ( 5 Diciembre 1990)
45.	Granada (25 Abril 1991)
46.	Micronesia (29 Abril 1991)
47.	Islas Marshall (9 Agosto 1991)
48.	Seychelles (16 Septiembre 1991)
49.	Djibouti ( 8 Octubre 1991)
50.	Dominica (24 Octubre 1991)
51.	Costa Rica (21 Septiembre 1992)
52.	Uruguay (10 Diciembre 1992)
53.	Saint Kitts and Nevis (7 Enero 1993)
54.	Zimbabwe (24 Febrero 1993)
55.	Malta (20 Mayo 1993)
56.	San Vicente / Granadinas (1 Octubre 1993)
57.	Honduras (5 Octubre 1993)
58.	Barbados (12 Octubre 1993)
59.	Guyana (16 Noviembre 1993)
60.	Bosnia y Herzegovina (12 Enero 1994)
61.	Comores (21 Junio 1994)
62.	Sri Lanka (19 Julio 1994)
63.	Viet Nam (25 Julio 1994)
64.	Macedonia (19 Agosto 1994)

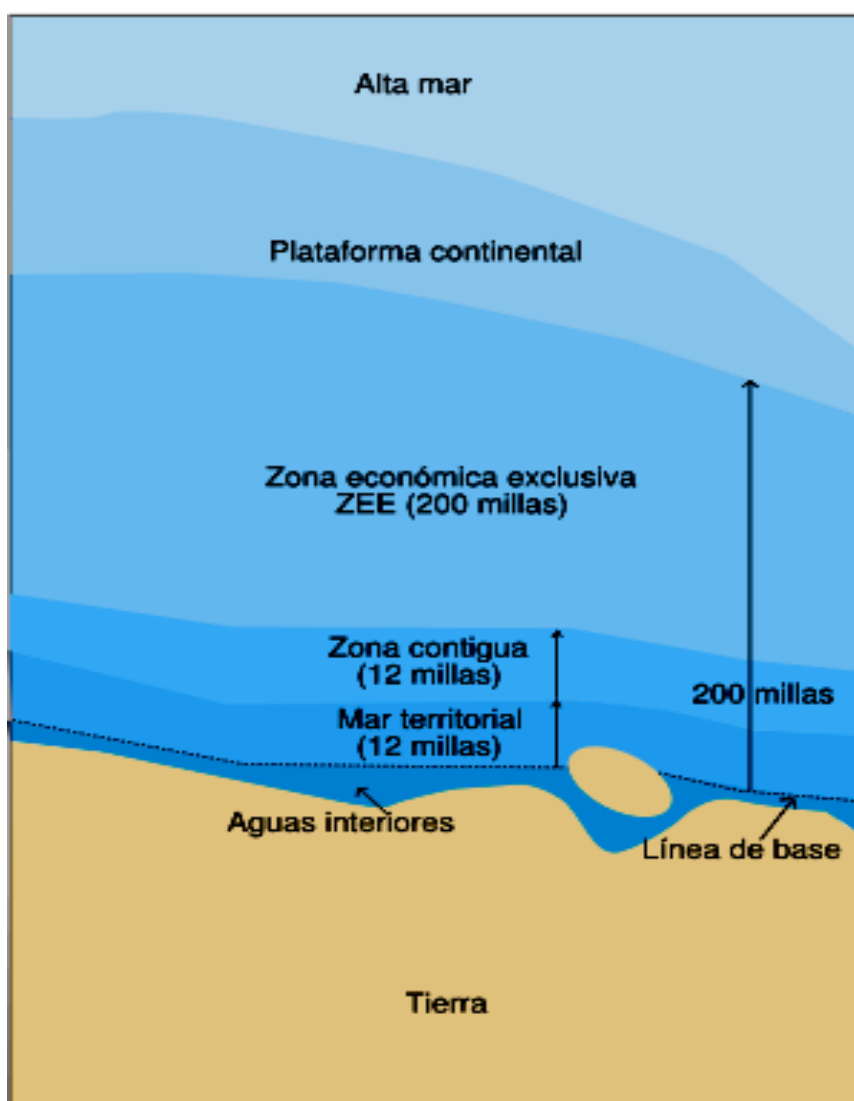
65.	Australia (5 Octubre 1994)
66.	Alemania(14 Octubre 1994)
67.	Mauricio(4 Noviembre 1994)
68.	Singapur (17 Noviembre 1994)
69.	Sierra Leona (12 Diciembre 1994)
70.	Líbano (5 Enero 1995)
71.	Italia (13 Enero 1995)
72.	Islas Cook (15 Febrero 1995)
73.	Croacia (5 Abril 1995)
74.	Bolivia (28 Abril 1995)
75.	Eslovenia (16 Junio 1995)
76.	India (29 Junio 1995)
77.	Austria (14 Julio 1995)
78.	Grecia (21 Julio 1995)
79.	Tonga (2 Agosto 1995)
80.	Samoa (14 Agosto 1995)
81.	Jordania (27 Noviembre 1995)
82.	Argentina (1 Diciembre 1995)
83.	Nauru (23 Enero 1996)
84.	Corea (29 Enero 1996)
85.	Mónaco (20 Marzo 1996)
86.	Georgia (21 Marzo 1996 )
87.	Francia (11 Abril 1996)
88.	Arabia Saudita (24 Abril 1996)
89.	Eslovaquia (8 Mayo 1996)
90.	Bulgaria (15 Mayo 1996)
91.	Myanmar (21 Mayo 1996)
92.	China (7 Junio 1996)
93.	Algeria (11 Junio 1996)
94.	Japón (20 Junio 1996)
95.	Republica Checa (21 Junio 1996)
96.	Finlandia (21 Junio 1996)
97.	Irlanda (21 Junio 1996)
98.	Noruega (24 Junio 1996)

99.	Suiza (25 Junio 1996)
100.	Países Bajos (28 Junio 1996)
101.	Panamá (1 Julio 1996)
102.	Mauritania (17 Julio 1996)
103.	Nueva Zelanda (19 Julio 1996)
104.	Haití (31 Julio 1996)
105.	Mongolia (13 Agosto 1996)
106.	Palau (30 Septiembre 1996)
107.	Malasia (14 Octubre 1996)
108.	Brunei (5 Noviembre 1996)
109.	Rumania (17 Diciembre 1996)
110.	Papua New Guinea (14 Enero 1997)
111.	España (15 Enero 1997)
112.	Guatemala (11 Febrero 1997)
113.	Pakistán (26 Febrero 1997)
114.	Rusia (12 Marzo 1997)
115.	Mozambique (13 Marzo 1997)
116.	Islas Salomón(23 Junio 1997)
117.	Guinea Ecuatorial (21 Julio 1997)
118.	Gran Bretaña (25 Julio 1997)
119.	Chile (25 Agosto 1997)
120.	Benin (16 Octubre 1997)
121.	Portugal (3 Noviembre 1997)
122.	Sudáfrica (23 Diciembre 1997)
123.	Gabón (11 Marzo 1998)
124.	Comunidad Europea (1 Abril 1998)
125.	Republica Democrática de Lao (5 Junio 1998)
126.	Surinam (9 Julio 1998)
127.	Nepal (2 Noviembre 1998)
128.	Bélgica (13 Noviembre 1998)
129.	Polonia (13 Noviembre 1998)
130.	Ucrania (26 Julio 1999)
131.	Vanuatu (10 Agosto 1999)



132.	Nicaragua (3 Mayo 2000)
133.	Maldivas (7 Septiembre 2000)
134.	Luxemburgo (5 Octubre 2000)
135.	Serbia (12 Marzo 2001)
136.	Bangladesh (27 Julio 2001)
137.	Madagascar (22 Agosto 2001)
138.	Hungría (5 Febrero 2002)
139.	Armenia (9 Diciembre 2002)
140.	Qatar (9 Diciembre 2002)
141.	Tuvalu (9 Diciembre 2002)
142.	Kiribati (24 Febrero 2003)
143.	Albania (23 Junio 2003)
144.	Canadá (7 Noviembre 2003)
145.	Lituania (12 Noviembre 2003)
146.	Dinamarca (16 Noviembre 2004)
147.	Latvia (23 Diciembre 2004)
148.	Burkina Faso (25 Enero 2005)
149.	Estonia (26 Agosto 2005)
150.	Belarus (30 Agosto 2006)
151.	Niue (11 Octubre 2006)
152.	Montenegro (23 Octubre 2006)
153.	Moldavia (6 Febrero 2007)
154.	Marruecos (31 Mayo 2007)
155.	Lesotho (31 Mayo 2007)

**MAPA ILUSTRATIVO DE LOS ESPACIOS MARINOS REGULADAS POR LA CONVENCION DEL MAR.**



# *GLOSARIO*

## **ACCIDENTE MARÍTIMO:**

Acontecimiento que ha sido causado, o está relacionado con las operaciones de un buque, por las cuales el buque o cualquier persona se expone a peligro o cuyo resultado puede causar serios daños a las personas, al buque, estructuras o medio ambiente.

## **ACTIVIDADES MARÍTIMAS:**

Se considera todas aquellas actividades que se efectúan en el Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, suelo y Subsuelo pertenecientes a la Plataforma Continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.

## **AGUAS ARCHIPELAGICAS:**

Aguas encerradas por líneas de base Archipelagicas rectas que unen los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago

## **AGUAS INTERIORES:**

Son las que se encuentran en el continente detrás de la línea de base que utiliza el estado ribereño para delimitar su mar territorial.

## **AGUAS INTERNACIONALES:**

Espacio del océano común a todos los países, situado más allá de la zona económica exclusiva o del mar territorial

## **AGUAS TERRITORIALES:**

Faja marítima que cubre la costa del estado ribereño.

**ALTA MAR:**

Región del océano libre de cualquier influencia permanente de soberanía por parte de algún país

**ARCHIPIÉLAGO:**

Parte de un mar poblado de islas, un grupo de islas mas o menos proximas o relacionadas entre si.

**ARMADOR:**

Es la persona que explota comercialmente o no un buque o un artefacto naval, y que resulta responsable de la navegación del mismo. En términos de propiedad, el armador puede o no ser el propietario del buque

**AUTORIZACIONES:**

Son los documentos expedidos por la Autoridad Marítima Portuaria o por la entidad a quien ésta delegue, mediante los cuales se da fe que personas naturales o jurídicas cumplen con requisitos establecidos por dicha entidad, para desarrollar una determinada actividad marítima portuaria

**AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:**

Elementos previstos por el puerto para la orientación y señalización del rumbo o ruta a tomar por los buques para su arribo o zarpe, comprende faros, boyas, balizas, enfilaciones, receptores de señales de radar, equipos electrónicos de guía y posicionamiento terrestre, equipos de guía y posicionamiento satelital, cartas náuticas, libros de faros, derrotero y cualquier otro elemento destinado a esta finalidad.

**BAHÍA:**

Entrada de mar en la costa, de extensión considerable, y con resguardo y fondo apropiado para que sirva de abrigo a las embarcaciones.

**BAHÍA HISTÓRICA:**

Se les llama bahías "históricas" o "cerradas" a aquellas en que el Estado litoral reclama como suya, considerando que goza del título a través de una posesión larga, pacífica e ininterrumpida. Ej. La Bahía de Hudson por Canadá

**BALIZA:**

Señal fija o flotante, autónoma, que indica bajos o canales para navegar.

**BUQUE:**

Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construido, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca barcazas, veleros, transbordadores, remolcadores, y cualquier otro tipo de vehículo acuático. La expresión buque, comprende además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares, y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

**CONSTRUCCIONES PORTUARIAS:**

Estructuras permanentes construidas a lo largo de la costa que forman parte integrante del sistema portuario, tales como rompeolas, espigones, muelles u otras instalaciones portuarias, terminales costeras, fondeaderos, escolladeras, diques, etc. Estas construcciones portuarias pueden utilizarse como parte de la línea de base a los efectos de delimitar el mar territorial y otras zonas marítimas.

**COSTA:**

Es la zona donde las tierras y los mares se ponen en contacto. En los mapas las costas parecen señaladas por una línea, pero, en realidad, constituyen una faja de anchura variable, que se encuentra sujeta a las influencias de la tierra y del mar.

**DAÑOS POR CONTAMINACIÓN**

Pérdidas o daños causados fuera del barco que transporte los hidrocarburos por la contaminación resultante de derrames o descargas procedentes del barco, dondequiera que ocurran tales derrames o descargas, e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas

**DELTA:**

Isleta triangular enmarcada y atravesada por las bocas divergentes de un río que desemboca en el mar.

**DERECHO ESPECIAL DE GIRO:**

Unidad de cuenta establecida por el Fondo Monetario Internacional (FMI), que se empleará para determinar la responsabilidad del armador y de los operadores y concesionarios portuarios; así como para cuantificar las infracciones y sanciones establecidas en la presente Ley. El valor del Derecho Especial de Giro, para los efectos de determinar el monto de las responsabilidades, será el fijado por el FMI al momento en que ocurra la pérdida o daño; para la determinación del monto de las infracciones, será el fijado al momento que quede firme la resolución que aplica la multa respectiva.

**DERECHO DEL MAR:**

Es una de las ramas más modernas, innovadoras y dinámicas del derecho de gentes, que se refiere a los asuntos del océano.

**ESPECIE ANÁDROMA:**

Organismo que pasa la mayor parte de su ciclo vital en el mar y sólo regresa a los ríos a reproducirse; por ejemplo, el salmón.

**ESPECIE CATADROMA:**

Organismo que pasa la mayor parte de su ciclo vital en los lagos y ríos y luego migra al mar a reproducirse; por ejemplo, la anguila.

**ESPECIE MIGRATORIA:**

Organismo que se desplaza, a lo largo de una ruta, de un área oceánica a otra, por causas relacionadas con su alimentación o reproducción.

**ESTADO ARCHIPELÀGICO:**

Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos; es decir, están formados por un grupo o varios grupos de islas, estrechamente relacionados, y por las aguas situadas entre ellas.

**ESTADO RIBEREÑO:**

Estado que tiene costa marina y que ejerce derecho sobre los recursos que en ella se encuentran

**HIDROCARBUROS:**

Todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean éstos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.

**ISLAS:**

Irregularidades del fondo del océano, lo suficientemente altas para surgir por encima de las aguas oceánicas. Las Islas son clasificadas dependiendo de su origen y se dividen en: **Continenciales**, las que están unidas al continente mas próximo a ellas por la misma Plataforma; **Oceánicas**, las que se elevan en medio de los océanos, y; **Orogénicas**, las que tienen su origen semejante al de las montañas.

**ISLAS ARTIFICIALES:**

Estructuras construidas en el mar territorial, la zona económica exclusiva o la Plataforma Continental utilizadas generalmente para la exploración o la explotación de los recursos marinos. También pueden haber sido construidas con otros propósitos, como la investigación científica marina, la observación de las mareas, etc.

**ISOBATA:**

Línea que representa el contorno horizontal de los fondos marinos con una profundidad determinada de 2500 metros

**MAR:**

Son extensiones de agua situadas en los márgenes de los océanos y separados de estos, bien por la configuración de la costa o por el relieve submarino.

**MARES CERRADOS O SEMI-CERRADOS:**

Mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha o compuesta entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o mas Estados ribereños

**MAR TERRITORIAL:**

Es una franja de Mar adyacente al territorio o aguas interiores, sobre el cual ejerce soberanía el Estado ribereño; este comprende las aguas, el espacio aéreo suprayacente, el lecho y el subsuelo, y su anchura puede extenderse hasta las doce millas marinas, medidas a partir de la línea de la mas baja marea



o de líneas rectas en casos especiales, en el cual los buques de los demás Estados, sean ribereños o sin litoral gozan del derecho de paso inocente

**MEDIDAS PREVENTIVAS:**

Todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

**PASO INOCENTE:**

El derecho de los buques para atravesar el mar territorial de un Estado. Las posibilidades comprendidas son que navegue simplemente sin entrar en las aguas interiores ni hacer escalas en radas o instalaciones portuarias fuera de las aguas interiores, o para salir de ellas; el Paso Inocente debe ser continuo e ininterrumpido, pudiendo solo detenerse por incidentes, es decir, caso fortuito o para prestar ayuda a personas, buques o aeronaves en situación de peligro para preservar el derecho de navegar por dicho mar

**PIRATERÍA:**

Todo acto ilegal de violencia o detención, cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado y dirigido contra un buque o contra personas

**PUERTO:**

Ámbito acuático y terrestre, natural o artificial, e instalaciones fijas, que por sus condiciones físicas y de organización resulta apto para realizar maniobras de fondeo, atraque, desatraque y estadía de buques o cualquier otro artefacto naval; para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte acuático y terrestre, embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques, artefactos navales, pasajeros y cargas, y plataformas fijas o flotantes para alijo o comportamiento de cargas y cualquier otra operación considerada portuaria.

**PLATAFORMA CONTINENTAL:**

Son las porciones del continente cubiertas por las aguas del mar. Las áreas emergidas de los continentes no descansan directamente sobre las grandes profundidades marinas, en torno a estas áreas se extienden mares que casi nunca alcanzan mas de 200 metros de profundidad, los cuales cubren una faja continental sumergida.

**RADA:**

Zona utilizada para la carga, descarga y fondeo de buques y que forma parte de las aguas interiores de un estado ribereño.

**TRANSPORTE MULTIMODAL:**

Es aquel que se realiza utilizando dos o más medios de transporte, sean éstos marítimos, aéreos o terrestres, realizando el viaje bajo la responsabilidad de un único transportador, denominado transportista multimodal, y amparado bajo un único documento de transporte

**ZÓCALO CONTINENTAL:**

Es una especie de desnivel o escarpa, más o menos abrupta, que une el borde de la Plataforma Continental con los grandes fondos oceánicos. Es también denominado Talud Continental y señala el verdadero límite del continente.