

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
CARRERA DE CIENCIA POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA



Proyecto de Grado

**Políticas de Estado para el desarrollo de los Intereses
Marítimos de Bolivia en el Marco de la Normativa
Internacional y la Constitución Política del Estado
Plurinacional**

POSTULANTE **Armando Pacheco Gutiérrez**

TUTOR **Lic. Julio Ballivian**

LA PAZ – BOLIVIA

2012

CONTENIDO

INTRODUCCION	6
CAPITULO I	
Orden metodológico de la investigación	9
1. Presentación	9
2. Problema	11
2.1. Objeto de estudio	15
2.2. Delimitación temporal	15
2.3. Delimitación espacial	15
3. Hipótesis	15
4. Objetivos	16
4.1. Objetivo general	16
4.2. Objetivos específicos	16
5. Variables	17
5.1. Variable independiente	17
5.2. Variable dependiente	17
6. Justificación	17
7. Estrategia metodológica	18
7.1. Investigación empírica	18
7.2. Investigación aplicada	19
7.3. Técnicas de investigación	19
7.4. Fuentes	19
7.5. Trabajo bibliográfico	20
CAPITULO II	
Marco teórico	21
1. Conceptos de intereses marítimos	25
2. Políticas	27
2.1. Políticas publicas	27
3. Derecho del mar	27
4. Administración marítima	28
5. Bases legales	28

CAPITULO III	
Diagnostico sobre la situación actual de la administración marítima del Estado y la conciencia marítima de otros estados de la región en relación a Bolivia.	31
1. Diagnostico sobre la situación actual de la administración marítima del Estado	31
2. Conciencia marítima de otros estados en la región en relación al desarrollo de los intereses marítimos fluviales la administración marítima boliviana.	37
2.1 República de Ecuador	38
2.2 República de Perú	39
2.3 República de Chile	41
2.3 República de Argentina	42
2.5 Estado plurinacional de Bolivia	44
CAPITULO IV	
Marco normativo internacional que faculta a Bolivia de participar del mar y sus recursos.	46
1. La convención de las NN.UU. sobre el derecho del mar (CONVEMAR)	46
1.1. Mar territorial	46
1.2 Zona contigua	47
1.3 Zona económica exclusiva	47
1.4 Plataforma continental	48
1.5. Alta mar	49
2. El derecho del mar y países sin litoral	49
2.1 Con respecto al mar territorial	50
2.2 Con respecto a la zona contigua	51
2.3 Con respecto a la zona económica exclusiva	51
2.4 Con respecto a la plataforma continental	52
2.5 Con respecto a alta mar	52
3. Derecho de acceso al mar de los estados sin litoral y la libertad de tránsito	52
3.1 Ventajas de la convención del mar para Bolivia	53
4. La participación boliviana en el derecho del mar	54
4.1 Libre acceso al mar y desde el mar	56
4.2 Participación en el aprovechamiento de los recursos del mar ubicados fuera de los límites del mar territorial	56
5. Solución de controversias	56

6.	Bolivia y su acceso al mar	58
6.1.	Tratados bilaterales con Chile	58
6.1.1	Tratado de paz y amistad 1904	58
6.1.2	Convención sobre tráfico comercial (1912)	59
6.1.3	Convención sobre libre tránsito (1937)	59
6.1.4	Declaración de Arica	59
6.1.5	Sistema integrado de tránsito	60
6.2	Tratados bilaterales con Perú	60
6.2.1	Convenio de tránsito	60
6.2.2	Tratado de comercio y aduanas	60
6.2.3	Convenio marco "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz"	61
6.2.4	Tratado de Montevideo	62
CAPITULO V		
Intereses marítimos, el poder marítimo de un estado y análisis comparativo de la importancia y beneficios del desarrollo de los intereses marítimos de los países de la región con relación a Bolivia.		64
1.	Importancia de los intereses marítimos y el poder marítimo de un Estado.	64
1.1.	Intereses marítimos para un Estado.	64
1.2.	Poder marítimo de un Estado.	67
1.3.	Poder marítimo boliviano	69
2.	Intereses marítimos de los países en la región	73
2.1	República de Chile	73
2.2	República de Ecuador	75
2.3	República de Argentina	76
2.3	República de Uruguay	77
3	Importancia de los intereses marítimos para Bolivia	78
CAPITULO VI		
Constitución Política del Estado Plurinacional y demás normas que permiten el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia.		79
1.	Crónica de la legislación marítima nacional	80
2.	Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia	85
3.	Perspectivas de la Armada Boliviana	87

CAPITULO VII	
Propuesta	88
Conclusiones	104
Bibliografía	106
Glosario de términos	108
Glosario de siglas y acrónimos	112
Anexos	

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación sobre “POLÍTICAS DE ESTADO PARA EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS DE BOLIVIA EN EL MARCO DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL Y LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL” tiene como objetivo principal proponer políticas que orienten un verdadero desarrollo de los intereses marítimos en Bolivia, de tal manera que la sociedad en su generalidad tenga presente que el desarrollo de este importante sector permitirá materializar nuestro acercamiento al mar y a sus beneficios y de esta manera constituirmos en una Nación con cualidad marítima.

Para todas las naciones con costa es importante el desarrollo de los intereses marítimos y de esta manera lograr mayor desarrollo económico y bienestar social. Este interés es también de los países sin litoral ya que a través de esfuerzos políticos siempre pretenderán acercarse al mar y de esta manera encontrar alternativas de desarrollo económico.

En este sentido, por las características del trabajo de investigación se enmarcó el estudio al método descriptivo, en razón a que es una aproximación a entender sobre las complicadas actividades relacionadas con el mar y la parte fluvial internacional, siendo que el emprendimiento de nuevas actividades económicas en el mar y los ríos requieren de normativas encuadradas en los convenios internacionales de la administración marítima y fluvial, así como en función de los tratados y convenios en general establecidos por la Organización Marítima Internacional y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En el contexto actual, el Art. 268 de la Constitución Política del Estado Plurinacional, habla sobre el desarrollo de los intereses marítimos, fluviales y marina mercante, por lo que motiva a preocuparnos en la elaboración y propuesta de normas referente a las políticas de intereses marítimos de esta manera aprovechar los recursos del mar.

El contenido del presente trabajo de investigación, se presenta en los siguientes capítulos:

Capítulo Primero. Orden metodológico de la investigación: Referido fundamentalmente a determinar el problema de la investigación, limitando el estudio en tiempo y espacio y formulando la hipótesis que pondría solución al problema planteado. De esta manera se enuncia el objetivo general de la investigación y sus objetivos específicos, también se considera el tipo y el método de investigación así como las técnicas en las cuales se basó nuestro trabajo.

Capítulo Segundo. Marco Teórico: Se ha observado y desarrollado las bases teóricas para el sustento del trabajo de investigación, enmarcados en conceptos y teorías sobre las actividades acuáticas y la administración marítima relacionada con los instrumentos de la Organización Marítima Internacional la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, leyes y decretos supremos nacionales.

Capítulo Tercero. Diagnostico sobre la administración marítima del Estado y la conciencia marítima de otros estados de la región en relación a Bolivia: Mediante el cual se identificó la situación de la administración marítima de Bolivia habiéndose verificado una disgregación de los órganos que la componen sin ninguna coordinación resultando su trabajo infructuoso pese a la existencia de un marco legal que posibilitaría un verdadero desarrollo del sector intereses marítimos. Por otro lado la conciencia marítima constituye un cimiento natural de identidad marítima de un país, como se puede apreciar en las bases y doctrinas de otros países el mar, el océano son fundamentales para el desarrollo de un país y fuente de recursos.

Capítulo Cuarto. Marco normativo internacional que faculta a Bolivia de participar del mar y sus recursos: La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye el marco internacional y en su contenido se encuentra las facultades de nuestro país, en este capítulo el análisis de dicho contenido se encuentra de manera explícita así también se estudia los tratados de Bolivia con los demás países de la

región en un esfuerzo de acercarnos al mar.

Capítulo Quinto. Intereses marítimos, el poder marítimo de un estado y análisis comparativo de la importancia y beneficios del desarrollo de los intereses marítimos de los países de la región con relación a Bolivia: El poder marítimo de un Estado está constituido por su poder naval y sus intereses marítimos y es pretensión de todo Estado lograr tener un poder marítimo que le permita influir sobre los demás estados en el mar. En este capítulo se estudia al poder naval de Bolivia y su incipiente actividad del sector intereses marítimos, asimismo se hace un análisis sobre el beneficio que obtienen los países costeros gracias al desarrollo de sus intereses marítimos, en este capítulo también se estudia la situación de Chile, Ecuador, Argentina, Uruguay y Bolivia con respecto al desarrollo de sus intereses marítimos y los beneficios que a través de este desarrollo se obtiene.

Capítulo Sexto. Constitución Política del Estado Plurinacional y demás normas que permiten el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia: Nuestro estudio se completa haciendo un análisis de la actual Constitución Política del Estado que asigna la gran tarea del desarrollo de los intereses marítimos a la Armada Boliviana. En este capítulo también se enuncian otras normas nacionales que permiten a la institución naval a ser protagonista del desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia.

Capítulo Séptimo. Propuesta: Como fruto de la investigación nace la propuesta de un proyecto de ley de políticas de Estado para el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia considerando diversos aspectos políticos, económicos, sociales y militares así como tecnológicos, esta propuesta está basada en el marco de la normativa internacional y nacional.

El presente trabajo de investigación cumple con el criterio de originalidad, ya que cuando un equipo de gobierno concrete negociaciones y/o medidas de gran alcance en relación con los intereses marítimos del país, las políticas propuestas serán de mucha valía para los objetivos nacionales.

CAPITULO I

ORDEN METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

POLÍTICAS DE ESTADO PARA EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS DE BOLIVIA EN EL MARCO DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL Y LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL

1. Presentación

Orientar el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia constituirá la categoría fundamental que guiará la presente investigación sobre este importante sector económico del Estado estudiado desde la perspectiva de la ciencia política, disciplina científica que estudia los fenómenos políticos, la relación del poder, el poder y las instituciones y órganos componentes del Estado.

Históricamente se sabe que los mares han jugado un rol trascendente en el destino de la humanidad. Constituyen no solo una apreciable fuente de recursos alimenticios, sino que además, representa la vía de comunicación más expedita y de mayor capacidad de transporte. Debe considerarse que el transporte por mar, de grandes volúmenes y a mayores distancias, es más económico que el uso de otros medios. A través del tiempo, el transporte marítimo ha convertido a los espacios oceánicos en un medio unificador, y no separador como fue antes.

Otros elementos significativos son: La pesca como actividad económica, las posibilidades potenciales de los yacimientos minerales del océano profundo y su aprovechamiento energético.

Respondiendo a la diversidad de interés que concurren para obtener beneficios del uso y explotación de los mares, el Derecho Internacional Marítimo establece un marco de convivencia adecuado, reconociendo en la libertad de los mares y la igualdad jurídica de los Estados, principios fundamentales que hacen posible el acceso a este medio vital.

En la necesidad de armonizar, o al menos regular los crecientes intereses que concurren para hacer uso o explotar los recursos marinos, el Derecho Internacional Marítimo ha adquirido una especial dinámica. Conceptos que parecían difíciles de ser planteados y menos aceptados en su primera parte, hoy día no solo tienen tal carácter, sino que ya han sido regulados por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Esta convención entró en vigencia en noviembre de 1994, con todos los efectos que ello significa, especialmente en cuanto al hecho de que algunos de sus prospectos ya han sido sobrepasados por una realidad diferente a la de su época de suscripción.

Como consecuencia de la evolución los escenarios previsibles para el presente siglo XXI, la pesca y la alimentación van a estar íntimamente unidas al problema de la población que el globo terráqueo va a sostener. Considerando que en el año 2030 se duplicará la población es decir: *“Las demandas de alimentación irán creciendo en forma exponencial, y si bien la tierra todavía permite enormes espacios y grandes posibilidades de explotación, la búsqueda de proteínas será un objetivo vital, porque este compuesto será cada vez más escaso.”*¹

De acuerdo con las condiciones expuestas, la seguridad del Estado en el próximo siglo, parte del supuesto de que la única manera de vivir con exceso de población, es mediante el respeto profundo a compromisos internacionales que regulen el uso y explotación de los mares. Bajo esta premisa, quien tenga capacidad de llegar a esos espacios y los explote, va a poder gravitar mejor en beneficio de su propia población.

En el caso de nuestro país, su enclaustramiento geográfico constituye históricamente un factor de su atraso económico en relación a los países de la región, habiendo sencillamente recurrido a acciones diplomáticas tendientes a revertir esta situación, sin éxito alguno.

¹ www.fao.org/DOCREP/

La miopía de los gobiernos del turno de nuestro país no ha permitido valorar y considerar las normas internacionales que facultan a todos los estados del mundo a ejercitar derechos sobre el patrimonio común de la humanidad que es el mar.

La Constitución Política del Estado Plurinacional promulgada en la gestión 2009, por primera vez considera en su texto el tema de la reivindicación marítima como un objetivo nacional permanente e irrenunciable. De la misma manera por primera vez asigna la tarea de desarrollar los intereses marítimos del Estado.

Por tanto desde la perspectiva de la ciencia política se pretende desarrollar una investigación que permita el desarrollo de intereses marítimos de nuestro Estado en el marco de la norma internacional y la Constitución Política del Estado Plurinacional.

2. PROBLEMA.

Está comprobado que tres cuartas partes del globo terráqueo corresponden a la inmensidad del mar recurso que históricamente ha sido reconocido, utilizado y aprovechado desde la antigüedad promoviéndose por este medio grandes conquistas, exploraciones, incursiones, el desarrollo del comercio y el sustento de los pueblos.

El desarrollo de los estados, su crecimiento económico así como sus pretensiones hegemónicas, precisamente se dieron desde el mar por lo que las naciones más favorecidas fueron aquellas que poseyeron extensas costas.

Actualmente, observamos que la humanidad alcanzó real conciencia de la relevancia del mar en la armonía mundial y su participación en el bienestar general. La vista de la superficie planetaria cubierta mayoritariamente por mares y océanos, el creciente poblamiento de sus litorales, la poderosa imagen de dínamo perpetuo, la masividad comunicativa y comercial, integran este consciente reconocimiento de que el medio físico geográfico más requerido para los intercambios y el comercio internacional es el mar, materializándose la profecía que señalaba que el siglo XXI sería el de su conquista definitiva.

Si desde el cielo, miramos a la región sudamericana observamos, la inmensidad oceánica que la contiene y podemos imaginarnos la multiplicidad de riquezas y posibilidades de desarrollo que ella aloja y que habiendo sido esto comprendido por los habitantes de los países con costa no dejaron de emprender diversas políticas de desarrollo considerando que el mar y sus recursos constituyen el futuro de la humanidad frente al exceso de la población, la carencia de productos alimenticios así como el desgaste del medio ambiente.

La importancia del mar para los estados se advierte en la coordinación y cooperación para su uso, dando dimensión político-jurídica a las relaciones regionales y globales, cuyo principal marco legal internacional es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) suscrita en 1982.

Todo emprendimiento por parte de los estados en el uso y aprovechamiento del mar y sus recursos, se plasma en lo que se denomina INTERESES MARÍTIMOS que conceptualmente involucran al comercio y la comunicación a través de los espacios acuáticos, explotación racional de la flora y fauna marina, investigación científica y tecnológica desarrollo de la marina mercante, plataformas acuáticas, infraestructura portuaria, rutas marítimas del comercio exterior y la preservación del medio ambiente acuático.

En el caso de Bolivia, el enclaustramiento marítimo que sufrió y que data de más de ciento treinta años impidió que la población y particularmente la clase gobernante miren hacia el mar como una fuente de progreso y desarrollo. Se puede pensar que posiblemente esta falta de visión, también se deba a la diversidad de riqueza prodigiosa descubierta en las entrañas de nuestro país y que nos sirvió de sustento hasta nuestros días haciendo que las autoridades así como iniciativas privadas dirijan su mirada a la facilidad de obtención de recursos provocando un saqueo indiscriminado de los mismos y beneficiando tan solo a determinados grupos de poder, provocando que nuestro país al no haber apreciado los recursos que proporciona el mar, no desarrollara una conciencia marítima y mucho menos una política de acercamiento a los recursos marítimos.

El año 1963, Chile desvía las aguas del Río Lauca y de esta manera el gobierno de ese entonces decide reactivar la fuerza fluvial y lacustre, pretendiendo con esto mantener viva la idea de reivindicación y conciencia marítima en la población, custodiar y aprovechar los ríos y lagos del país, hasta ese momento no se destaca alguna idea de desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia, es recién en el año 1968 que la consultora inglesa Woolbur Smith entrega el estudio integral del transporte, en cuyo contenido se sugiere al gobierno de Bolivia que la Fuerza Naval Boliviana con el asesoramiento de la Armada Argentina administre el transporte por agua, surgiendo para el efecto el concepto de intereses marítimos, el mismo año se crea en su estructura orgánica el departamento de intereses marítimos.

A partir de este hecho, surgieron algunas normas que de manera incipiente trataron de regular el sector de los Intereses Marítimos de Bolivia, es así que se aprueba la Política y Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima y la creación de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional mediante los D.S. N° 12683, 12684 y 12685 del 18 de julio de 1975 respectivamente; posteriormente mediante D.S. N° 17918 del 08 de enero de 1981 se crea la Subsecretaría de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustres dentro del Ministerio de Defensa.

Al haberse suscrito la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el 10 de Diciembre de 1982, Bolivia se adhiere a esta norma internacional mediante Ley N° 1570, del 12 de julio de 1994.

Ante el escenario normativo citado, nuestro país tímidamente incursiona en la navegación marítima a través de Líneas Navieras Boliviana (LINABOL), así también se adhiere a diversos convenios internacionales como es el de: La Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA), Centro de Investigación Agrícola Tropical (CIAT), Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM) y otros organismos reguladores de la navegación, uso y aprovechamiento del mar.

Lamentablemente el sector de los intereses marítimos, fluviales, lacustres y marina mercante, bajo la dependencia del Ministerio de Defensa, sufrió una disgregación de sus órganos haciendo que las facultades del Estado otorgado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no fueran ampliamente aprovechadas.

Debido a los cambios políticos, económicos y sociales que se vienen dando en nuestro país desde el año 2006, el 9 de febrero de 2009, se promulga la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia donde precisamente trata de recomponer y esencialmente desarrollar el sector de los intereses marítimos del Estado. La normativa ulterior emergente de este mandato es aún incierta ya que para su elaboración necesariamente deberá contener una visión política, así como estrategias de desarrollo de los referidos intereses marítimos, de tal modo que, permita a Bolivia materializar su ansiado anhelo de participar en el uso y aprovechamiento del mar, considerado patrimonio de la humanidad.

Los intereses marítimos de cualquier Estado constituyen un sector económico de vital importancia por lo que es obligación de los gobiernos a diseñar objetivos y políticas que permitan materializar su desarrollo, en este contexto corresponde a la Carrera de Ciencias Políticas y Gestión Pública formular trabajos de investigación que coadyuven a formular propuestas que permitan a las instancias competentes del estado a asumir su rol.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿En el nuevo escenario político nacional producto de la Magna Asamblea Constituyente convocada en la gestión 2006, qué directrices deberán implementarse para que Bolivia pueda orientar el desarrollo de sus intereses marítimos, en el marco de la normativa legal internacional y la Constitución Política del Estado Plurinacional?

Este enunciado permite identificar las categorías centrales como son: Los intereses marítimos, la normativa internacional y la normativa nacional sobre este

importante sector económico del Estado, entre otros conceptos que serán explicados en el marco teórico del trabajo.

2.1 OBJETO DE ESTUDIO

El modelo que fundamenta el objeto empírico de estudio de esta investigación explica la situación de los intereses marítimos del Estado como sector económico importante y carente de desarrollo en el escenario de la normativa legal internacional y nacional.

En este marco, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) enuncia las facultades de nuestro Estado sobre el Mar, así también la Constitución Política del Estado Plurinacional, pretende el desarrollo de los intereses marítimos.

2.2 DELIMITACIÓN TEMPORAL

El trabajo de investigación abarcará un estudio desde el año 1968 año en el que se crea el departamento de intereses marítimos en la Fuerza Naval Boliviana, hasta la presente gestión tomando en cuenta la promulgación de la Constitución Política del Estado Plurinacional el 9 de febrero de 2009.

2.3 DELIMITACIÓN ESPACIAL

La investigación se circunscribe al ámbito nacional e internacional porque necesariamente se recurrirá a normas nacionales así como normas y convenios internacionales a los cuales se adhirió nuestro país en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, tanto en materia de navegación o comunicación marítima, como el uso y aprovechamiento de los recursos del mar.

3 HIPÓTESIS.

La ciencia política al estudiar los fenómenos políticos también se encarga del estudio del Estado y sus instituciones y órganos considerando básicamente que su fin

esencial es el bien común, en esa intención para la Ciencia Política son importantes todos los sectores políticos, económicos, sociales e inclusive militares y el estudio de cada uno de estos permitirá comprender su situación y a través de esto establecer las líneas que orienten el desarrollo de cada uno de los factores de poder enunciado.

Los intereses marítimos se constituyen en un importante sector económico del estado que necesita ser estudiado y desarrollado por cuanto a través de este último aspecto podría lograrse ubicar a nuestro país en el contexto internacional como una nación con cualidad marítima así como lograr un avance económico importante. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y la Constitución Política de Estado Plurinacional constituyen los fundamentos para el estudio de los intereses marítimos y plantear una propuesta para su desarrollo.

En ese contexto se plantea la hipótesis de trabajo siguiente:

La formulación e implementación de políticas de Estado como directrices nacionales en el marco de la normativa legal internacional y la Constitución Política del Estado Plurinacional permitirá orientar el desarrollo de los intereses marítimos del Estado boliviano.

4. OBJETIVOS.

4.1 Objetivo general.

Proponer las directrices que permitan orientar el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia en el marco de la norma legal internacional y la Constitución Política del Estado Plurinacional vigente.

4.2. Objetivos específicos.

1. Elaborar un diagnóstico sobre la situación actual de la Administración Marítima del Estado y analizar la conciencia marítima de otros Estados de la región en relación a Bolivia.

2. Contrastar el marco normativo internacional y nacional que faculta a Bolivia de participar del mar y sus recursos y analizar la influencia e importancia del Poder Marítimo de un Estado.
3. Realizar un análisis comparativo de la importancia y beneficios del desarrollo de los Intereses Marítimos de los países en la región con relación a Bolivia y analizar Constitución Política del Estado Plurinacional y demás normas nacionales que permiten el desarrollo de los Intereses Marítimos de Bolivia.

5 VARIABLES.

5.1 Variable independiente

Orientar el desarrollo de los intereses marítimos del Estado boliviano.

5.2 Variable dependiente.

Propuesta de políticas de Estado en el marco legal internacional y la Constitución Política del Estado Plurinacional.

6 JUSTIFICACIÓN.

Al estar nuestro país inmerso en un proceso de cambio social, político y económico donde la norma suprema del Estado establece un nuevo escenario y donde los centros de formación política como la Carrera de Ciencias Políticas y Gestión Pública tienen la obligación de proponer bases doctrinarias y políticas; el presente trabajo de investigación es singular, debido a que hasta el presente no se realizaron estudios relativos a los intereses marítimos de nuestro Estado desde la óptica de la Ciencia Política.

La investigación que se pretende efectuar es de mucha importancia dentro de la política de Desarrollo Económico del Estado, debido a que los intereses marítimos de nuestro país hasta la fecha no fueron profundamente desarrollados por la falta de visión e interés político de incursionar y ejercitar las facultades de Bolivia sobre el uso y

aprovechamiento del mar y sus recursos, por lo que el presente trabajo servirá para la reorientación de trabajos posteriores así como la toma de decisiones sobre este importante tema.

El trabajo de investigación responde al interés nacional por cuanto lo que se pretende es explicar y proponer directrices políticas para el desarrollo de un importante sector económico hasta ahora no desenvuelto, asimismo responde al interés de las diferentes instituciones que estarían involucradas en el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia.

En el caso nacional se debe considerar que de lograrse una activa incursión en este sector, se lograría importantes ingresos económicos al Estado, la proyección marítima de Bolivia a nivel internacional, mayor conciencia marítima, generación de empleos y mano de obra, incentivo a la empresa privada y otros beneficios.

El trabajo propuesto es posible desarrollarlo por el hecho de contar con los suficientes medios bibliográficos, de asesoramiento y económicos a fin de llegar a feliz término.

Por otro lado, se cuenta con el asesoramiento de autoridades relacionadas con el tema de intereses marítimos.

7. ESTRATEGIA METODOLOGICA

7.1 INVESTIGACION EMPIRICA

Estrategia metodológica.- La formalización de la investigación, en el marco del análisis de los hechos, se realiza bajo los siguientes lineamientos:

Investigación empírica .- La investigación se realizará desde una perspectiva analítica e histórica analizando cada uno de los momentos donde el Estado pretendió, desde la creación del departamento de intereses marítimos lograr su desarrollo y a través de esto conectarse a la actividad marítima, básicamente los momentos más importantes de nuestra investigación consideraran:

- Las causas y efectos del esfuerzo del inicio de la actividad de los intereses marítimos del Estado en el año 1968.
- Aprobación de los decreto leyes: Políticas fluviales lacustres y marítimas, Ley de navegación y creación del Marina Mercante Nacional en la gestión 1975.
- Creación de la Subsecretario de Intereses Marítimos en el Ministerio de Defensa en la gestión 1981.
- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1982.
- Adhesión de Bolivia a diferentes convenipos marítimos a nivel mundial y regional.
- Constitución Política del Estado Plurinacional promulgada en la gestión 2009.

7.2. Investigación Aplicada

Por su propósito es una investigación aplicada porque se pretende contribuir con una solución aplicativa o practica a la difícil situación que atraviesa el sector de los intereses marítimos de Bolivia sin que se logre su desarrollo por la falta de directrices de Estado.

7.3. Técnicas de investigación

- Examen de documentos, análisis documental, normas internacionales, normas nacionales referentes al rol de Bolivia en el ámbito marítimo.

Información secundaria:

- Acceso a fuentes primarias.
- Análisis comparado.
- Elaboración de propuesta en base a categorías y variables identificadas.

7.4. Fuentes

- Entrevista a funcionarios de Estado concedores y o expertos del tema intereses marítimos.

- Estudios realizados sobre el tema, investigaciones, normas legales nacionales e internacionales, publicaciones periodísticas, revistas que contengan artículos referentes a nuestra investigación.
- Información directa de los órganos del estado que son parte de la administración marítima: Dirección General de Intereses marítimos, Empresa Naviera Boliviana, Dirección de Marina la Mercante, Ministerio de Relaciones Exteriores y otros.

7.4. Trabajo bibliográfico

- Revisión de la teoría de la ciencia política y su aplicación en el estudio de los fenómenos políticos y la gestión pública del Estado.
- Recolección de datos e informes sobre la situación del sector intereses marítimos y su proyección en el ámbito nacional e internacional.
- Interpretación de la información internacional relacionada con los intereses marítimos de cada estado.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

Los intereses marítimos de cualquier Estado se desarrollan en el marco del pensamiento de la administración marítima propuesta por la Organización Marítima Internacional (OMI), brazo ejecutor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Históricamente se conoce que el mar y sus recursos se han constituido como un medio de sustento y engrandecimiento de los pueblos, es así que en la antigüedad, los estados ribereños ejercitaron poder y dominio sobre aquellos estados que se encontraban alejados del mar, se puede citar el caso de Atenas en la antigua Grecia que logró un notable desarrollo científico a través de las ciencias, las artes y la filosofía, así como el comercio con los demás pueblos, gracias a su situación costera en relación al pueblo de Esparta que se encontraba encerrado entre montañas.

Doctrinariamente, de acuerdo a la teoría de Mahan *“El Poder Marítimo de un Estado se logra a través de la conjunción del poder naval e intereses marítimos”*², actualmente esto se puede observar en el papel que desempeñan las grandes potencias que irradian su poder hegemónico a través del mar con el desplazamiento de su poder naval a otros escenarios.

Anterior a la creación de la República, la jurisdicción del Alto Perú incluía a una zona costera sobre el Océano Pacífico, posterior a la Guerra de la Independencia, el 6 de noviembre de 1826, la primera Asamblea Constituyente sanciona la primera Constitución Política del Estado, donde se crea la Escuadra Naval así como otras disposiciones relativas a la actividad naviero-mercante sobre el pacífico, hechos que demuestran la existencia de diversas actividades en los puertos de Antofagasta, Tocopilla, Mejillones y tal así como la existencia de una marina mercante nacional.

² MAHAN T. Alfred 1997, Influencia del poder naval en la historia, 10ma edición McGraw-Hill Barcelona, Pag. 124.

Hasta el año 1879, los diferentes gobiernos que se sucedieron, posteriores a la creación de la República, no impulsaron emprendimientos para desarrollar o acrecentar la actividad en los referidos puertos y mucho menos desarrollar la marina mercante y la escuadra naval que en ese entonces constituía el poder naval de la naciente República.

Pasada la Guerra del Pacífico y debido a la constante pugna política al interior del país, los gobiernos de turno no tuvieron la visión de acercar al país hacia el mar y sus recursos y mucho menos promover una conciencia marítima en la población limitándose a efectuar tareas diplomáticas a fin de lograr un acceso soberano a las costas del pacífico, todas sin éxito.

El año 1968, Producto del estudio de consultoría realizado por la consultora inglesa Wiolbur Smith se entrega el estudio integral del transporte, en cuyo contenido se sugiere: *“Que el gobierno de Bolivia que la Fuerza Naval Boliviana con el asesoramiento de la Armada Argentina administre el transporte por agua, surgiendo para el efecto el concepto de intereses marítimos, el mismo año se crea en la estructura orgánica, de esa fuerza, el Departamento de Intereses Marítimos.”*³

El año 1975 mediante decreto ley N° 12683, 12684 y 12685 del 18 de julio de 1975 se aprueba la Política y Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima y la creación de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, creándose bajo estas normas la Empresa Naviera Boliviana y LINABOL. Posteriormente mediante el D.S. N° 17918 del 8 de enero de 1981, se crea la Subsecretaría de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres en el seno del Ministerio de Defensa Nacional.

El 10 de diciembre de 1982, en Montero Bay, Jamaica 48 países suscriben la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, también denominado “Derecho del Mar”, norma internacional creada con la finalidad de regular el uso y aprovechamiento del mar y sus recursos, así como establecer los límites jurisdiccionales de los estados costeros. Esta Convención, es una "convención marco",

³ www.armabol.com.bo.

ya que la mayoría de sus disposiciones son de carácter general, y sólo pueden implantarse mediante reglas específicas, de carácter obligatorio, recogidas en otros acuerdos internacionales.

Esta norma internacional en su contenido en lo que respecta a las facultades y/o derechos de los países sin litoral en el Art. 69 dispone que dichos países tendrían derecho a participar sobre una base equitativa en la explotación de la pesca de la zona económica exclusiva de los estados ribereños de la misma región o sub-región, previo acuerdo bilateral y cuando fuera permisible. En el caso boliviano se desconoce si existió alguna tentativa de suscribir algún acuerdo bilateral con los países vecinos para acceder a la explotación de los recursos vivos del mar, de haberse intentado esta situación probablemente no hubiese prosperado por cuanto se presume que ningún país vecino, hubiese declarado un excedente de recursos vivos, para que sean explotados por nuestro país.

La misma Convención en el Art. 87 dispone que la alta mar está abierta a todos los estados, sean ribereños o sin litoral, comprendiendo la libertad de navegación, de sobrevuelo, de tender cables y tuberías submarinas, de construir islas artificiales y otras instalaciones, la libertad de pesca y la libertad de investigación científica.

Considerando que las normas anteriormente citadas favorecían al Estado boliviano, se procedió a ratificar la convención el 12 julio de 1994, mediante ley de la república N° 1570 hecho que significa el inicio de una nueva etapa para nuestro país, la de la aplicación del nuevo derecho del mar y el consecuente derecho de Bolivia sobre el uso y aprovechamiento del mar y sus recursos

Nuestro país, en el afán de incursionar en la actividad marítima, suscribe diversos convenios con organismos internacionales reguladores de las actividades marítimas habiendo firmado tratados internacionales con otros países para la navegación en ríos internacionales así como la adhesión a diferentes convenios para el aprovechamiento de los recursos del mar.

No cabe duda que el mar y sus recursos representan progreso y desarrollo, de ahí su interés económico y el afán permanente de los estados de ejercitar mayor dominio sobre él, en el caso de Bolivia uno de los principales efectos negativos de la pérdida de nuestro litoral fue el de no mirar el horizonte del mar y dejar que se forje una conciencia mediterránea en la población que hasta el presente, no aprecia a éste como el más importante medio de comunicación entre los países así como los ingentes recursos que proveen los océanos y que permiten el sustento y engrandecimiento de muchos países.

En los países costeros, los intereses marítimos constituyen una de las más importantes actividades por cuanto a través del desarrollo de éste, los estados se proyectan hacia los demás estados a través del mar, así también la explotación o aprovechamiento de sus recursos constituyen sostén económico importante por lo que la pretensión de dichos estados favorecidos con una costa es ampliar su jurisdicción y dominio sobre el mar. Contrario a este criterio nuestro país no pudo ni supo aprovechar las disposiciones que le son favorables y que están contenidas en la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar suscrita el año 1982, es decir, que existiendo una normativa internacional así como una incipiente normativa nacional sobre la actividad marítima, fluvial y lacustre poco o nada se hizo en el espacio marítimo establecido en el derecho del mar así como es poco lo que se hizo principalmente en los ríos internacionales y menos el desarrollo de una real y efectiva marina mercante nacional.

Se observa que la administración marítima de Bolivia establecida en la dirección general de intereses marítimos fluviales y lacustres y marina mercante dependiente del Ministerio de Defensa, responsable del desarrollo de este sector, no llevó adelante ni materializó proyectos que se hallaban respaldados por el marco de la norma nacional e internacional, limitando su tarea a constituirse como un sencillo ente recaudador a través del registro o abanderamiento de buques en altamar así como en la Hidrovia Paraguay-Paraná.

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia promulgada el 9 de febrero de 2009, a través de su contenido en el Artículo 268 abre la perspectiva de la posibilidad de desarrollar este importante sector económico; En este contexto, el trabajo de investigación se realizará enmarcado en los siguientes conceptos.

1. Conceptos de intereses marítimos.

Antes de que el hombre lograra aprovechar los inmensos recursos del mar, sólo fue posible junto a las concentraciones de agua dulce. Por lo tanto, junto a un río o lago surgieron grados de adelanto, mientras que las fuentes de aguas caudalosas, ricas y permanentes, favorecieron la evolución de más elevadas civilizaciones, poseedoras de una cultura que, caprichosamente, podríamos llamar fluvial o lacustre.

Los intereses marítimos son aquellas actividades relacionadas con el uso del territorio y del patrimonio marítimo, fluvial y lacustre, que generan beneficios de orden económico, científico y social para un Estado y para todos sus habitantes, sin distinción alguna, es decir, son las diversas formas de como el hombre aprovecha el medio marino, fluvial, lacustre y las áreas terrestres anexas con el fin de aprovechar las vías de comunicación natural, obtener alimentos, generar trabajo, fomentar la recreación, a fin de lograr un desarrollo integral de un país.

Para la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres de Bolivia, *“Es la conjunción de los elementos físicos y humanos, relacionados a la seguridad y uso de las aguas territoriales internas (fluviales y lacustres) y externas (mares), utilizadas favorablemente y que reporten beneficios políticos, económicos, sociales, militares y tecnológicos”*.⁴

Por otra parte se define intereses marítimos como: *“la conjunción de elementos físicos y humanos relacionados al uso de las aguas territoriales internas y externas*

⁴ Armada Boliviana, Revista Informativa, Dirección de ceremonial naval y comunicación social de la armada boliviana , impresiones Graficas COMPAZ 2010. Pag. 27

*utilizados favorablemente y que reportan beneficios políticos, económicos, sociales, militares y tecnológicos”.*⁵

La sumatoria de los intereses marítimos y el poder naval constituyen el poder marítimo de una nación.

Los intereses marítimos, se refiere a aquellas actividades que involucran el comercio y las comunicaciones a través de los espacios acuáticos, sean estos en el mar, los ríos o los lagos; la explotación racional de la flora y fauna marina, la investigación científica y tecnológica, el desarrollo de la marina mercante, la instalación de las plataformas acuáticas, la implementación de la infraestructura portuaria, desarrollo de las rutas marítimas para el comercio exterior y la preservación del medio ambiente acuático.

La doctrina peruana *“dice que los intereses marítimos son aquellos recursos desarrollados por actividades no bélicas como consecuencia de las posibilidades de exploración y explotación de los recursos del mar, de su uso como vía de intercambio comercial y de su aprovechamiento para el desarrollo de la nación, y también como factor preponderante de influencia política y de otros aspectos”*⁶.

Respetando los diferentes criterios expuestos sobre los intereses marítimos, de su contenido se extracta básicamente actividades como el uso, el aprovechamiento, la exploración, la explotación y la preservación del mar y sus recursos así como de cualquier otro ambiente acuático. Actividades que no han sido ampliamente desarrolladas y aprovechadas por nuestro país a diferencia de los estados costeros, que han hecho de esta actividad una principal fuente de ingresos. En el caso de nuestro país, el concepto de intereses marítimos se amplía o extiende a los ríos, lagos y la marina mercante, dicho concepto es reconocido por el art. 268 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

⁵ Fuerza Naval Boliviana, “Estudio sobre los objetivos y políticas del sector”, Pág. A-3.

⁶ BRICENNNO BERRU J. Enrique, “Manuel de Derecho Internacional Marítima” Lima-Perú, 1976

2. Políticas.

Se puede entender a la política como ciencia y arte de gobernar que trata de la organización y administración de un Estado en sus asuntos e intereses que tiende a gobernar o dirigir la acción del Estado en beneficio de la sociedad, es un proceso orientado ideológicamente, a la toma de decisiones para la consecución de los objetivos de un grupo o del Estado.

Una política es un comportamiento propositivo, intencional, planeado, no simplemente reactivo, casual. Se pone en movimiento con la decisión de alcanzar ciertos objetivos a través de ciertos medios: es una acción con sentido. Es un proceso, un curso de acción que involucra todo un conjunto complejo de decisiones y operadores. La política también es una actividad de comunicación pública.

2.1 Políticas Públicas.

Según Kraft y Furlong plantean que “Una política pública es un curso de acción o de inacción gubernamental, en respuesta a problemas públicos. Las políticas públicas reflejan no sólo los valores más importantes de una sociedad, sino que también el conflicto entre valores. Las políticas dejan de manifiesto a cuál de los muchos diferentes valores, se le asigna la más alta prioridad en una determinada decisión”.

3. Derecho del mar.

Es uno de los acuerdos más importantes de la humanidad, no solo por el impresionante número de estados firmantes, además de de las numerosas adhesiones sino especialmente por su propio y espectacular contenido, se la denomina también “Constitución mundial de los océanos”; está regido principalmente por la "Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar" suscrita en Montego Bay, Jamaica el año 1982, el cual se considera uno de los instrumentos más completos del derecho internacional y establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización y derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos. La convención trata sobre el espacio oceánico y su utilización en todos sus

aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo.

Contiene XVII partes, 45 secciones, 320 artículos y 9 anexos con 116 artículos de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que definen zonas marítimas, establecen normas para demarcar límites marítimos, asignan derechos, deberes y responsabilidades de carácter jurídico y prevén un mecanismo para la solución de controversias.

4. Administración marítima.

Es la organización formada por diversos entes de la administración pública, en cuanto despliegan su actividad en las cuestiones relacionadas con el ámbito marítimo.

Desde un punto de vista objetivo, se puede considerar también como la actividad desplegada por el poder ejecutivo al dictar y aplicar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de las leyes, y para la conservación y el fomento de los intereses públicos, así como al resolver las reclamaciones a que de lugar lo mandado, todo ello en cuanto se relacione con el ámbito marítimo.

En el caso de Bolivia se considera a todos aquellos organismos administradores de las actividades relacionadas con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, incluyéndose a la marina mercante.

5. BASES LEGALES.

NORMATIVA INTERNACIONAL: Convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar.

Art. 57

Derechos y deberes de otros estados en la zona económica exclusiva:

Dispone que todos los estados sean ribereños o sin litoral gozan de los derechos de las libertades de navegación y sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y de

otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades teniendo en cuenta los derechos y deberes de los estados ribereños.

Art. 69

Derecho de los estados sin litoral:

Básicamente dispone que los países sin litoral tendrían derecho a participar sobre una base equitativa en la explotación de los recursos vivos en la zona económica exclusiva de los estados ribereños de la misma región o subregión, esta participación según la norma será establecida mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales.

Art. 87.

Libertad de la alta mar: dispone que la alta mar está abierta a todos los estados, sean ribereños o sin litoral comprendiendo la libertad de navegación, de sobrevuelo, de tender cables y tuberías submarinas, de construir islas artificiales y otras instalaciones, la libertad de pesca, y la libertad de investigación científica.

Art. 90.

Derecho de navegación: Todos los estados sean ribereños o sin litoral tiene el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.

NORMATIVA NACIONAL: CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.

Artículo 268.

“El desarrollo de los intereses marítimos, fluviales y lacustres, y de la marina mercante será prioridad del Estado, y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana, de acuerdo con la Ley”.

Asimismo, se tomaron en cuenta las siguientes normativas nacionales:

- Ley 2976 de Capitanías de Puerto de fecha 04 de febrero de 2005.
- Decreto Supremo 6482 del 31 de mayo de 1963.
- Decreto Supremo 12683: Políticas de navegación fluvial, lacustre y marítima del 18 de julio de 1975.
- Decreto Supremo 12684: Ley de navegación fluvial, lacustre y marítima del 18 de julio de 1975.
- Decreto Supremo 17918 y D.S. 18176: creación de la subsecretaria de intereses marítimos, fluviales y lacustres del 08 de enero de 1981.
- Decreto Supremo 23484: Ratificación del acuerdo de transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, del 29 de abril de 1993.
- Decreto Supremo 26256: Registro Internacional Boliviano de Buques del 27 de julio de 2001.
- Decreto Supremo 26805: Autoridad Marítima del 9 de octubre de 2002.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982.

CAPITULO III

DIAGNÓSTICO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA DEL ESTADO Y LA CONCIENCIA MARÍTIMA DE OTROS ESTADOS DE LA REGIÓN EN RELACIÓN A BOLIVIA.

1. Diagnostico sobre la administración marítima en el desarrollo de los intereses marítimos del Estado.

La administración marítima de un Estado es la organización formada por diversos entes de la administración pública, en cuanto despliegan su actividad en las cuestiones relacionadas con el ámbito marítimo. Desde un punto de vista objetivo, se puede considerar también como la actividad desplegada por el ejecutivo al dictar y aplicar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de las normas para la conservación y el desarrollo de los intereses públicos, así como al resolver las reclamaciones a que de lugar lo mandado, todo ello en cuanto se relacione con el ámbito marítimo.

Destaca la pluralidad de intervenciones administrativas de muy distinto signo, motivada por la multiplicidad y heterogeneidad de los distintos intereses y bienes que confluyen en el Derecho Marítimo administrativo, sin más cohesión entre sí que el elemento natural en que se plantean: su relación con el mar.

La realidad administrativa es muy diferente a una uniformidad que el medio marino parece exigir y cabe destacar el cruce de competencias concurrentes en dicho ámbito por parte de una multiplicidad de órganos pertenecientes a distintas esferas de la administración pública. Si a ello añadimos los continuos reajustes que en materia de competencias se vienen produciendo entre los distintos órganos.

A manera de antecedente, consideramos conveniente hacer una breve reseña histórica sobre la administración marítima de Bolivia y esta se inicia con el Decreto Supremo No. 08424 del 17 de julio de 1968, “Ley Orgánica de la Navegación” creando

el Departamento de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustres dependiente de la Fuerza Naval Boliviana a quien se encomendó velar por la promoción de los derechos de reivindicación marítima; mas adelante los Decreto Supremo No. 08429 y 08430 del 24 de julio de 1968, dieron lugar a la creación de la Marina Mercante, dando énfasis al comercio y navegación por los ríos.

El año 1975 surgen normas que de manera incipiente tratan de regular la actividad naviero mercante como parte del desarrollo de los Intereses Marítimos, es así que se formula la Política y Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima y la Creación de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional mediante los D.S N° 12683, 12684 12685 del 18 de julio de dicho año, la "Dirección General de la Marina Mercante Nacional" como organismo dependiente del Ministerio de Transportes, con la finalidad de desarrollar y regular la actividad naviero - comercial del país, según dicha disposición muchas atribuciones conferidas entonces a la Fuerza Naval pasaron a ser de su competencia.

Bajo estas normas se crea Transmaritima Boliviana implementándose posteriormente la Empresa Naviera Boliviana (ENABOL) como contraparte Nacional para constituir con Hapag Lloyd Ag. Líneas Navieras Bolivianas (LINABOL).

Posteriormente se crea la Subsecretaria de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustres dentro de la organización del Ministerio de Defensa Nacional, mediante el D.S N° 17918 del 8 de enero de 1981 aglutinando en su seno a la marina mercante considerando a que ese organismo había sido creado precisamente para aglutinar a todas las reparticiones que tenían que ver con el medio acuático, esta Subsecretaria, por Decreto Supremo No. 25299 de fecha 22 de marzo de 1999, pasó a depender del Viceministerio de Apoyo al Desarrollo Integral (VIMADI) del Ministerio de Defensa Nacional.

Posteriormente por reorganización del Ministerio de Defensa Nacional, vuelve a depender de la entonces Dirección Naval y de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustres, como unidad de trabajo, no obstante que en la Ley de Organización del

Poder Ejecutivo N° 1788 del 16 de septiembre de 1997, figuraba como Dirección General. Finalmente por Resolución Ministerial No. 0389 del 6 de mayo de 2003, se consigna a la marina mercante nuevamente como Dirección continuando su dependencia de la DGIMFLMM.

La primera empresa de carácter naviero-comercial, que operó en nuestro país fue “Transmarítima de Bolivia S.A.”, creada a iniciativa de unos empresarios alemanes, que visitaron el Comando General de la Fuerza Naval Boliviana, para sugerir su conformación; habiéndose fundado el 1 de agosto de 1968 como empresa mixta.⁷

La creación de la Empresa Naviera Boliviana, estuvo fundada sobre bases de política nacional que sustentaban nuestro indeclinable derecho de contar con una salida libre y soberana al mar, con puertos propios y con una flota mercante nacional; para lograr de esa forma una efectiva integración al comercio marítimo mundial, asegurar la autonomía de movilización de nuestra carga, evitar la fuga de divisas y constituir una reserva del poder naval. En tal sentido el gobierno nacional a recomendación de la Fuerza Naval Boliviana, creó la Empresa Naviera Boliviana (ENABOL) mediante Decreto ley No. 16174, del 9 de Febrero de 1979, como empresa pública descentralizada, con personería jurídica y autonomía de gestión.

Al finalizar el año de 1978, los empresarios alemanes Wolf Gang Stahlke y Wolf Gang Apt, de la prestigiosa empresa naviera "Hapag Lloyd", se hicieron presentes en el comando de la Fuerza Naval Boliviana (FNB), para proponer la conformación de una nueva sociedad mixta, que realice actividades de transporte marítimo en base a la liquidada Transmarítima, para evitar una serie de trámites en el inicio de operaciones; propusieron además que las deudas nacionales de Transmarítima sean absorbidas por la nueva empresa estatal ENABOL y que Hapag Lloyd, solucione los problemas y deudas a nivel internacional. Dicha empresa venía de haber trabajado en las repúblicas

⁷ FUNEZ ZEBALLOS Jaime, “Historia de la Fuerza Naval Boliviana” Pag. 57.

de: Ecuador, Colombia y otros países sudamericanos, que crearon su propia marina mercante en base a la sociedad con dicha empresa naviera.

Para la creación de Líneas Navieras Bolivianas SAM. (LINABOL SAM), uno de los requisitos exigidos por los empresarios alemanes fue, que el estado boliviano le asegure la carga a través de una ley de reserva de carga, asimismo pedían ser la única empresa transportadora de la misma, exenta de pago de impuestos al Estado boliviano por 10 años. Esas exigencias fueron cumplidas por el gobierno nacional mediante D.S. 11694 de 3 de agosto de 1974, que estableció la reserva de carga en un 50 % para buques con bandera nacional y el saldo para buques de empresas asociadas.

La empresa estatal ENABOL, conjuntamente con la empresa alemana Hapag Lloyd AG., de mutuo acuerdo crearon "Líneas Navieras Bolivianas LINABOL SAM" mediante D.S. No. 16300; de fecha 17 de marzo de 1979. Dicha empresa fue reconocida como tal, por la convención anual de la conferencia "Europa/Sud Pacífico", recibiendo la confirmación oficial desde Liverpool Inglaterra, que la misma figuraba como miembro de esta conferencia a partir del mes de julio de 1979.

El Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), tiene como antecedentes de creación el registro de yates que la Dirección General de Marina Mercante Nacional, había desarrollado a partir de 1996, asimismo al registro de buques marítimos y artefactos navales que la misma organizó y desarrolló a partir de 1997 y las representaciones que se efectuaron ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y consulados nacionales por diferentes países, a las condiciones de operabilidad de los buques bajo bandera boliviana, también se tuvo como causa principal a las nuevas condiciones y tarifas que la Dirección General de Marina Mercante, pretendió imponer al registrador de buques, el Sr. Pelopidas Papadopoulos; quién en esa oportunidad las rechazó desconociendo la autoridad de la Dirección de Marina Mercante. Dicha situación fue informada al Ministro de Defensa Nacional, a través del Director General de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, quien asesorado por el Director de Empresas del Ministerio de Defensa Sr. Yerko Garafulic, de los inconvenientes que presentaba el registro de buques marítimos, así como de los recursos económicos que

generaba; decidió la conformación de una comisión, con la finalidad de estudiar el caso y elevar propuestas de solución, dicha comisión estuvo conformada por un grupo de asesores del Ministerio de Defensa, quienes recomendaron entre otras cosas lo siguiente:

- No retirar la bandera de Bolivia de la comunidad internacional.
- Trasladar en forma inmediata el registro y los documentos que estuviesen en poder del señor Pelopidas Papadopoulos a Bolivia.
- Crear una unidad técnica especializada para conducir el registro de buques de Bolivia.
- Contratar asesoramiento externo para la capacitación de personal y organización de las operaciones del registro boliviano tanto en Bolivia como fuera de las fronteras".

Los organismos anteriormente citados constituyen parte del sector de los Intereses Marítimos, adicionándose a estos el Servicio Nacional de Hidrografía Naval (SNHN) entidad pública descentralizada, bajo la tuición del Ministerio de Defensa Nacional cabeza de sector, constituyéndose en un organismo técnico de la especialidad de esta cartera de Estado, con dependencia en lo económico del Ministerio de Hacienda y en lo técnico-disciplinario del Comando de la Armada Boliviana. Este organismo es eminentemente técnico en hidrografía realizando tareas de batimetría, señalización náutica, hidrología e hidráulica, topografía, geodesia, publicación de cartas náuticas etc.

El Servicio Nacional de Hidrografía Nacional (SNHN), representa al Estado boliviano en reuniones y conferencias internacionales donde se tratan temas hidrográficos, como ser Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) y el Comité de Coordinación Técnica (CCT), el Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH) y reuniones bilaterales o multilaterales con Servicios Hidrográficos de los países vecinos.

Otro organismo encargado del control de la seguridad en la navegación de protección de la vida humana en los espacios acuáticos y la preservación del medio ambiente acuático es la Dirección General de Capitanías de Puerto dependiente de la Armada Boliviana, su actividad, su jurisdicción y competencia está establecida en la ley 2976, Ley General de Capitanías de Puerto promulgada el 14 de febrero de 2005.

Lamentablemente, pese a la existencia de organismos y normas legales nuestro país no realizó gran esfuerzo para el desarrollo de los intereses marítimos debido a la ausencia de políticas estatales coherentes y prácticas, así también, incidieron diversos intereses políticos y económicos y la falta de un conocimiento real de las potencialidades y ventajas comparativas existentes en la explotación de los recursos marítimos fluviales y lacustres, no permitieron el desarrollo de los intereses marítimos de manera competitiva.

La Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante (DGIMFLMM), responsable de las actividades relacionadas con los Intereses marítimos del estado, desde su creación sufrió una progresiva disminución de nivel jerárquico, así también los organismos que la componen tiene entre sus atribuciones tareas contrapuestas entre sí.

Actualmente la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante, está compuesta por tres reparticiones siendo estas: La Unidad de Políticas Marítimas, Unidad de Marina Mercante, Puertos y Vías navegables y la Unidad de Pesca Marítima, cada una de estas reparticiones con diferentes atribuciones y competencias.

El escaso papel de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante, está a la vista, esta institución, desde su creación no pudo lograr el desarrollo del sector de los intereses marítimos, hecho conocido por todos, lo contrario hubiera sido conocido por la población y por las autoridades que hubieran valorado y apoyado el trabajo de este sector, los resultados son pobres debido a que los organismos del sector Interese Marítimos están dispersos, la existencia de

funciones mezcladas y contrapuestas; entre los organismos que la componen (caso del registro internacional de buque y de la marina mercante), su nivel de Dirección General y la dependencia de un Viceministerio le resta importancia ante la comunidad internacional y nacional.

2. Conciencia marítima de otros estados en la región en relación al desarrollo de los intereses marítimos frente a la administración marítima boliviana

El mar es una vía general de comunicaciones que enlaza a naciones; Es fuente de recursos alimenticios y de energía, poseedor de riqueza conocida y por conocer, y también generador de cultura, conocimientos, valores y trabajo genuino y es por ello que tiene valor estratégico y geopolítico.

El mar, los océanos pueden ser la clave de nuestro futuro, pero hasta ahora hay mucho que no sabemos sobre el mar y sus recursos, ya que muchos espacios del mar aun no han sido explorados, la investigación de las profundidades recién se inicio hace tras décadas, cuanto más se descubre de las profundidades del los océanos nos damos cuenta que sabemos poco sobre él, de ahí es que nos preguntamos: **¿Realmente somos conscientes de la importancia del mar, de la actividad portuaria, de la actividad pesquera, la actividad comercial y militar?**

La respuesta a esta interrogante está contenida en lo que se denomina conciencia marítima que conceptualmente sería el conocimiento exacto y reflexivo de las cosas del mar. Ella constituye el elemento indispensable y trascendente que hace posible alcanzar las metas que los estados se han trazado en el campo de los intereses marítimos.

Por otro lado, conciencia marítima es cimiento natural de identidad marítima de un país porque suma al sentido de pertenencia del ciudadano a su comunidad marítima, el sentido de propiedad que le animan los intereses marítimos.

A fin de analizar el nivel de conciencia marítima de otros estados de la región y su importancia en el desarrollo de los intereses marítimos, citaremos a algunos países denotando la importancia que se le da a este factor.

2.1. República del Ecuador.

Según expresión de la Dirección General de Intereses Marítimos de Ecuador: “El mar es una travesía al futuro, no un destino estacionario, y exige que se lo tome en muchas metas de corto y largo alcance, dentro de una prioritaria política de estado.

Nosotros no queremos ser espectadores, sino actores para fomentar una mayor conciencia marítima entre los ecuatorianos, especialmente entre la niñez y juventud estudiosa del país, quienes merecen disfrutar de la belleza de una patria con trabajo, salud, educación para las grandes mayorías, lo cual solo se conseguirá trabajando, arduamente, por un Ecuador que en lo marítimo aproveche este inmenso y rico mar que la naturaleza nos ha entregado.

No hay lugar para la demora ni para el pesimismo. No queremos escribir o repetir, de todas las expresiones más duras y lacerantes de nuestro idioma, aquella frase nostálgica de “¡pudimos haber hecho y no lo hicimos!”.

Con dicha expresión Ecuador resalta la importancia del Mar y la dimensión de su aprovechamiento de ahí que creó el Departamento de Conciencia Marítima para la organización y administración de los programas y proyectos; uno de los cuales es: "El Proyecto de Guardianes del Mar y de los Intereses Marítimos (PROGIM)" con el objetivo de difundir y fortalecer la conciencia marítima en la población ecuatoriana, para lo cual se formaron unidades ejecutoras quienes tienen como principal tarea la conformación de brigadas de conciencia marítima en sus respectivas provincias con el objetivo de conseguir que sus comunidades posean una cultura marítima sólida enraizada en el conocimiento del mar, capaz de transformar significativamente la calidad de vida de sus pobladores.

El Programa de Educación Ambiental Marino Costera y Fluvial (PEAMCO) dirigido y administrado por el departamento de conciencia marítima busca sensibilizar y concienciar a la población en el aprovechamiento racional y conservación del ambiente marino-costero.

La función básica de dicho departamento es el de planificar, coordinar y monitorear la implementación de procesos de concienciación tendientes a alcanzar un cambio en la conducta de los ecuatorianos, respecto al buen uso del medio marino-costero y sus beneficios para un desarrollo sustentable, fuente de supervivencia y seguridad, desarrollando programas como:

- Fortalecimiento de la conciencia marítima en la costa ecuatoriana.
- Programa de Educación Ambiental Marino Costera y Fluvial. (PEAMCO)
- Capacitación sobre intereses marítimos y conciencia marítima a la población de las comunidades costeras y ribereñas.
- Producción y difusión de materiales educativos enfocados a los intereses marítimos y conciencia marítima.

2.2. República del Perú.

Según la doctrina del Perú, conciencia marítima es en sentido estricto en un extremo, conocimiento -consciente e inconsciente- con el que la población percibe y reconoce lo propio en relación con el mar como comunidad frente a lo foráneo, y en otro extremo es comprensión, asimilación y vivencia de la propia nacionalidad que lo vincula individual y colectivamente con la institucionalidad del Estado; por tanto, es participación pasiva en el primer aspecto y activa en el último.

Para la sociedad peruana, la conciencia marítima es de trascendental importancia al extremo de considerarla en su Constitución en el Art. 38º de proteger los intereses nacionales, vinculados con el ámbito marítimo.

Según el censo de 2007, la población peruana registra un 54.3% de concentración en la costa y del 13.4% en la selva, esta es una expresión gráfica de la importancia que tiene la conciencia marítima en la sociedad peruana, toda vez que expresa vivencialmente su estrecha relación con los intereses marítimos del país, básicamente por razones de necesidad.

El espíritu que anima la defensa y el desarrollo de los intereses marítimos de la república del Perú se ubica en el grado de conciencia e identidad marítimas alcanzado por el país. Desde esta perspectiva, cualquier división del esfuerzo institucional por contribuir con el desarrollo nacional exige necesariamente contar con un buen cimiento de conciencia marítima nacional, en actitud más activa que pasiva por parte de la población, y con mayor razón de la población estrechamente vinculada con el ámbito acuático.

En síntesis, para los peruanos, la conciencia marítima constituye el conocimiento cabal y reflexivo del mar, tanto sobre su real naturaleza como de sus amplias potencialidades políticas, económicas, sociales y estratégicas. Es el carácter nacional, la comprensión del grado en que se depende del mar para la vida y seguridad.

Consideran que los países como grupos sociales poseen identidad, cultura, tradición y conciencia, todo ello estrechamente enlazado es la base de su orgullo como nación y en algunos casos su desarrollo depende de ello. Sin conciencia marítima los pueblos dejarán de atender el mar.

Consideran también que en un mundo globalizado el 90% del comercio mundial, más de 8 mil millones de toneladas/año se transporta por vía marítima a bordo de barcos mercantes y la mayor parte de las mercancías transportadas son materias primas, cereales y combustible por tanto sin transporte marítimo, la mitad de la población se moriría de hambre y la otra mitad de frío.

La Marina de Guerra del Perú es la institución que tiene como rol institucional el de promover y proteger la conciencia e identidad marítimas del país, así como por

deber constitucional de proteger los intereses marítimos, por lo que cuenta con la estructura orgánica respectiva con medios y recursos adecuados.

2.3. República de Chile.

La República de Chile es uno de los estados de la región que desde su independencia promovió una política oceánica que le permitió sacar el máximo provecho del mar y el nivel de conciencia de dicho país se puede extractar de las expresiones de algunas personalidades ligadas a la actividad en los mares:

Según el Almirante Rodolfo Codina ***“Despertar esa conciencia marítima, fuera de cualquiera consideración castrense, es una tarea imperativa, pues la posición geográfica del país frente al océano más grande del mundo es un activo, una riqueza que se proyecta en los más variados planos.***

El mar es fuente conocida de alimentación, pero también es fuente de energía aún sin debida explotación, independientemente de recursos que ya se extraen del subsuelo marino.

También el mar es la principal vía de transferencia de carga. Casi el 90 por ciento del comercio universal se realiza por la vía marítima.

Todos estos aspectos llaman a situar al mar como un pilar para el desarrollo de nuestro país, generador de recursos, de beneficios para todos los sectores sociales, de espacios para la creatividad, la investigación y el turismo, entre otros aspectos, más allá de los tradicionales.

La amplitud de oportunidades que ofrece el mar requiere de esa conciencia marítima en cuya búsqueda se insiste.”

En el libro “Tierra de océanos” de Benjamín Subercaseux se expresa: " Chile es una tierra de océano. Un país que por su estructura y posición geográfica no tiene mejor riqueza, ni mejor destino, ni otra salvación que el mar. Para el mar nació; del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su conquista; en el mar se

afianzó su independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar, no tiene sentido su comercio."

Un concepto que maneja la doctrina chilena dice al respecto: ***"La conciencia marítima es el conjunto de conocimientos, imágenes, experiencias, actitudes y valoraciones acerca del mar y de las áreas litorales, de sus recursos y potencialidades"***.

Los chilenos consideran que, a pesar de haber un notorio avance en los últimos años, su conciencia marítima es todavía insuficiente. Estudios sobre la materia, han arrojado resultados que indican que un 90% de los chilenos tienen regular, poca o ninguna conciencia acerca de su realidad marítima.

De las expresiones anteriores podemos afirmar que en la conciencia marítima existen componentes cognitivos que permiten saber y comprender lo que es el océano en su realidad geográfica, histórica, económica y cultural, sin los cuales es difícil entender su significado. Ese grado de conocimiento sobre el mar puede obtenerse a través de la educación o la lectura, pero también por la experiencia directa de haber estado junto al mar, haber vivido en alguna caleta, puerto o balneario, haber pescado en sus orillas, realizado viajes por mar, practicado algún deporte marítimo, etc. Es decir, aparte del conocimiento erudito, la conciencia marítima también puede adquirirse a través de vivencias y experiencias personales.

La Armada Nacional de Chile asumió el papel de ejecutar la política destinada a desarrollar la conciencia marítima de los chilenos, mediante un sistema integral y progresivo de programas de estudio vigentes, y que estén orientadas a informar a la población acerca del valor que tiene el mar para el desarrollo de ese país.

2.4. República de la Argentina.

Un pionero de la conciencia marítima argentina, sin duda fue el Almirante Segundo Storni, quien decía: ***"La política naval es, ante todo, un acción de gobierno; pero resulta indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que***

sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento de las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino”

Decía también: “Los argentinos nacimos desde la tierra, pero consolidamos fronteras y buscamos el mundo por el mar. Quizás haya sido la tierra fecunda la que nos impidió incorporar definitivamente el paisaje marítimo a nuestro ser colectivo.

Podríamos resumir que el mar fue utilizado básicamente como camino de comercio y relación con el mundo. Por el mar hemos buscado y consolidado las fronteras a lo largo de nuestra historia. En la actualidad el desafío es buscar las fronteras de nuestros intereses.

En el mar hay un mundo por explorar y explotar, desde la biodiversidad de aguas y fondos marinos hasta los recursos no vivos del suelo y subsuelo tales como el petróleo, gas y nódulos polimetálicos. Para ello el país debe alcanzar los conocimientos y las tecnologías adecuadas para operar en nuestra plataforma continental y más allá de ella.

En el conocimiento del mar, en el conocimiento de su compleja intimidad, fundamenta nuestro país los reclamos de sus derechos y la determinación de sus riquezas vivas y no vivas y de los recursos energéticos ahí alojados.”

Así también el Almirante argentino Carlos Daniel Carbone decía: “Apuntamos a crear una conciencia marítima en la población, que toda la ciudadanía sienta y viva el mar como propio, que tomen conciencia de su inmensa riqueza, energía y demás potencialidades, el país debe priorizar la administración de sus recursos marinos y, a su vez, generar las opciones para que el bienestar de su población sea cada vez mayor“.

De las expresiones enunciadas extractamos el pensamiento de los argentinos respecto a la importancia de los Intereses marítimos.

2.5. Estado Plurinacional de Bolivia.

En el libro: “El espacio acuático”, obra del C.Almte. Raúl Mejía existe la siguiente definición: ***“La conciencia marítima nacional constituye un atributo del hombre como (sujeto y objeto) que valora el entorno marítimo, como un conocimiento reflexivo y profundo de todos los aspectos relacionados con el mar, lagos, ríos y que intervienen en su bienestar, estos aspectos que deben ser considerados por las élites y la sociedad en general, por gobernantes y gobernados para que valoren lo que significan estos hechos en la vida del Estado y de cada hombre boliviano de la importancia de lograr el objetivo nacional de reintegración marítima.”***

Algunos estudios nacionales sobre la conciencia marítima nacional dan como resultado que la población boliviana no conoce sobre las actividades marítimas, ni sobre el mar ni las capacidades que tiene, así también se puede establecer que no conocen en absoluto las facultades que tiene nuestro estado sobre el mar de acuerdo a la norma internacional.

Probablemente la falta de una conciencia marítima nacional se deba al enclaustramiento geográfico de nuestro país pero si retrocedemos históricamente observaremos que nuestro país nació con una costa soberana sobre el pacífico así como con un poder naval y una marina mercante, es decir con un relativo poder marítimo para esa época, la interrogante que podemos hacer es ¿porque no se prestó atención y se valoró lo que poseíamos al momento de nacer la república?, quizás la respuesta está en las prodigiosas entrañas de nuestra tierra provista de ingentes recursos minerales que para la época era de mucho interés provocando la miopía de las clases gobernantes y grupos de poder que orientaron su mirada a la fácil extracción de la riqueza despreciando nuestro acceso al mar y provocando su entrega leonina a cambio de algunos centavos.

Para nuestro país, la conciencia marítima es de vital importancia por cuanto los recursos existentes son finitos, ya se siente su efecto, y el futuro de nuestro estado

estaría en duda por lo que la población debe orientar su atención a las facultades que nos otorga la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CONVEMAR) y a la salida soberana que tenemos sobre la Hidrovia Paraguay-Paraná, considerando que, no basta que sepamos mucho del mar o que tengamos alguna experiencia en él. Lo decisivo es la medida en que valoremos positivamente el mar, nos sintamos atraídos por él, conozcamos sus potencialidades, nos preocupemos por la forma cómo podemos ejercitar nuestras facultades teniendo esencialmente la idea de que el mar es el futuro de la humanidad.

La Armada Boliviana desde su reactivación el año 1963, con la misión de ser abanderada de la reivindicación marítima, es la única Institución que permanentemente trata de desarrollar la conciencia marítima de nuestra población a través de diversas tareas.

La Constitución Política del Estado Plurinacional promulgada el 7 de febrero de 2009, en el art 267 dispone: ***“I. El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le da acceso al océano pacífico y su espacio marítimo. II La solución efectiva al diferendo marítimo a través de medios pacíficos y el ejercicio pleno de la soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano.”***

Con dicho mandato constitucional se declara el derecho irrenunciable así como objetivo nacional permanente de nuestro acceso al océano pacífico, este mandato constituye pilar fundamental para desarrollar la conciencia marítima de nuestra población por lo que se hace necesario, en función a este artículo, proponer las políticas correspondientes.

CAPITULO IV

MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL QUE FACULTA A BOLIVIA DE PARTICIPAR DEL MAR Y SUS RECURSOS

1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR-1982)

La Convención codifica la normativa consuetudinaria existente y consagra nuevas instituciones, conformando el nuevo Derecho del Mar. Consta de un preámbulo de diecisiete partes y nueve anexos, la parte X trata del **“Derecho de Acceso al Mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito”**, donde se toca con cierto detalle los puntos centrales que caracterizan la condición de la mediterraneidad.

Fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos) y abierta a su firma para la adhesión por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay (Jamaica). Entro en pleno vigor el 16 de noviembre de 1994, una vez que el sexagésimo país (Guayana), se adhirió a la Convención. En un periodo de doce años, 70 países ratificaron la Convención y desde su vigencia hasta el presente, 80 estados adicionales la han optado. Al respecto, la CONVEMAR ya fue ratificada por Bolivia.

En síntesis sus principales espacios marítimos que contempla la convención sobre el derecho del mar, son los siguientes:

1.1 Mar territorial

Se establece que los estados ribereños ejercerán soberanía sobre su mar territorial (espacio aéreo, el lecho y subsuelo del mar), hasta una anchura de 12 millas a partir de sus costas, existiendo como limitación el paso inocente de los buques que enarbolan pabellón de otros estados con fines de navegación pacífica y la prohibición de

establecer gravámenes por ese paso, a no ser el caso de remuneraciones por servicios prestados a dichos buques.

La constitución del mar territorial tiene un doble fundamento: Intereses defensivos y económicos. La seguridad y control de sus costas, así como la facultad de reservar a favor de sus nacionales al aprovechamiento de los recursos marinos, han motivado a que los estados ribereños procure n en esta zona la más amplia y extensa soberanía.

1.2 Zona contigua.

El espacio situado más allá del mar territorial que alcanza hasta 24 millas desde la línea de base, se denomina zona contigua, en la que el Estado ribereño tiene competencias especiales y limitadas para prevenir, fiscalizar y sancionar la infracción de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales de inmigración o sanitarios.

Estas competencias limitadas a fines expesos y determinados, evidencia que un rigor no se trata de una zona de soberanía como es el mar territorial, sino de un espacio adyacente y exterior, en el que el estado ribereño posee ciertas competencias funcionales.

1.3 Zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva, es un área situada más allá del mar territorial adyacente a este, sujeta al régimen jurídico específico establecido en la convención; no puede extenderse mas allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

- 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 del lecho y el 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:
 - El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.
 - La investigación científica marina.
 - La protección y preservación del medio marino.

Esta zona tiene un régimen especial que la regula, autónomo de otros y con su propia especificada; por ello aunque no goza de soberanía absoluta como en el mar territorial, tampoco forma parte de alta mar, así sea residualmente. Existen plenos derechos de soberanía estatal pero solo para propósitos o funciones determinadas y no para otros fines diferentes, por lo que es una soberanía funcional. La soberanía estatal sobre esta zona es exclusivamente económica, no comprendiendo otros ámbitos que aquellos señalados por la Convención. Así, por ejemplo no existe soberanía estatal sobre el espacio aéreo.

1.4 Plataforma continental

La plataforma continental es la prolongación natural de un continente, que queda cubierto durante los periodos interglaciares, como la época actual, por mares relativamente poco profundos y golfos. La plataforma nace, en la costa y suele terminar en un punto de la pendiente creciente (llamado barrera continental). El fondo marino tras esta barrera es el talud continental. Tras el talud esta la elevación continental, que termina por unirse con el fondo marino profundo, llamado llanura abisal.

La plataforma continental es la prolongación natural de un continente, que queda cubierto durante los periodos interglaciares, como la época actual, por mares relativamente poco profundos y golfos.

La plataforma continental constituye en el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extiende más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio, hasta el borde exterior del margen continental

(siempre que no exceda las 350 millas), o bien hasta una distancia de 200 millas contadas desde la línea base.

Los Estados ribereños ejercen soberanía exclusiva (independientemente de su ocupación real o ficticia), para explorar o explotar recursos minerales y otros no vivos, así como organismos vivos sedentarios. Es decir, tales estados tienen derechos exclusivos circunscritos a determinados y limitados recursos naturales, sin afectar la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo que se levante sobre ellas.

1.5 Alta mar

Este espacio marino comprende todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial, o en las aguas interiores de un Estado. En la alta mar todos los estados gozan de las libertades tradicionales de la navegación, sobrevuelo, construcción de islas artificiales, investigación científica y pesca. Ningún estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía. Tendrá el deber de tomar individualmente y en cooperación con otros Estados, medidas para la administración y conservación de los recursos vivos.

También es conveniente mencionar que entre sus disposiciones finales, se establece la convención no modifica los derechos ni obligaciones acordadas en los estados en otros acuerdos, siempre que sean compatibles con ella y no perjudiquen al disfrute de derechos, o al cumplimiento de obligaciones que por esta convención corresponda a otros estados. Asimismo, dos o más estados podrán celebrar acuerdos, aplicable únicamente a sus relaciones mutuas, por los que modifiquen o suspendan disposiciones de la convención siempre que no afecten sus principios básicos.

2. El Derecho del mar y países sin litoral.

En la III Conferencia sobre los derechos del mar, treinta estados sin litoral formaron un grupo de interés y a base de propuesta lograron introducir en la Convención, un capítulo especial y varios artículos que atendieran su situación

mediterránea, los cuales regulan principalmente el **libre acceso al mar de los países sin litoral**, y su participación en la explotación y beneficio de las riquezas contenidas en los fondos del mar mas allá de la jurisdicción natural.

Esta propuesta introducía nuevos elementos, tomando en cuenta las necesidades de estos países, en el marco del mutuo marco de acomodo de intereses de los países ribereños y de los mediterráneos, que buscan compatibilizar las expectativas y prioridades de ambos, en la materia de seguridad y desarrollo económico.

En este entendido, haciendo referencia a lo que señala el Dr. Ramiro Orias Arredondo, mencionaremos los principales aspectos de la convención sobre los derechos del mar, en lo que respecto a los países sin litoral.⁸

2.1 Con respecto al mar territorial

En el mar territorial los buques de todos los estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de **“paso inocente”** a través de esta agua. En esta zona de mar la soberanía plena del estado ribereño está relativamente limitada por el derecho de **“paso inocente”** de buques extranjeros, así sean de guerra. Si bien el estado ribereño puede reglamentar este derecho, no puede dificultarlo, suprimirlo o impedirlo, salvo el caso que existan evidencias de que dicho paso no sea inocente o sea perjudicial para la paz, buen orden o seguridad del Estado ribereño.

El Estado ribereño no podrá imponer gravamen alguno a los buques extranjeros que pasen por su mar territorial, como no sea con un carácter de remuneración por servicios predeterminados prestados. Los buques extranjeros en paso por el mar territorial de otro gozan de manera general de inmunidad de jurisdicción civil y penal, salvo excepciones especificadas en la misma convención.

⁸ ORIAS REDONDO Ramiro “El régimen de los países sin litoral en el derecho del mar y las perspectivas para Bolivia” La Paz 1998.

2.2 Con respecto a la zona contigua

En la zona contigua si bien el estado tiene derechos soberanos especiales y específicos de prevención, fiscalización y sanción en materia aduanera, fiscal, inmigración y sanitaria, los buques con pabellón de otro estados, gozan del derecho libre de navegación.

2.3 Con respecto a la zona económica exclusivas

En la zona económica exclusiva se otorga a favor de los países costeros ciertos derechos de soberanía y jurisdicción hasta 200 millas. Con la finalidad compensar esta situación de los Estados sin litoral, aparte de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas, han recibido también derechos de participación en esta zona.

Estos derechos de la CONVEMAR Art 69 (Derecho de los estados sin litoral) y Art. 70 (Derecho de los estados en situación geográfica desventajosa) consisten en la participación sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recurso vivos (pesca) de la zona económica exclusiva de los estados ribereños de la misma región o subregión, teniendo en cuenta de las características económicas y geográficas de todos los Estados interesados. Esta participación será establecida mediante acuerdos bilaterales, subregionales. Y cuando la capacidad de captura del estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuarse toda la captura permisible, el Estado ribereño y otros están interesados a cooperar en el establecimiento de arreglos equitativos, con el objeto de que todos los Estados sin litoral participen en las actividades de exploración de los recursos vivos.

Cabe señalar, que este régimen especial no se aplica (Art.71) en el caso de un Estado ribereño cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Así mismo, es necesario resaltar que los estados sin litoral participan solo en cuanto a recursos vivos, no teniendo participación directa sobre los recursos minerales o petróleo.

Sin embargo, en la plataforma continental los estados ribereños están obligados a participar con la comunidad internacional parte de los ingresos que obtengan de la explotación del petróleo y otros recursos en cualquier parte de su plataforma a más de 200 millas de la costa.

2.4 Con respecto a la plataforma continental

Los estados ribereños tienen sobre la plataforma continental derechos soberanos exclusivos de exploración y explotación de sus recursos naturales. Estos derechos no afectan las aguas suprayacentes ni el espacio aéreo situado sobre tal plataforma; por ello no se puede efectuar la libertad de navegación y sobrevuelo de naves de otros estados, ni puede tener injerencia en ella. Todos los estados tienen derecho en esta área de mar a tender cables y tuberías submarinas de acuerdo al trazado que apruebe el Estado ribereño

2.5 Con respecto a alta mar

En alta mar todos los estados, sean ribereños o no, gozan de las libertades tradicionales de navegación, sobrevuelo, extensión de cables y tuberías submarinas y otras instalaciones permitidas. En esta agua, todos los estados tienen el derecho a que sus buques enarboles su pabellón nacional.

3. Derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y la libertad de tránsito.

La convención reconoce el derecho de acceso al mar de los estados sin litoral, así como la libertad de tránsito. Este régimen regula el transporte y el comercio y se consagra en un ámbito de aplicación universal a través del derecho del mar.

La convención establece que los países sin litoral tendrán el derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer sus derechos marítimos, incluidos los relacionados con la libertad en alta mar y con el patrimonio común de la humanidad. En este

contexto, los estados sin litoral gozan de libertad de paso a través del territorio de los estados de tránsito por todos los medios de transporte.

Las condiciones y modalidades para el ejercicio de la libertad de tránsito han de ser convenidas entre estados sin litoral y los estados de tránsito interesados, mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales. Sin embargo, estados en tránsito podrán tomar las medidas necesarias para proteger sus intereses legítimos, de manera discriminatoria.

- La convención entiende como “Tráfico en tránsito”, al tránsito de personas, equipajes, mercancías y medios de transporte, siendo restrictivo al tráfico de equipo bélico, que en época de guerra puede constituir una seria limitación para un país enclaustrado geográficamente.
- El tráfico en tránsito no está sujeto a derechos de aduana , impuestos u otros gravámenes , con excepción de la tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico , mismas que serán más elevados que a las fijadas a los nacionales .
- Asimismo, los buques que enarbolan el pabellón en un Estado que carezca de litoral gozaran en los puertos marítimos del mismo trato que el concedido a otros buques extranjeros.
- Con objetivo de facilitar el tráfico en tránsito, podrán establecerse zonas francas u otras facilidades aduaneras en los puertos de entrada y de salida de los Estados de tránsito, mediante acuerdo entre estos Estados y los sin litoral.

3.1 Ventajas de la convención del mar para Bolivia.

La adhesión de Bolivia a la CONVEMAR conlleva las siguientes ventajas y beneficios:

- Acceder al mayor compendio de leyes marítimas de carácter internacional que promueven el uso pacífico de los mares y océanos y regulan todos los asuntos relativos a los espacios marinos y oceánicos.

- Ser parte de un mecanismo que prescribe el aprovechamiento de los recursos marinos de modo sostenible y equitativo, en beneficio de la comunidad internacional.
- Incorporarse a un mecanismo que promueve el desarrollo, a través de lo cual se consagra el principio de la cooperación internacional, para que los países desarrollados puedan compartir sus conocimientos en materia marina, con los países que lo necesitan.
- Promover a nivel nacional, regional y universal, el desarrollo de leyes marítimas ambientales y de conservación del medio marino y sus recursos, aun lejos de las áreas jurisdiccionales de los estados ribereños.
- Contar con un instrumento para la solución de controversias relativas al derecho del mar por medios pacíficos.
- Facilitar el acceso de la población de nuestro país a los recursos del mar, de una manera democrática, ordenada, sostenible y sustentable.
- El aprovechamiento de los recursos de los fondos marinos y oceánicos.
- La participación de las actividades de exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos, bajo el principio de que son patrimonio común de la humanidad, así como el más adecuado aprovechamiento de los beneficios que se deriven de dichas actividades.
- La garantía internacional para que los buques de bandera boliviana puedan ejercer, sin restricción alguna, la libre navegación por todos los mares y océanos, lo cual contribuirá a la expansión del comercio internacional de nuestro país.

4. La Participación boliviana en el derecho del mar.

La participación boliviana en la codificación del régimen relativo a los estados sin litoral en el derecho del mar ha sido muy activa. Ya en la conferencia de Ginebra de

1958, el representante boliviano Walter Guevara Arce presentó la ponencia “El libre acceso al mar de los países sin litoral”, que constituyó un aporte fundamental en la formulación del planteamiento del grupo de países sin litoral en la convención sobre alta mar adoptada en esa ocasión. Este principio posteriormente fue desarrollado en la Convención de Nueva Cork de 1965, donde la propuesta boliviana fue acogida por el grupo boliviano.⁹

Luego de la proposición formulada en 1967 por el Dr. Arvid Pardo en la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1968 se organizó la comisión de los fondos marinos. Nuestro país no se interesó en formar parte de esta comisión durante los dos primeros años de existencia.

En 1970 Bolivia recién ingresa y a partir de ese momento se va desarrollando lo que sería la propuesta boliviana en la III Conferencia sobre Derecho del Mar. El planteamiento central de la misma expresaba que “En una codificación de derecho del mar el problema de los países sin litoral no puede resolverse mediante **facilidades** concedidas por los países ribereños por que tales facilidades estarán siempre a merced de quien las da. En consecuencia corresponde reconocer por la comunidad el **derecho** de libre acceso al mar en favor de los países sin litoral”¹⁰.

En las reuniones preparatorias de la III conferencia, el grupo de los estados sin litoral pidió a la delegación boliviana que sistematizara en un solo documento los diferentes intereses y puntos de vista de todos los países sin litoral.

Entre enero y febrero de 1973 ese documento fue presentado informalmente las delegaciones de otros países. Texto que sirvió de base para el proyecto que este grupo de países presentó en las sesiones de ese año. La posición original boliviana ante la Conferencia pidió sintetizar en los siguientes puntos:

⁹⁹ NN.UU. El derecho del mar Art.69, Art. 87.

¹⁰ Ibidem

4.1 Libre acceso al mar y desde el mar

Este comprende:

- Libre tránsito a través de los paises situados entre el mar y un país sin litoral, transito que debe ser en forma irrestricta, continua y sin discriminación.
- Libre navegación de buques con el pabellón de una nación sin litoral. C) Igualdad de trato en los Estados ribereños.

4.2 Participación en el aprovechamiento de los recursos del mar ubicados fuera de los límites del mar territorial.

Los países ribereños deben otorgar a los países sin litoral una participación equitativa en el aprovechamiento de esas riquezas (tanto renovables y no renovables).

5. Solución de controversias.

Se sostiene la creación de un sistema obligatorio de solución de controversias, como uno de los medios más adecuados, sino el único para proteger y salvaguardar sus derechos en esta esfera.

Así también, Bolivia propuso sin éxito la creación de un instituto internacional sobre problemas marinos de los países sin litoral, con el fin de promover el estudio, investigación y capacitación en esta temática, desconocida generalmente en dichos países.

Por otra parte, Bolivia junto al Paraguay, presentaron un proyecto de artículos para el establecimiento de una “zona económica regional”, que permita a los estados ribereños y a los estados vecinos sin litoral compartir del disfrute y beneficio, en igualdad de derechos y obligaciones los recursos allí existentes, sean estos renovables o no renovables, bajo administración conjunta de un mecanismo sujeto a la jurisdicción de una soberanía regional. En las posteriores sesiones a la 1974 la participación del

país fue bajando de perfil. En esa época no se constituyó un equipo especializado y permanente en la materia, con algunas excepciones como Walter Guevara, Gustavo Medeiros, Felipe Tredinnick y posteriormente Sergio Palacios, existieron pocos funcionarios diplomáticos que se avocaron al tema. Las siguientes Conferencias hasta 1982 fueron atendidas por el personal acreditado a las misiones de Nueva York o Ginebra, según donde se realizaba la reunión, lamentablemente por descuidos o por las alternativas de nuestra azarosa vida política, en los últimos tramos de la Conferencia nuestro país estuvo totalmente ausente y tampoco tuvo representación en Jamaica.¹¹

Pese a que Bolivia participó de la primera parte de la última Conferencia, en abril de 1982, ocasión en la que votó aprobando la Convención, no estuvo presente en el acto de clausura de la Conferencia realizado en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, no figurando entre los países firmantes.

En fecha 27 de noviembre de 1984, el gobierno boliviano a tiempo de suscribir la Convención, puesto que esta no admite reservas (Art. 309 y 310), formulo una declaración en la que básicamente sostiene:

- La Convención es perfectible y revisable, por lo que en su momento planteara las reformas que convengan.
- Expresa su confianza en que la Convención asegure en el futuro el aprovechamiento equitativo de los recursos marinos.
- Que la libertad de tránsito Bolivia la ejerce en virtud de tratados bilaterales y continuara haciéndolo en el marco de la Convención.
- Deja constancia que Bolivia es mediterráneo como consecuencia de un conflicto bélico y que hará valer todos sus derechos cuando recupere su condición de

¹¹ TREDINNICK Felipe, “Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales” 3ra Edición ,Pag. 245-246

estado ribereño, como efecto de negociaciones destinadas a volver a Bolivia salida propia y soberanía al Océano Pacífico.

Luego de aproximadamente diez años de firmar la Convención sobre el Derecho del Mar, nuestro país ha procedido a ratificar la misma en fecha 12 de julio de 1994, mediante ley de la República Nro. 1570, habiendo efectuado su depósito en la Secretaria General de Naciones Unidas 25 de abril 1995. Con lo que concluye una larga etapa de participación boliviana en la codificación del Derecho del Mar, que coincide con la entrada del vigor de la referida Convención, por lo que también significa el inicio de una nueva etapa, la de la aplicación del nuevo Derecho del Mar.

6. Bolivia y su acceso al mar.

El régimen a favor a los países sin litoral establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar de 1982 es nuevo. Bolivia-país enclaustrado geográficamente desde 1879- ha ido generando un derecho bilateral de orden regional que le garantiza su derecho de libre acceso al mar, de manera complementaria y anterior al régimen multilateral.

En ese entendido, en esta parte del trabajo, estudiaremos los más importantes tratados internacionales, de tipo bilateral, suscritos entre Bolivia y sus países vecinos de Chile y Perú, relacionados con la participación boliviana en la costa del Pacífico y el reconocimiento de su derecho de acceso al mar.

6.1 Tratados bilaterales con Chile.

6.1.1 Tratado de paz y amistad (20 de octubre de 1904)

Por este tratado Bolivia reconoce “del dominio absoluto y perpetuo de Chile” los territorios ocupados por este en virtud del Pacto de Tregua de 1884, que dio fin a la guerra del Pacífico, cediendo 158.000 Km². de territorio y una costa de 400 Km. de largo sobre el litoral. Por este tratado Bolivia cedió su costa al mar a cambio de cuatro obligaciones principales por parte de Chile:

- La construcción del ferrocarril Arica-La Paz.
- Garantizar la construcción de ciertos tramos ferroviarios en Bolivia.
- La entrega a Bolivia de trescientas mil libras esterlinas
- El reconocimiento en favor de Bolivia de libre tránsito por territorio y puertos chilenos.

6.1.2 Convención sobre tráfico comercial (1912)

Con el fin de adoptar la reglamentación necesaria para efectivizar el derecho de libre tránsito comercial establecido en Art. 6 del Tratado de 1904, en fecha 6 de agosto de 1912, se firma en Santiago de Chile la convención de tráfico comercial, que en su artículo primero dispone que “El gobierno de Chile garantiza el libre tránsito por su territorio de las mercaderías extranjeras que se desembarquen con destino a Bolivia, o que, procedentes de ese país, se embarquen para el extranjero por todos los puertos mayores de la república”.

6.1.3 Convención sobre libre tránsito (1937)

Dos años después de concluida la Guerra del Chaco, con el propósito de ampliar el régimen de libre tránsito establecido y evitar sus restricciones, el 16 de agosto de 1937 Bolivia y Chile suscriben un nuevo convenio sobre tránsito, que reglamenta el ejercicio de este derecho y cuyo artículo primero sostiene que:

“El gobierno de Chile reconoce y garantiza el más amplio y libre tránsito a través de su territorio de y para Bolivia. Dentro de las estipulaciones boliviano-chilenas vigentes, el libre tránsito comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna”.

6.1.4 Declaración de Arica (1954)

Chile y Bolivia firmaron el 25 de enero de 1953 la llamada ‘Declaración de Arica’, que establece en su cláusula primera que ***“toda clase de carga, sin excepción alguna, en tránsito por territorio chileno de o para Bolivia, se halla sujeta a la***

jurisdicción y competencia exclusiva de las autoridades aduaneras bolivianas sin que pueda ser interferida por autoridad alguna, cualquiera que sea el recinto en el que se deposite la carga, se considera también recinto aduanero boliviano”

6.1.5 Sistema integrado de tránsito (1975)

En tal sentido, sobre la base de un estudio solicitado a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), los gobiernos de Bolivia y Chile convinieron en aplicar un sistema integrado de tránsito a partir del 1ro. de agosto de 1952, sistema que ha venido funcionando con algunas mejoras posteriores hasta nuestros días con el fin de facilitar y simplificar las operaciones portuarias y procedimientos documentales del transporte de la carga boliviana en tránsito.

6.2 Tratados bilaterales con Perú.

6.2.1 Convenio de tránsito (1948)

Los gobiernos de Bolivia y Perú con el fin de mejorar y ampliar el régimen de libre tránsito existente entre ambos países y superar las limitaciones existentes, suscribieron en la ciudad de Lima, el convenio de tránsito del 15 de junio de 1948, cuyo Art. 1ro. establece que ambos países se otorgan “libre tránsito por sus respectivos territorios en forma **irrestric**ta, en todo tiempo y circunstancias, para toda clase de carga”.

6.2.2 Tratados de comercio y aduanas (1878, 1881 y 1905)

Durante la Guerra del Pacífico y a su final, con el objeto de dotar a Bolivia una vía de acceso al mar que superara las limitaciones derivadas de esta conflagración, se convino con el Perú los tratados de comercio y aduanas del 26 de octubre de 1878, el 7 de junio de 1881 y del 27 de noviembre de 1905 en los que se disponía “libre tránsito

comercial entre ambos países para los productos que se interne por vía de Mollendo-Pelechuco”¹².

Posteriormente se conviene una serie de instrumentos bilaterales; entre los principales tenemos al protocolo sobre tránsito comercial de 1907, la Convención de Trafico Comercial de 1917 y su Protocolo Modificado de 1918, que reglamentan el tránsito comercial de y hacia Bolivia por el puerto de Mollendo.

6.2.3 Convenio marco “Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz” (Ilo, 24 de enero de 1992).

Mediante el Convenio Marco “Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz”, suscrito en Ilo, 24 de enero de 1992, entre los Presidentes de Bolivia y Perú, Jaime Paz Zamora y Alberto Fujimori, se acuerda la ejecución del Proyecto de Amistad, Integración, Complementación y Desarrollo, que presenta los siguientes componentes.

El Perú concede a Bolivia el libre uso de sus instalaciones portuarias en Ilo.

- Desarrollo de una Zona Franca Industrial para uso de empresas de Bolivia, bajo el régimen jurisdiccional y legislación del Perú; cediendo la administración a una empresa promotora, de carácter privado, mayoritariamente boliviana, por el tiempo de 50 años, renovables por iguales periodos, que operaran sobre una extensión de 163,5 has., sin conllevar transferencia de propiedad.
- Desarrollo de una Zona Franca Turística, con una longitud de 5 Km sobre 200 has. en la playa del litoral de Ilo, cediendo la administración a una empresa promotora, de carácter privado, mayoritariamente boliviana, por el tiempo de 99 años, renovables por iguales periodos.
- Interacción física (Corredor Vial Desaguadero-La Paz-Puerto Suárez) y enlace de sistemas de telecomunicaciones de ambos países.

¹² www.rree.gob.pe.Ministerio de relaciones exteriores del Perú.

- Libre tránsito de personas entre los territorios de Bolivia y Perú, así como facilidades portuarias de transporte terrestre, libertad de circulación de ferrocarriles y libertad de carga entre ambos países.
- Conformación de una comisión técnica binacional para la ejecución de un programa de desarrollo empresarial pesquero peruano-boliviano, para poder promover la formación de empresas mixtas de pesquería.
- Bolivia concede a favor del Perú iguales facilidades en Puerto Suárez.

Desde una perspectiva jurídica cabe aclarar que tales derechos Bolivianos no constituyen componentes de soberanía, ni implican grado alguno de jurisdicción, ya que las citadas facilidades portuarias, así como las zonas francas acordadas, están sometidas a la soberanía territorial Peruana y a la jurisdicción de sus leyes. El 21 de octubre de 2010 el presidente de la república de Perú Alan García y el Presidente de Bolivia Evo Morales relanzaron los acuerdos Boliviamar firmados el año 1992.

6.2.4 Tratado de Montevideo (1980)

Finalmente, a fin de conocer un instrumento de alcance regional, que a la vez constituye un “paraguas jurídico” para arreglos bilaterales, citamos el tratado de Montevideo de 12 de agosto de 1980, que instituye la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), que en cuanto al sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo dispone que los países miembros establecerán en base a principios de no reciprocidad y de cooperación comunitaria “facilidades para el establecimiento en sus territorios de zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades administrativas de tránsito internacional, a favor de los países mediterráneos”. (Art. 23).

Asimismo, el Art. 45 dispone que las ventajas, favores, franquicias y privilegios que se concedan en virtud de convenios entre países miembros a fin de facilitar el tránsito fronterizo rijan exclusivamente para los países que los suscriban. Como parte del Acuerdo de la Cuenca del Plata mediante D.S N° 23484 del 25 de abril de 1993 se

dispone la vigencia del acuerdo del transporte fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná y sus 6 protocolos adicionales complementado por el D.S N° 25653 que dispone la vigencia de 11 reglamentos del citado acuerdo.

A nivel regional Bolivia es parte de la Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM) organismo internacional que vela sobre la seguridad marítima, protección al medio ambiente marino y formación marítima. En el marco de la Comunidad Andina de Naciones también es parte del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA). Y en ese marco se dicto el D.S. N° 26256 del 20 de julio de 2000 estableciéndose el marco normativo del Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB). Como parte del tratado de cooperación amazónica nuestro país se adhiere a la declaración de la más amplia libertad de navegación comercial en el curso del Amazonas y demás ríos internacionales sobre la base de la reciprocidad.

Un emprendimiento importante es la participación de Bolivia en la pesca marítima internacional habiéndose depositado en La Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) la Resolución Biministerial N° 003 del 16 de agosto de 2001 comprometiéndonos a aplicar en forma provisional el Acuerdo del Programa Internacional para la Conservación de los Delfines (APICD) en los buques pesqueros con bandera boliviana. En este marco mediante resolución ministerial, en la gestión 2003 se puso en vigencia el reglamento boliviano de pesca marítima.

CAPITULO V

INTERESES MARITIMOS, EL PODER MARITIMO DE UN ESTADO Y ANALISIS COMPARATIVO DE LA IMPORTANCIA Y BENEFICIOS DEL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARITIMOS DE LOS PAISES DE LA REGIÓN CON RELACIÓN A BOLIVIA

1. Importancia de los intereses marítimos y el poder marítimo de un Estado.

1.1 Intereses marítimos para un Estado.

No cabe duda que uno de los factores más influyentes en la pobreza y atraso de nuestro país, es su enclaustramiento geográfico, hecho que también ha impedido formular, hasta el presente, una real y efectiva política y normativa para el desarrollo de los intereses marítimos fluviales lacustres y crear una conciencia marítima nacional además de apreciar los ingentes recursos que ofrecen nuestros espacios acuáticos (aguas interiores ríos y lagos, esencialmente la Hidrovia Paraguay - Paraná) y el mar al cual Bolivia está facultado de acceder gracias a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) norma internacional que faculta a los países sin litoral acceder al uso y aprovechamiento del mar así como a sus recursos ya sea en alta mar o en las denominadas Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), de los países ribereños, facultades están claramente señaladas en el Art. 69, 87 y 116 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Las mencionadas facultades son precisamente ejercitadas, por los estados con o sin litoral, a través de lo que se denomina intereses marítimos que no son otra cosa que aquellas actividades relacionadas con el uso del patrimonio del mar que genera beneficios de orden estratégico, económico, científico y social para un Estado y su comunidad nacional.

Al respecto, la Escuela de Guerra Naval define a los intereses marítimos como a aquellas actividades que involucran el comercio y las comunicaciones a través de los espacios acuáticos, sean estos en el mar, los ríos o los lagos; la explotación racional de la flora y fauna marina, la investigación científica y tecnológica, el desarrollo de la marina mercante, la instalación de las plataformas acuáticas, la implementación de la infraestructura portuaria, desarrollo de las rutas marítimas para el comercio exterior y la preservación del medio ambiente acuático.

La Armada de Chile define a los intereses marítimos como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Estas son ejecutadas en la alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral, tanto por el Estado como por particulares, con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos.

Un concepto, manejado por la Marina de Guerra del Perú, dice que los intereses marítimos son aquellos recursos desarrollados por actividades no bélicas como consecuencia de las posibilidades de exploración y explotación de los recursos del mar, de su uso como vía de intercambio comercial y de su aprovechamiento para el desarrollo de la nación, y también como factor preponderante de influencia política y de otros aspectos.

Básicamente los intereses marítimos se desarrollan en; el dominio marítimo de un Estado, en sus ríos y lagos navegables, a lo largo de sus vías de transporte marítimo fluvial y/o lacustre, en alta mar y en el dominio marítimo fluvial o lacustre de otro estado basándose en convenciones, tratados y/o acuerdos de carácter internacional, regional o bilateral.

Sin ser excluyentes los intereses marítimos abarcan las siguientes áreas:

El transporte y comercio marítimo (Transporte marítimo fluvial, el cabotaje, la marina mercante, la navegación, los puertos y el trabajo marítimo, aduanas, cargas que se

trasladan por mar y por cualquier espacio acuático tanto en el comercio internacional como en el tráfico de cabotaje).

Los recursos naturales del mar, ríos y lagos, (Recursos renovables y no renovables, la flota pesquera, la infraestructura industrial y la preservación del medio ambiente marino) Los recursos minerales que se encuentran principalmente en el suelo y el subsuelo marinos, constituyen una reserva importante, especialmente de hidrocarburos. La explotación de nódulos poli metálicos, sulfuros de manganeso e de hidratos de gas, conforman intereses económicos y laborales importantes.

La industria naval (Construcción naval y facilidades para las reparaciones) es decir toda aquella industria próxima a los mares para lograr una mayor eficiencia constituida por los astilleros y maestranzas para la construcción, mantención y reparación de las naves, así también la existencia de plantas procesadoras de recursos hidrobiológicos.

La investigación científica y tecnológica (Oceanografía, meteorología, hidrografía, hidrobiología, la exploración de los fondos marinos y las expediciones científicas, marítimas y fluviales)

Turismo y recreación: Los espacios acuáticos nacionales lagos y ríos preservados ecológicamente, es propicia para el creciente turismo, deportes náuticos y pesca deportiva; como los atractivos paisajes naturales todo ello conforma un interés con amplios beneficios sociales y económicos para la población y los visitantes.

Respetando todos los criterios anteriores sobre los intereses marítimos; de su contenido se extracta básicamente actividades como el uso, el aprovechamiento, la exploración, la explotación y la preservación del mar y sus recursos así como de cualquier otro ambiente acuático; actividades que no han sido ampliamente desarrolladas y aprovechadas por nuestro país a diferencia de los estados costeros, que han hecho de esta actividad una principal fuente de ingresos.

1.2. Poder marítimo de un Estado.

De acuerdo con la apreciación geopolítica de Alfred Thayer Mahan, el poder marítimo de un estado está constituido por la suma de dos importantes factores, cuales son: su poder o fuerza naval y sus intereses marítimos, es decir, un componente armado y otro que guarda directa relación con la utilización y el aprovechamiento del espacio oceánico y su entorno, de ahí que es correcto considerar que el Estado que sea poseedor de un extenso litoral costero podrá fundamentar gran parte de su devenir histórico y también socioeconómico en el uso del mar.

Mahan identificó las condiciones que determinan el "poder marítimo":

- Posición y entorno geográfico;
- Capacidad territorial, específicamente en la costa
- Población;
- Carácter del pueblo, a tono con la realización de expediciones marítimas;
- Carácter del gobierno, con un fuerte deseo de abrazar el "poder marítimo"

El concepto clásico manejado por Mahan dice que el poder marítimo, punto de articulación del poder naval y los intereses marítimos, incluye todas las variables de seguridad y desarrollo vinculadas con el mar. Es la expresión amplia de la capacidad del país para hacer uso del mar. Pero es también la capacidad para influir en el comportamiento de otros actores a través de lo que uno hace desde el mar.

En este contexto el poder naval es uno de los componentes principales del poder marítimo y responsable de la protección de los intereses marítimos. Ambos, poder naval e intereses marítimos, equilibrados armónicamente, otorgan al poder marítimo su real dimensión política, económica, social y estratégica.

Algunos países definen al poder marítimo como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra. En el más amplio de los sentidos, es poder o influencia, política, económica y militar ejercida a través de una habilidad para usar el mar en beneficio propio, es decir, corresponde a la influencia que, en virtud de ese poder, puede ejercer un país, en o desde el mar, en los acontecimientos que afectan sus intereses, donde quiera que éstos se encuentren.

Por otro lado podríamos afirmar que como poder de influencia, el poder marítimo constituye un concepto bastante complejo que involucra más que aspectos puramente tangibles; incorpora al medio marítimo, su entorno, los diferentes tipos de artefactos que en ese medio actúan, el conocimiento que de ellos se tenga, y la voluntad de ejercer ese poder, individual o colectivamente.

Si bien el concepto clásico de poder marítimo considera como sus elementos esenciales a los intereses marítimos y el poder naval, sin embargo, en su sentido más amplio y actual debemos considerar también otros aspectos y medios que superan lo puramente naval.

En las capacidades de los medios tangibles se incluye una amplia variedad de artefactos e instalaciones, toda vez que pueden contribuir con su presencia o acción a lograr el efecto de influencia, entre ellos reconocemos fácilmente los medios de la armada, la marina mercante nacional, la infraestructura portuaria, la industria pesquera, los deportes náuticos, las personas que hacen del mar su fuente de trabajo, etc.

Sin embargo, también debemos incorporar los otros medios militares que puedan participar y afectar la situación en el mar o desde el mar, que se basen en tierra, como aeronaves de la Fuerza Aérea, Fuerzas de Ejército y otras fuerzas militares o policiales. Y por otra parte, también debemos considerar los medios de aquellos países con los que compartamos intereses y consideremos, eventualmente, desarrollar un esfuerzo común en avanzar en su logro.

Es así como el factor fuerza puede emanar de la participación de medios de todas las ramas armadas del país, basados en el mar o en tierra, que afectan la situación en el mar, sobre o bajo éste, o influyan desde el mar sobre la tierra o el aire; apoyados por recursos económicos y comerciales nacionales. Todos ellos que concurren a proteger los intereses nacionales, donde quiera que se encuentren.

De tal modo el poder marítimo lo entendemos como un concepto amplio, variado y multidimensional que puede enfatizar una connotación conjunta y combinada, según sea la voluntad de su empleo. La selección y empleo de los medios componentes del poder marítimo y aprovechamiento de los atributos particulares de cada cual, en las diversas circunstancias, dependerá del grado de comprensión de estos aspectos y de la habilidad de reconocer las oportunidades que tenga quién dispone su utilización.

Se puede decir que el poder marítimo es un concepto relativo, algo que ciertos países tienen más que otros. El verdadero punto es una cuestión de gradación, casi todos los países tienen algún poder marítimo. Puede ser a través de su poderío naval o en sus construcciones navales o sus habilidades en seguros marítimos o su capacidad para proveer marinos o una combinación de todas estas y otras características. Pero algunos países, y este es el punto, lo poseen en mayor o menor medida que otros, y es esa la relación la que resulta estratégicamente significativa en la paz y en la guerra.

1.3. Poder marítimo boliviano.

En el caso de nuestro país, en el entendido de que casi todos los países tienen algún poder marítimo podemos afirmar que nuestro poder marítimo nació con la sanción de la primera constitución política de la república de Bolivia un 6 de noviembre de 1826, cuerpo normativo que entre lo más destacado dispone como atribución del presidente de la república el de disponer de la fuerza permanente de mar y de tierra para la defensa exterior de la república, el de establecer escuelas militares y escuelas náuticas y el de conceder patentes de corso, también dispone la creación de 3 ministerios como el del interior y relaciones exteriores, de hacienda y el ministerio de guerra y marina y en lo que hace al poder naval en el artículo 142 textualmente dispone: “la fuerza

armada se compondrá del ejército de línea y de una escuadra” refiriéndose con este término al conjunto de fuerzas navales de la naciente república o conjunto de barcos de guerra destinados a un determinado servicio. De esta época, también se conoce la existencia de una marina mercante como las embarcaciones “Cobija”, “Carmen”, “Siempre Feliz” y otras de diferentes características.

Al crearse la Confederación Perú-Boliviana, se realizaron adquisiciones de buques de guerra donde se destaca la fragata “Confederación”. iniciada la guerra de la confederación, en 1837 se sufre el secuestro de los bergantines nacionales: “Santa Cruz”, “Arequipeña” y “Progreso”. En 1845, el General Ballivián adquiere el Guardacosta Gral.”Sucre” que se suma al bergantín “María Luisa” y el cañonero “el Morro”, embarcaciones que habrían sido vendidas posteriormente, en esta época también se destacan los buques mercantes “Bolívar”, “Chachamocha”, “María Luisa”, “Elisa”, “Llama”, etc. Un tratado entre el reino de Bélgica y la república de Bolivia del año 1856, denominado “Tratado de navegación” constituye una prueba histórica de la existencia de una actividad mercante entre ambos países por las costas del pacifico así como la existencia de una marina mercante nacional.

Producida la guerra del pacífico, nuestro país se encontró desprovisto de un poder naval capaz de contener la arremetida naval del enemigo, provocándose los efectos ya conocidos.

Hasta aquí, la historia, claramente refleja la creación de nuestro Estado boliviano con una costa libre y soberana al océano pacífico, así como poseedora de una marina mercante y una escuadra naval, situación que no fue aprovechada ni desarrollada por los gobiernos oligárquicos de entonces quienes enfrascados en pugnas internas mostraron una nula o escasa preocupación por preservar nuestros intereses nacionales, sufriendo de una miopía que les impidió mirar hacia el mar y apreciar su gran utilidad e ingentes recursos, provocando la usurpación de nuestros territorios y sometiendo a la naciente escuadra naval en un profundo velo de oscuridad.

El tratado de 1904, denominado de paz y amistad y el tratado de 1929, sellan el papel funesto de las élites y la clase gobernante que dirigió el estado durante el siglo XIX y que no valoró ni realizó esfuerzos para conservar nuestros legítimos y originarios derechos de posesión.

El pobre papel de la diplomacia boliviana ejercitada en esta etapa, no alteró la situación desventajosa de nuestro encierro geográfico y contrariamente los grupos de poder encaramados en el gobierno, jamás dirigieron su mirada ni sus esfuerzos hacia la recuperación de nuestro litoral y a los recursos que ofrece el mar.

El 4 de enero de 1963 se dispone la reactivación de la escuadra naval creada en 1826 con el nombre de fuerza fluvial y lacustre, con la misión de desarrollar la navegación en nuestros ríos y lagos y promover la conciencia marítima del país. Posteriormente mediante D.S. N° 7469 del 8 de enero de 1966 se cambia su denominativo por el de Fuerza Naval Boliviana.

Esta fuerza, al corto tiempo de su reactivación y proyectando las perspectivas de su desarrollo hacia altamar, el año 1968 mediante directiva crea en su estructura orgánica el departamento de intereses marítimos, hecho que se constituye en la piedra fundamental de la recuperación de nuestro poder marítimo.

En esa visión, el año 1975, se elabora y se aprueba mediante los D.L 12683, 12684 y 12685 del 18 de julio de 1975 la política y ley de navegación fluvial, lacustre y marítima y la creación de la dirección general de la marina mercante nacional, creándose bajo estas normas transmarítima boliviana, ENABOL Y LINABOL. Posteriormente el 8 de enero de 1981, mediante D.S. N° 17918 se crea la subsecretaría de intereses marítimos, fluviales, lacustres y de marina mercante.

En esta época también se destaca la travesía del buque “Simón Bolívar” donación de la hermana República Bolivariana de Venezuela, que navega desde Puerto Cabello hasta Puerto Rosario – Argentina; esta travesía fue realizada por marinos bolivianos desde el 23 de marzo al 24 de abril de 1978, materializándose con

este hecho nuestro anhelado deseo de hacernos a la mar en buques con bandera boliviana, cabe también destacar la travesía de la lancha patrullera PR-51 “Santa Cruz de la Sierra”, tripulada por marinos bolivianos desde los astilleros de Rouma - Nueva Orleans–EE.UU. hasta Puerto Tamarinero (Bolivia) un 4 de agosto de 1984.

Paralelo al crecimiento de la Fuerza Naval Boliviana, la marina mercante nacional, logra crecer en los ríos y lagos de nuestro país, logrando integrar zonas alejadas del territorio nacional, proporcionándoles ayuda y desarrollo.

Un hecho importante es que mediante ley n° 1570 del 12 de julio del año 1994, nuestro país aprueba y ratifica la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar, se destaca también la adhesión de nuestro país al convenio de la organización marítima internacional y mediante diversas leyes promulgadas en 1999, se adhiere a diversos convenios internacionales como ser, la preservación de la contaminación por los buques (MARPOL), la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), la prevención de abordajes, el arqueo de buques y otros.

A nivel regional, como parte del acuerdo de la cuenca del plata, en 1993, se dispone la vigencia del transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, así también nuestro país se hace parte de la Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), así como del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).

La Constitución Política del Estado Plurinacional en el art. 243 reconoce a la otrora Fuerza Naval Boliviana, la calidad de Armada Boliviana, como parte de las Fuerzas Armadas, declarando en el artículo 267 como objetivo nacional permanente, irrenunciable e imprescriptible nuestro derecho soberano al océano pacífico y su espacio marítimo y otorgando a la Armada Boliviana, en el artículo 268 la sagrada responsabilidad que textualmente reza: “El desarrollo de los intereses marítimos, fluviales y lacustres y de la marina mercante, serán prioridad del estado y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana, de acuerdo con la ley”, abriéndose con este mandato una gran responsabilidad para la institución naval

como es el de proteger y administrar los intereses marítimos del Estado, sector que desde el año 1968 fue reactivado y gracias a esa visión existe hoy una administración marítima, instalaciones portuarias, una marina mercante, institutos de formación de gente de mar una nascente industria naval y el desarrollo de una conciencia marítima que sumados a nuestra Armada Boliviana permiten vislumbrar un poder marítimo boliviano, no con la pretensión de influir en la capacidad de otro Estado sino con la proyección de lograr el desarrollo integral de nuestro país a través del ejercicio de nuestras facultades en el mar otorgadas por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y esencialmente la navegación por la Hidrovía Paraguay-Paraná hacia alta mar transportando la carga estratégica nacional.

2. Intereses marítimos de los países en la región.

2.1 República de Chile.

Considerando que Chile posee un litoral de cerca de 4.300 Km. de largo, resulta una superficie de 3.464.462 Kms². de mar, sin considerar la proyección marítima del territorio antártico chileno, respecto de la cual Chile ejerce ciertas competencias teniendo en consideración los instrumentos jurídicos internacionales vigentes aplicables en el área. Esta situación ofrece a dicho país el privilegio en un océano que cobra cada día mayor importancia, además de presentar, proporcionalmente a su territorio, una de las mayores atenciones de litoral en el mundo.

Además, Chile considera el mar presencial, entendido como el espacio oceánico comprendido entre el límite de su zona económica exclusiva y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito fronterizo N° 1 hasta el Polo Sur. En esta área de la alta mar el deseo de Chile es estar presente, observando y participando en las mismas actividades que desarrollan otros estados, con apego irrestricto al derecho internacional.

El territorio chileno incluye también varias islas del océano pacífico, como el Archipiélago Robinson Crusoe, las islas San Félix y San Ambrosio, Salas y Gómez, la Isla de Pascua, y otras

Todo el espacio oceánico señalado y los intereses marítimos por resguardar, más la presencia de los pasos bioceánicos del estrecho de Magallanes y del Paso Drake, representan notable valor e importancia para los chilenos y su intención de proyección en el pacífico. Para usufructuar al máximo de estas potencialidades oceánicas, el Estado de Chile ha adoptado medidas respecto al ordenamiento y desarrollo de las actividades en el mar, como asimismo ha fomentado la conciencia marítima nacional.

En cuanto al comercio, Chile aprovecha el mar como una vía de comunicación para el transporte rápido, seguro y eficiente de grandes volúmenes de carga. La rapidez con que emergen las naciones del otro borde de la cuenca del pacífico, erigiéndose como atractivos mercados para sus productos y de la región, permiten valorar al océano pacífico como la vía de comunicaciones marítimas de mayor importancia, lo cual generará un alto grado de actividad que consideran aprovechar y controlar adecuadamente. Las estadísticas señalan que aproximadamente el 90% de su comercio exterior fluye por mar, lo que nos indica que, en caso de que las vías marítimas fuesen interrumpidas, dicho país tendría problemas de subsistencia en un período relativamente corto.

El cobre, como principal producto de exportación y la importación del petróleo, se transportan íntegramente por vía marítima, por lo que su protección adquiere una especial importancia. De igual forma consideran que es importante la protección de los recursos vivos y minerales de su Zona Económica Exclusiva, por otro lado, la preservación del medio ambiente marino y salvaguardar la vida humana de quienes desarrollan sus labores en estos amplios espacios resulta importante por lo que consideran imperativo proteger sus Intereses Marítimos.

2.2 República del Ecuador.

Ecuador dispone de amplios espacios marítimos que sobrepasan el millón de kilómetros cuadrados y demuestra gran actividad que se desarrolla en los océanos, relacionadas con la explotación de sus recursos naturales y con el uso de ellos como medio natural de transporte, lo cual facilita las comunicaciones marítimas y el desarrollo de los intereses marítimos en general hecho que tiene gran trascendencia en la vida económica de ese país y en el contexto de su poder marítimo, por ser parte sustancial de él. En este entendido, decía el CONTRALMIRANTE ÁNGEL ISAAC SARZOSA AGUIRRE ***"Mentes grandes, discuten y trabajan por el mar, porque saben que en él, y en el presente, hay que encender, con visión, esa luz que alumbra el futuro de nuestros hijos"*** Anónimo

Los recursos vivos reales y potenciales, explotados por flotas pesqueras artesanales e industriales, contribuyen a la alimentación de la población ecuatoriana y sirven como productos de exportación, lo cual incrementa el ingreso de divisas a ese país.

La investigación científica marina, que por más de cinco décadas se lleva a cabo en Ecuador, constituye un eje transversal esencial que proporciona datos relativos a la condición del medio marino y pronostica fenómenos naturales que pueden producirse en el mar, lo cual favorece al desarrollo de las actividades marítimas y constituye un valioso aporte para prevenir y enfrentar la contaminación y proteger al borde costero y su población.

De la misma manera la conciencia marítima es orientada, por mandato legal, para que el pueblo ecuatoriano aprenda a valorar la importancia del mar y sus recursos. Con ello fomentan la cultura marítima para la creación de capacidades y la implementación de iniciativas para el aprovechamiento sustentable de los recursos marinos.

Todo este escenario permite apreciar claramente la trascendencia y la importancia que tienen los intereses marítimos en la vida de los ecuatorianos, por ello, con visión histórica, desde la década de los años setenta crearon leyes de carácter marítimo para regular las actividades en el mar, entre ellas la de creación de la dirección general de intereses marítimos, el 23 de septiembre 1977, con el propósito de desarrollar y emplear los intereses marítimos mediante la planificación en alto nivel. Un producto importante de esta dirección fue la elaboración de las políticas oceánicas y costeras nacionales.

Los ecuatorianos consideran amplísimo e importante el ámbito que abarcan sus intereses marítimos y la necesidad de protegerlos, ya que consideran que ***“Los intereses marítimos son la clave del poder marítimo”***.

2.3 República de la Argentina.

Argentina tiene una costa de 5000 kilómetros y una proyección importante de su zona económica exclusiva, es sin duda uno de los países al que, por lógica, le cabe una gran responsabilidad en la explotación racional de recursos vivos y naturales, en la preservación del medio ambiente marino y en el transporte de mercancías.

Según los argentinos en el futuro la política naval deberá articular adecuadamente la necesidad de contar con una escuadra de guerra eficiente con el desarrollo económico sustentable y con equidad, la protección del medio ambiente marino, el fomento de la industria naviera y la consolidación de un sistema internacional basado en la multilateralidad y en el respeto a las normas del derecho internacional.

Consideran que el mar es muy importante porque una abrumadora mayoría del comercio exterior argentino se realiza por vía marítima. Sus exportaciones pesqueras igualan o superan a las de la ganadería, gran parte del turismo se lleva a cabo frente al mar o ríos que también son navegables, muchas ciudades de dicho país son costeras y sus habitantes consumen agua potable de los ríos cercanos.

Estos datos destacan la relevancia de los Intereses Marítimos argentinos como principal actividad económica y motor del desarrollo de dicho país.

2.4 República del Uruguay.

Estudios uruguayos establecen que los océanos abarcan aproximadamente el 71% de la superficie de la tierra. Sin embargo, mientras que en el hemisferio norte los océanos abarcan el 61% de la superficie, en el hemisferio sur esa proporción es de 81% por lo que ello trae consigo grandes oportunidades en el mar.

La historia de Uruguay y sus características culturales y económicas destacan el predominio de la dimensión marítima en la vida de su población y sobre todo sobre su futuro por lo que muchos estudiosos del mar proponen percibir en su debida magnitud la importancia de los intereses marítimos y fluviales como "objetivos" de dicho país.

Existen estimaciones que destacan la incidencia de lo marítimo para el Uruguay. Así, un reciente estudio de Carlos Baubeta, presidente del centro de navegación, publicado en una revista naval, tomó en cuenta lo producido por la pesca, el transporte marítimo de cargas y pasajeros, los puertos y los servicios vinculados.

Su conclusión es que los usos y recursos del espacio marítimo le aportaron a Uruguay el 6% de su PBI, en el año 2008. Una suma muy respetable. por ejemplo, la agropecuaria contribuyó el 11,3%.

Además existen otras contribuciones más difíciles de estimar, pero no menos importantes por ello. Por ejemplo, el desarrollo del agro depende en muy buena medida de los puertos y del transporte marítimo.

Consideran que es imprescindible asegurar el desarrollo sustentable de las actividades vinculadas al mar con estrategias que tengan en cuenta la prioridad de proteger el medio marino, tanto en el nivel local, como el regional y, cada vez más, el global.

3 Importancia de los intereses marítimos para Bolivia.

El análisis anterior, nos permite distinguir el valor y la importancia que tiene los Intereses marítimos para algunos países de la región como principal actividad generadora de recursos para los estados acompañada de los beneficios colaterales como un sector económico que demanda importantes requerimientos de mano de obra.

En el caso de nuestro país, y como en los capítulos anteriores se había expresado, uno de los principales factores que ha impedido apreciar los recursos del mar y su valor como medio de comunicación es nuestro enclaustramiento geográfico sumándose a este factor la falta de visión de la clase gobernante así como de los grupos de poder que gobernaron nuestro estado por más de 180 años con el consecuente resultado que nos ubica entre los países más atrasados de Latinoamérica, al extremo de compararnos con la república de Haití.

No cabe duda que uno de los factores más importantes para el desarrollo de los países son los intereses marítimos, de la forma como se manejen estas actividades resultara el beneficio para los estados costeros. El mar fue, es y será sostén de la humanidad, por el mar se promovieron importantes conquistas, descubrimientos, se forjaron imperios y lograron su desarrollo muchos países.

La población boliviana es ajena a este movimiento y en este contexto la Armada Boliviana se constituye como la Institución responsable del desarrollo de este importante sector a través de su protección y administración por lo que resulta imperativo establecer o diseñar políticas para el desarrollo de los intereses marítimos.

CAPITULO VI

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL Y DEMÁS NORMAS QUE PERMITEN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS DE BOLIVIA

Habiendo hecho un análisis doctrinario sobre la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar, corresponde realizar otro análisis sobre la normativa nacional vigente aplicada por nuestro país así como las normas originadas por tratados o convenios por parte de nuestro país con otros o con organismos internacionales, cabe aclarar que dicha normativa emerge de la actividad desarrollada en el sector de los intereses marítimos como actividad económica importante

Con la creación de la Fuerza Naval Boliviana el año 1963, no solo se busco mantener la idea de reivindicación marítima y la conformación de un poder naval, sino que también con esta creación se empezó a vislumbrar la intención de desarrollar los intereses marítimos de Bolivia siendo, precisamente la Fuerza Naval Boliviana la única institución que volcó su mirada hacia el mar creando para este fin, el año 1968, el departamento de intereses marítimos.

A partir de este hecho surgen normas que de manera incipiente tratan de regular la actividad naviero mercante como parte del desarrollo de los intereses marítimos, es así que en la década de los años 70, durante el liberalismo de la economía mundial, los tratados, convenios y leyes estuvieron orientados a la protección de los intereses del Estado, logrando de esa manera el desarrollo de las flotas mercantes, al amparo de ley de reserva de carga marítima y la conformación de conferencias navieras, mecanismos que fomentaron el monopolio en el transporte de las cargas de y hacia ultra mar.

En ese contexto proliferan las empresas navieras del Estado con alto porcentaje de tripulaciones nacionales, apoyadas además por el fomento que prestaban los fondos de desarrollo de la marina mercante, que no eran otra cosa que bancos

especializados en el financiamiento naviero, con condiciones favorables tanto como para el armador como para el Estado.

Ese sistema económico que duro hasta el año 1985 fue desplazado por la nueva tendencia denominada neoliberalismo orientada a los mercados abiertos, que emergen de la economía globalizada instituyendo la regla de oro denominada “competitividad” de la empresa y los servicios. Ese nuevo escenario creo condiciones para que las navieras adecuen la tecnología de los buques a las nuevas exigencias del mercado.

Es así que en el marco de la Organización Mundial del Comercio a nivel regional y subregional se fueron realizando reuniones internacionales, con el objetivo de liberalizar progresivamente el comercio de servicios y su expansión, como medio para lograr el crecimiento económico de todos los socios comerciales y la participación de los países en desarrollo.

1 Crónica de la legislación marítima nacional.

Mediante decreto supremo No. 08424 del 17 de julio de 1968, se emitió la “Ley orgánica de la navegación” creando el departamento de intereses marítimos fluviales y lacustres dependiente de la Fuerza Naval Boliviana a quien se encomendó velar por la promoción de los derechos de reivindicación marítima; mas adelante los Decreto Supremo No. 08429 y 08430 del 24 de julio de 1968, dieron lugar a la creación de la marina mercante, dando énfasis al comercio y navegación por los ríos. La pujanza de desarrollo y manifestación marítima de la institución naval

El año 1975 surgen normas que de manera incipiente tratan de regular la actividad naviero mercante como parte del desarrollo de los intereses marítimos, es así que se formula la política y ley de navegación fluvial, lacustre y marítima y la creación de la dirección general de la marina mercante nacional mediante los D:S N° 12683, 12684 12685 del 18 de julio de dicho año, la "dirección general de la marina mercante nacional" como organismo dependiente del ministerio de transportes, con la finalidad de desarrollar y regular la actividad naviero - comercial del país, según dicha disposición

muchas atribuciones conferidas a la entonces Fuerza Naval pasaron a ser de su competencia. Bajo estas normas se crea transmarítima boliviana implementándose posteriormente la Empresa Naviera Boliviana (ENABOL), como contraparte nacional para constituir con Hapag Lloyd Ag, Líneas Navieras Bolivianas (LINABOL).

Otra etapa importante de la legislación naviera nacional, comienza con la creación de la subsecretaría de intereses marítimos fluviales y lacustres, mediante D.S. No 17918 de 8 de Enero de 1981 y la aprobación de su estatuto por D.S. No 18176 de 9 de abril del mismo año.

Dichas disposiciones jerarquizan a nivel de subsecretaría de Estado a los intereses marítimos del país, aglutinando en su seno a varias instituciones dispersas. con posterioridad se dicta el D.S. No 23533 del 17 de junio de 1993, ratificando la jurisdicción y competencia de dicha subsecretaría sobre el sector intereses marítimos y el subsector transporte por agua. Finalmente el gobierno decide bajar a la subsecretaría al nivel de dirección general, mediante el D.S. No 24855 del 22 de Septiembre de 1997.

Por decreto supremo No. 25299 de fecha 22 de marzo de 1999, pasó a depender del Viceministerio de Apoyo al Desarrollo Integral (VIMADI) del Ministerio de Defensa Nacional.

El tratado de cooperación amazónica de corte eminentemente ecológico, vigente a partir de 1978 declara la mas amplia Libertad de navegación comercial en el curso del amazonas y demás ríos internacionales sobre la base de la reciprocidad. En 1988 se constituye la Comisión Especial de Transporte por la Amazonia (CETRAM), señalándose entre otras funciones la de promover la armonización de las legislaciones nacionales sobre el transporte fluvial y promover la suscripción de un reglamento multilateral que facilite la navegación.

Posteriormente, en 1991 se encomienda a Bolivia la coordinación del mencionado reglamento.

Otro hito importante está representado por el D.S. No 21549 del 7 de diciembre de 1987, que declara la adhesión de Bolivia al convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI), así también el D.S. No 21785 del 7 de Diciembre de 1987 dispone la adhesión de Bolivia al convenio referido a las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1987, para dar cobertura a que oficiales navales ingresen a las escuelas mercantes latinoamericanas.

El conjunto de las citadas disposiciones mantiene la estructura jurídica del sistema liberal, quedando con el transcurso del tiempo obsoletas algunas de sus instituciones como la reserva de carga marítima. La autoridad ya no fija las tarifas de transporte debido a que se regulan por la oferta y demanda del mercado. Posteriormente en marzo de 1999 se promulgan las leyes No 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1960 referidas a la adhesión de Bolivia a los siguientes instrumentos jurídicos:

- Convenio internacional para preservar la contaminación por los buques de 1973 y su protocolo modificadorio de 1978.
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y su protocolo de enmiendas de 1978 (SOLAS).
- Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972 y su enmienda de 1981.
- Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias de 1973 (MARPOL).
- Convenio internacional de responsabilidades civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969.
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores de 1972.
- Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969.

En el ámbito de la cuenca del plata se destaca el D.S. No 23484 del 25 de abril de 1993, disponiendo la vigencia del acuerdo del transporte fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná y sus 6 protocolos adicionales, complementado por el D.S. No 25653 disponiendo la vigencia de 11 reglamentos del citado acuerdo, a partir del 18 de enero del 2000.

Bolivia se adhirió a La Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM) y fue parte de la elaboración del acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el estado rector de puerto, vigente a partir de 1995.

Por otra parte en el marco de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) confrontó el proceso de transición que se dio de la economía liberal a la neoliberal. En ese sentido durante el IX congreso presidencial andino realizado en Sucre-Bolivia en 1990, los mandatarios aprueban la “liberalización y expansión del comercio de servicios”. dando cumplimiento al señalado mandato presidencial la Comunidad Andina de Naciones (CAN), dicta la decisión 388 declarando la libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión (1991) seguida de la decisión 314 sobre libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y política para el desarrollo de la marina mercante del grupo andino (1992), su modificatoria por decisión 390 de 1996 y resolución 422 reglamentando la aplicación comentaría del principio de reciprocidad en el transporte marítimo (1996).

La decisión 314 tuvo el merito de dictar políticas orientadas a flexibilizar la constitución de empresas navieras, modernización de la legislación marítima de los países miembros y el registro de naves que constituyen alternativas de competitividad para las empresas de transporte marítimo de subregión, que comprenda el uso de las naves de bandera de conveniencia, segundos registros y otros. Así mismo la decisión 487 sobre garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques contribuye significativamente a la modernización de la legislación naviera del grupo andino.

Durante la última década se organizaron varios “coloquios portuarios andinos” con el propósito de elevar su eficiencia, seguridad, disminución de riesgos, control de mercancías peligrosas, tráfico ilícito de drogas, preservación del medio ambiente y prevención del terrorismo portuario.

Finalmente la Decisión 439 de 1999 establece normas y principios para la liberación progresiva del comercio intrasubregional de servicios, con la finalidad de alcanzar la creación del mercado común de servicios.

En el análisis sobre el alcance de las negociaciones de servicios y transporte marítimo en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), se recomienda la conveniencia de que en todos los foros de negociación, las autoridades del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), deben tomar activa participación, apoyando a las autoridades de integración que liderizan estos temas en sus respectivos países.

Es preciso señalar que por las particularidades sensibles del sector transporte marítimo, debe ser tratado en forma particular y en cualquier negociación que se realice, debe ser independiente de toda negociación en conjunto de los servicios, en concordancia con las disposiciones de la decisión 439.

Posteriormente, en el marco de las políticas del Grupo Andino, Bolivia dictó el D.S. N° 26256 de 20 de julio de 2000, estableciendo el marco normativo del Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), incorporando en su texto las figuras jurídicas referidas a las garantías marítimas, y el embargo preventivo de buques, para permitir el desarrollo de la marina mercante con nivel de calidad.

Otro emprendimiento importante está referido a la participación de Bolivia en la pesca marítima internacional. Para ese efecto, se procedió a depositar la resolución biministerial N°003 del 16 de agosto del 2001, en la sede de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), comprometiéndonos a aplicar con carácter provisional el acuerdo del programa internacional para la conservación de los delfines en los buques

pesqueros con bandera boliviana. con ese antecedente, se dicto el D.S. N°26805 de 9 de octubre de 2002 encomendando al Ministerio de Defensa Nacional la administración de la pesca marítima aprobándose para este efecto el año 2003 con una resolución ministerial el reglamento de la pesca marítima de Bolivia.

Actualmente la normativa Nacional que permite al Estado incursionar en el desarrollo de los Intereses Marítimos que vienen a ser los componentes fundamentales de la integración y del desarrollo Nacional se encuentra en:

2 Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia promulgada el 7 de febrero de 2009

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia promulgada el 7 de febrero de 2009 constituye la apertura de mayores expectativas para el sector de los intereses marítimos ya que textualmente en su contenido expresa:

El desarrollo de los intereses marítimos, fluviales, y lacustres y de la marina mercante serán prioridad del Estado, y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana, de acuerdo con la ley.

En contraste con la anterior Constitución Política del Estado, la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional contiene aspectos muy favorables entre estos podemos citar los siguientes:

El Art. 268 por el cual el Estado, para desarrollar los Intereses Marítimos Fluviales, Lacustres y la Marina Mercante (IMFLMM), faculta a la Armada Boliviana su protección y administración.

El Art 267 que en el fondo promueve e incentiva la conciencia marítima nacional y la idea de reivindicación marítima.

Las Atribuciones de la Armada Boliviana están contenidas también en:

Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas

Art. 14°, Las Fuerzas Armadas, podrán participar en las industrias básicas y estratégicas del país.

Capítulo X; De las fuerzas.

Art. 59°, La Fuerza Naval como parte integrante de las Fuerzas Armadas de la Nación, constituye la expresión permanente del poder naval y cumple las siguientes misiones específicas:

- Asegurar la soberanía y defensa de los intereses marítimos, fluviales y lacustres de la nación.
- Garantizar la libre navegación de la marina mercante en los mares, ríos y lagos, controlando el derecho de uso del mar territorial, de las zonas contiguas, de la plataforma continental y de los fondos marinos.
- Contribuir al fortalecimiento de la nación en coordinación con las otras fuerzas, impulsando, fomentando y protegiendo la navegación militar mercante y otras de carácter privado.
- Levantar la carta hidrográfica nacional.
- Impedir y reprimir la piratería en la navegación, comercio y pesca.
- Participar activamente en el desarrollo integral de la nación de acuerdo a directivas del comando en jefe.
- Ejercer competencia y jurisdicción con aguas patrimoniales, puertos e instalaciones navales, conforme a las estipulaciones contempladas en la Ley de navegación fluvial, lacustre y marítima.

Capítulo XI; De los comandos de fuerza.

Art.62, Los comandos de fuerza tienen las siguientes atribuciones y responsabilidades principales:

- Incentivar en la población civil actividades tendentes a crear, desarrollar y mantener la conciencia marítima.
- Intervenir en los estudios, en la ejecución de la infraestructura y el desarrollo de los sistemas de transporte y comunicaciones de interés de su fuerza.
- Realizar la investigación científica, tecnológica y la elaboración de estudios de interés para su fuerza.

2 Perspectivas de la Armada Boliviana.

La Armada Boliviana ha recibido la gran tarea de administrar y proteger los intereses marítimos, fluviales y lacustres y esta se amplía a la marina mercante, cuando se habla de los intereses marítimos, fluviales y lacustres del estado, se toma en cuenta todos los recursos existentes en el medio acuático bajo la soberanía nacional y alta mar, así como las actividades de manejo sostenible y el empleo geopolítico de los mismos.

La proyección geopolítica del estado comprende la reintegración marítima, la salida al océano atlántico y pacífico, aprovechar la Antártida y la alta mar y asegurar los pasos estratégicos y líneas de comunicación marítimas, en el marco de la nueva constitución política del estado, en sus artículos 243, 244 y especialmente 268.

La Armada Boliviana se constituye en el principal motor para el desarrollo de los intereses marítimos del Estado, así también como abanderada de la reivindicación marítima cumple permanentemente su responsabilidad de desarrollar la conciencia marítima.

CAPÍTULO VII

PROPUESTA

PROYECTO DE LEY DE POLÍTICAS DE ESTADO PARA EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS DE BOLIVIA

TITULO I

OBJETO

CAPITULO I

OBJETO

Artículo 1º. Esta ley tiene por objeto establecer políticas de Estado para el desarrollo de los intereses marítimos de Bolivia.

Artículo 2º. Para lograr los objetivos señalados en el artículo primero, su alcance incluye a todos los Ministerios del Estado y organismos públicos y privados.

Artículo 3º. Para los fines de la presente ley se entiende por **Intereses Marítimos:** “A aquellas actividades que involucran el comercio y las comunicaciones a través de los espacios acuáticos, sean estos en el mar, los ríos o los lagos; la explotación racional de la flora y fauna marina, la investigación científica y tecnológica, el desarrollo de la marina mercante, la instalación de las plataformas acuáticas, la implementación de la infraestructura portuaria, desarrollo de las rutas marítimas para el comercio exterior y la preservación del medio ambiente acuático”.

TITULO II

POLÍTICAS DE ESTADO EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

CAPÍTULO I

ESPACIO DE AGUAS INTERIORES

Artículo 4º Precautelar la protección de las especies hidrobiológicas de las aguas continentales o interiores.

Artículo 5º Armonizar las funciones y atribuciones de los diversos organismos públicos y privados que tienen potestades legales o reglamentarias respecto al uso, explotación y manejo de las cuencas hidrográficas.

Artículo 6º Controlar y regular el impacto ambiental resultante de la intervención humana en las cuencas hidrográficas de manera que sus efectos no represente riesgo limitaciones o peligro para aquellas otras actividades que se desarrollan sucesivamente aguas abajo.

Artículo 7º Precisar los usos optativos y sucesivos de las aguas y su orden de prioridad de acuerdo con los resultados de los análisis de liberación y resoluciones de los organismos de coordinación.

Artículo 8º Determinar para fines de acuicultura, la capacidad de carga de los cuerpos de agua y luego autorizar su uso acorde a proyecto o planes de manejos apropiados.

Artículo 9º Determinar los índices de impacto ambiental tolerables por parte de las empresas en funcionamiento de aquellas que se proyecten a futuro, como asimismo de otros usuarios del sector público municipal o privado.

Artículo 10º Optimizar el uso de las aguas interiores como vías de comunicación y transporte y como recurso turístico de significación económica.

Artículo 11º Procurar el mejoramiento y adecuación de la infraestructura de apoyo y transferencia, en las vías de comunicaciones fluviales y lacustres útiles para el desarrollo de sectores aislados.

Artículo 12º Mantener expeditas las vías de comunicación fluvial y lacustre, evitando el embaucamiento de los cursos de aguas y riberas de los lagos y considerando el uso de embarcaciones y artefactos navales acordes con las características de dichos cursos de aguas.

Artículo 13º Difundir y estimular la práctica de aquellos deportes náuticos que contribuyan a la expansión, la recreación y al desarrollo de habilidades náuticas en la población.

Artículo 14º Adecuar la normativa que regula los deportes náuticos y a la seguridad de la navegación, al dinámico crecimiento de esta actividad en aguas interiores.

Artículo 15º La autoridad marítima fiscalizara el uso de los espacios acuáticos, coordinando o delegando en organismos fiscales o privados competentes aquellas facultades que se estime pertinente.

Artículo 16º Establecer instancias de coordinación con los países vecinos (Perú, Brasil, Chile, Argentina y Paraguay) para un mejor uso y aprovechamiento de los recursos hídricos de los cursos de las aguas y lagos internacionales.

Artículo 17º Regular, mediante gestiones bilaterales, las actividades de uso y satisfacción y administración de las aguas interiores o internas internacionales, para que esta se realicen en condiciones similares a las actividades de las aguas nacionales precautelando la soberanía nacional.

CAPÍTULO II

POLITICAS DE LOS ESPACIOS DE AGUAS INTERIORES Y ZONA COSTERA

Artículo 18º. Establecer y consolidar un desarrollo económico-social que sea armónico y coherente en aquellas áreas del territorio nacional relacionadas con los espacios de aguas interiores y espacios acuáticos compartidos.

Artículo 19º. Desarrollar el transporte fluvial, lacustre y las comunicaciones para vincular a las poblaciones del oriente, generar desarrollo en la Hidrovia Paraguay Paraná y fomentar el turismo en el área lacustre.

Artículo 20º. Hacer un catastro de los recursos hidrobiológicos y de las zonas y ambientes de especial interés turístico y, a partir de esta información, generar

estrategias de explotación acorde al medio ambiente y compatible con la actividad turística.

Artículo 21º. Ejercer el control del tráfico y promover los medios para proteger la seguridad de la navegación en las aguas interiores.

Artículo 22º. Fomentar y consolidar las actividades turísticas y de recreación en aquellos espacios de las aguas interiores que sean más apropiados para ello, armonizándolos con las actividades de explotación económica de los recursos.

Artículo 23º. Hacer un catastro de potencial turístico, completando con la cartografía en áreas de interés aun no incorporadas en los circuitos tradicionales y promoviendo su visita en términos de turismo de aventura y como ambientes naturales no contaminados.

Artículo 24º. Establecer facilidades de policía y aduaneros para la recepción de ingreso al país de turistas por vías fluviales y lacustres.

Artículo 25º. Incentivar el desarrollo de una infraestructura adecuada para atender pasajeros, mediante facilidades tales como: la oferta de oportunidades para visitar las zonas en condiciones apropiadas al nivel del turista que se espera captar, la formación de guías familiarizados con la región, el trato al turista y dominio de idiomas según la afluencia turística esperada.

Artículo 26º. Lograr la implementación y el desarrollo de Puerto Busch y la zona terrestre contigua a la Hidrovia Paraguay Paraná (HPP), procurando que las actividades que allí se realicen sean concurrentes al interés nacional y teniendo en consideración que dicha zona constituye para nuestro país el único acceso soberano hacia el océano atlántico, así como importante factor para el desarrollo de los intereses marítimos del país.

Artículo 27º. Desarrollar una red vial que permita el movimiento fluido de las cargas a los terminales.

Artículo 28º. Establecer un marco normativo que permita la intervención del Estado en la preservación de dicha zona y evitar la enajenación de tierras por parte de privados que no justifican un fin social.

Artículo 29º. Establecer las normas de uso y goce de las riveras sobre el Corredor Man Césped y la Hidrovia Paraguay Paraná (HPP), a través de planos reguladores, asignándole el carácter de bienes nacionales de uso público a las instalaciones que se asienten en dicha zona, así como el establecimiento de embarcadores públicos que permiten acceder a las actividades a realizarse en el borde adyacente a la HPP (Pto. Busch).

Artículo 30º. Crear condiciones favorables a la inversión en la infraestructura de la zona destinada a optimizar el acceso, ya sea para efectos de navegación y tráfico comercial, deportes, turismo y explotación de los recursos.

Artículo 31º. Lograr la instalación de poblaciones en las márgenes de la Hidrovia Paraguay Paraná (HPP), correspondiente a nuestro sector, asentamiento de comunidades contribuyendo de esta forma a una armónica distribución de la población en el territorio nacional.

Artículo 32º. Realizar estudios de toda la zona tendiente a identificar, definir y establecer los puntos geográficos más aptos para la fundación e instalación de asentamientos.

Artículo 33º. Regular la propiedad de la tierra en las comunidades ya existentes y mejorar los servicios de equipamiento comunitario y las comunicaciones.

Artículo 34º. Promover núcleos de población y especialmente de comunidades que tengan interés en desarrollar la actividad de navegación.

Artículo 35º. Evaluar aquellas áreas propensas a inundaciones por desbordes fluviales, estableciendo programas de monitoreo preventivo y planes de contingencia.

CAPITULO III

POLÍTICAS DEL MAR TERRITORIAL, ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y PLATAFORMA CONTINENTAL

Artículo 36º. Lograr el ejercicio de las facultades conferidas al Estado Boliviano por parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), respecto a los países sin Litoral o en situación desventajosa para nuestra participación en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), de otros países mediante actividades de uso y explotación de los recursos.

Artículo 37º. Incorporar al ordenamiento jurídico nacional los derechos de soberanía y las facultades contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), respecto a los países sin Litoral o en situación desventajosa

Artículo 38º. Promover a través de la cancillería acercamientos con países amigos a fin de lograr acuerdo o tratados que permitan al país a participar de los excedentes de pesca en las Zona Económica Exclusiva (ZEE) de dichos países

Artículo 39º. Proporcionar a la población un nivel de conocimiento mínimo y suficiente para despertar en la ciudadanía un sentido de derecho sobre ciertos espacios marítimos como la Zona Económica Exclusiva (ZEE), un convencimiento racional del aporte que ellos representan al bien común general de la humanidad y el importante efecto que puede tener en nuestra forma de vida y economía.

CAPITULO IV

POLÍTICAS DE CONCIENCIA MARÍTIMA Y PROFESIONAL

Artículo 40º. Fomentar una conciencia y voluntad marítima colectiva que despierte en el boliviano el interés hacia el mar y sus recursos, así también que permita apreciar y valorar los espacios acuáticos nacionales.

Artículo 41º. Impulsar en los bolivianos un cambio de actitud que favorezca y desarrolle su atención hacia el mar a través de un modelo educativo que oriente la divulgación de su importancia como motor necesario para incentivar el desarrollo de los intereses marítimos del Estado.

- a) **En la educación pre-básica:** Formar en el niño una natura curiosidad por el medio ambiente marino, de modo que progresivamente se familiarice con él y lo integre a su vida desde sus primeros años.
- b) **En la educación básica:** Formar a los alumnos, en los contenidos cognoscitivos y valorativos de la realidad marítima, traducidos no solo en asignatura de estudios, sino también en diversas actividades prácticas y recreativas.
- c) **En la educación Secundaria:** Desarrollar asignaturas y programas que integren el conocimiento de lo marítimo y procurar una adaptación física y psicológica al medio marino que considere una especial predisposición anímica y conductual.
- d) **En la educación superior de grado y pregrado:** Preparar mejor a los profesionales de todos los ámbitos del quehacer académico, información que refleje el valor del mar y la importancia para nuestro Estado.
- e) **Educación superior de post-grado:** Intensificar las actividades de extensión, dirigidas a la clase dirigente y a los profesionales, de modo que adquieran una visión sistemática y actualizada de la importancia del mar.

Artículo 42º. Generar los mecanismos de difusión para ampliar los conocimientos acerca del mar así como los espacios acuáticos nacionales mediante los medios y tecnologías para ello; publicaciones periódicas, radio televisión, red de información electrónica, etc.

Artículo 43º. Fomentar la conciencia marítima de la población mediante la celebración del mes del mar (Día de los intereses marítimos).

Artículo 44º. Formar recursos humanos y entregar información oportuna y pertinente que contribuya a valorar el mar como vía de comunicación y su riqueza natural; Procurar el aprovechamiento de los recursos naturales de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), de países amigos y la alta mar.

Artículo 45º. Crear conciencia en la población, especialmente en las clases dirigentes, de la importancia que el transporte marítimo representa para el comercio exterior.

Artículo 46º. Difundir y promover los deportes náuticos y las actividades recreativas en las riberas de ríos y lagos procurando en la juventud una temprana familiarización con el medio marino.

Artículo 47º. Incentivar la formación de profesionales y mano de obra calificada,

Artículo 48º. Educar a la población en la protección y preservación de los espacios acuáticos nacionales, esencialmente su medio ambiente.

Artículo 49º. Difundir y aplicar a nivel nacional los compromisos de protección al medio ambiente.

Artículo 50º. Proporcionar una objetiva información sobre fenómenos ambientales globales vinculados a los océanos así como a los espacios acuáticos.

Artículo 51º. Perfeccionar y capacitar a las personas encargadas de actualizar y mejorar el marco jurídico que regula las actividades del sector de los Intereses marítimos y fortalecer los organismos de administración marítima en el marco del derecho nacional e internacional.

Artículo 52º. Incrementar la formación académica de profesionales de las ciencias jurídicas, en instancias de postgrado en derecho internacional marítimo, capacitación tanto para orientar el cumplimiento de estas normas y su aplicación al orden jurídico interno, como para participar en foros y organismos internacionales, cautelando que las normas o instrumentos que perfeccionan el derecho internacional, sea consecuentes a los intereses nacionales en el mar.

CAPITULO V

“ZONA” INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS (ALTA MAR)

Artículo 53º. Al ser patrimonio de la humanidad, el objetivo general en los fondos marinos de la “Zona” es el que Bolivia pueda acceder al consejo órgano ejecutivo de la autoridad encargada de normar el uso de la “Zona”

Artículo 54º. Alcanzar un nivel de conocimiento, desarrollo tecnológico y formación de profesionales tal, respecto a los fondos marinos, que permitan a Bolivia tener una base de negociación suficiente para buscar compromisos internacionales en la consecución de actividades de investigación, exploración y explotación de los fondos marinos.

CAPITULO VI

POLÍTICAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL Y LACUSTRE

Artículo 55º. Los organismos del Estado que por sus funciones específicas deban actuar en ciertos aspectos del transporte marítimo, fluvial y lacustre o de la operación portuaria, lo harán facilitando el más expedito funcionamiento de esas actividades.

Artículo 56º. El Estado deberá incrementar el registro de naves bajo la modalidad de bandera de conveniencia velando las disposiciones de los organismos internacionales sobre la materia.

Artículo 57º. Los servicios de transporte marítimo internacional así como por la Hidrovia Paraná Paraguay (HPP0, deben apoyar al desarrollo del comercio exterior de Bolivia a través de empresas nacionales y extranjeras. Estos deben ser suficientes, oportunos y con tarifas compatibles con la comercialización de las exportaciones y el costo de las importaciones.

Artículo 58º. El desarrollo de la marina mercante nacional es un objetivo del Estado, que debe cumplirse en concordancia con el artículo anterior.

Artículo 59. El Estado deberá fomentar el transporte fluvial y lacustre entre los puertos del territorio nacional, en aquellos tráficos en que, a igualdad de condiciones, resulten más adecuado que el transporte terrestre.

Artículo 60. El Estado, al amparo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), deberá apoyar y fomentar el transporte marítimo a través de incentivos a iniciativas nacionales que pretendan incursionar en el transporte por mar.

CAPITULO VII

POLÍTICAS PORTUARIAS

Artículo 61^o. El Estado administrara los bienes nacionales de uso público que son parte de los cursos fluviales y lacustres y el espacio terrestre aledaño, los que no son enajenables. El Estado podrá entregar porciones determinadas de ellos en concesión a personas naturales o jurídicas con el objeto de que construyan y operen puertos o terminales comerciales, en ellos.

Artículo 62^o. El Estado promoverá todas las modificaciones legales y reglamentarias necesarias para hacer viable la participación del sector privado en el desarrollo y explotación de los puertos teniendo en cuenta que:

- a) Los precios de los servicios en los puertos los regulara el Estado.
- b) El Estado prohibirá cualquier situación monopólica.

CAPITULO VIII

POLÍTICAS PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS

RECURSOS NATURALES DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA DE OTROS PAÍSES Y ESPACIOS ACUÁTICOS NACIONALES

Artículo 63^o. El objetivo global de la gestión de recursos pesqueros es la utilización plena y sustentable de los recursos acorde a la dinámica económica y social, en

beneficio del Estado, basándose a su vez en principios de conservación, eficiencia y equidad en armonía con el medio ambiente.

Artículo 64º. Fomentar el desarrollo y el uso de técnicas pesqueras inocuas para el medio ambiente y eficaces, a fin de reducir al mínimo la contaminación, el descarte, los desechos y las capturas incidentales.

Artículo 65º. Desarrollar y mantener activamente de siembra, repoblamiento y de mantenimiento de stocks para la pesca deportiva, en ríos y lagos, en coordinación con un programa de acceso a dichas actividad.

Artículo 66º. Orientar la iniciativa del sector pesquero en lo que respecta a la investigación para el desarrollo, a aquellas áreas de la actividad y apoyo científico y tecnológico.

Artículo 67º. Obtener un desarrollo armónico, equilibrado y que reguarde el medio ambiente, de todas las actividades que se desarrollen en las zonas terrestres aledañas a los cursos fluviales y lacustres.

Artículo 68º. Considerar planes de manejo individuales para los cuerpos de aguas fluviales y lacustres, donde se establezcan asignaciones y restricciones para todas las actividades que en estos se desarrollan y para aquellas aledañas que tengan efectos sobre sus aguas.

Artículo 69º. Facilitar la instalación de centros de cultivos en las aguas interiores, priorizando el otorgamiento del espacio lacustre.

Artículo 70º. Lograr la participación del Estado en la explotación de los recursos pesqueros excedentes de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), de los países costeros de la región que se solidaricen con la causa boliviana y de esta manera ejercitar nuestras facultades contenidas en el Art. 69 y 70 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Artículo 71º. Crear mecanismos diplomáticos que promuevan la participación de Bolivia en la explotación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), de otros estados a través de acuerdos o tratados bilaterales.

CAPITULO IX

POLÍTICAS PARA LA ACTIVIDAD PESQUERA EN ALTA MAR

Artículo 72º. Potenciar el desarrollo de pesquerías nacionales en alta mar, asumiendo el costo del Estado, en su requerimiento por proyección marítima.

Artículo 73º. Hacer efectivos los compromisos y la responsabilidad de Bolivia como estado del pabellón, respecto a las actividades de las naves que enarbolan nuestra bandera y que operan en alta mar, en especial sobre áreas reguladas por convenios como la Comisión Interamericana del Atún del Atlántico (ICAT), Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y otros organismos internacionales.

Artículo 74º. Establecer programas permanentes de obtención y análisis de información, de acceso abierto a universidades, centro de investigación y particulares nacionales, que permita acumular el conocimiento de los recursos oceánicos.

Artículo 75º. En los proyectos de inversión nacional que asume el estado considerar con una ponderación positiva a aquella que contribuyan al desarrollo de pesquería en alta mar.

Artículo 76º. Normar la actividad pesquera en alta mar mediante ley del Estado.

Artículo 77º. Establecer la participación de organismos públicos fiscalizadores de la producción de recursos pesqueros en alta mar y lograr ingresos para el Estado por esta participación.

Artículo 78º. Fortalecer los sistemas de gestión pesquera, que permitan asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación y administración por parte de naves con

bandera boliviana que operan en áreas de alta mar bajo regulaciones internacionales convencionales.

Artículo 79º. Formar profesionales en la actividad pesquera con la previsión de que tarde o temprano nuestro país incursionara en la pesca marítima con naves y tripulaciones enteramente bolivianas, este personal tendrá capacidad y habilidad marinera para la obtención del óptimo aprovechamiento de la nave y de sus equipos, así como capacidades administrativas y de incorporación de técnicas y modos de operación específicos.

Artículo 80º. Incentivar la iniciativa empresarial nacional para incursionar, mediante una flota nacional en la pesca marítima.

CAPITULO X

POLÍTICAS SOBRE LOS RECURSOS MINEROS EN ALTA MAR

Artículo 81º. Al amparo de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), participar en la explotación de los recursos mineralógicos de los fondos marinos de alta mar.

Artículo 82º. Mantener el seguimiento a través de los órganos especializados de nuestro Estado sobre la evolución y desarrollo tecnológico de la minería submarina, asimismo orientar la especialización de profesionales de alto nivel en aspectos relativos a geología y minería de los fondos marinos.

CAPITULO XI

POLÍTICAS PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL

Artículo 83º. Fomentar el desarrollo de la industria naval en Bolivia, con el propósito de satisfacer las necesidades de artefactos navales del país, mediante el empleo de mano de obra nacional y propia infraestructura.

Artículo 84º. El Estado deberá crear, alentar y apoyar toda iniciativa pública y privada que signifique inversiones para la industria naval, asimismo facilitar procedimientos administrativos para permitir el establecimiento de la industria naval, objeto permitir un mayor fluido en esta actividad.

Artículo 85º. La Armada Boliviana pionera de la industria naval en el país deberá establecer alianzas con otras industrias nacionales o extranjeras, todo ello dentro del marco de las políticas financieras, tributarias y aduaneras y de la legislación vigente con el objeto de lograr el desarrollo de este sector.

CAPITULO XII

POLÍTICAS PARA PERFECCIONAR EL MARCO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL Y FORTALECER LOS ORGANISMOS DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

Artículo 86º. Fortalecer y potenciar la administración marítima boliviana bajo la dirección de la Armada Boliviana y lograr capacidad de gestión de todos los organismos intervinientes en la administración, fiscalización y fomento de las actividades marítimas fluviales y lacustres.

Artículo 87º. Procurar en la clase dirigente y en los funcionarios de la administración pública, en general, y en los que intervienen en la gestión marítima, en particular, un nivel de conocimientos y conciencia marítima que contribuya a lograr una mayor valoración y eficiencia en el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 88º. Reestructurar la actual administración marítima y que la nueva sea acorde a lo que establece el Art. 268 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

Artículo 89º. Promulgar la ley de los intereses marítimos fluviales, lacustres y de marina mercante del Estado que establezca la nueva organización del sector así como sus competencias.

Artículo 90º. Actualizar permanentemente la reglamentación para el mar, para los cursos fluviales y lacustres nacionales, teniendo presente los siguientes factores:

- a) La actuación de la administración marítima, debe ser dinámica coherente con la política económica nacional y los desafíos del comercio exterior.
- b) El estricto cumplimiento de los convenios internacionales a los cuales Bolivia esta adherido.
- c) Estudiar el alcance e importancia de adherirse a aquellos convenios internacionales de los cuales Bolivia aún no es parte, pero que sean beneficiosos para el interés nacional.
- d) Participar permanentemente, en foros, reuniones conferencias y otros con profesionalismo, en eventos internacionales donde se traten temas marítimos de interés para el Estado así como donde se negocien o adopten convenios marítimos.

Artículo 91º. Ejercitar los derechos y facultades para los países sin litoral establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Artículo 92º. Participar activamente en actividades foros internacionales en que se discuten aspectos pesqueros, de transporte marítimo, de protección del medio marino y de seguridad marítima.

Artículo 93º. Crear mecanismos diplomáticos para la ejercitar lo dispuesto en el Art. 69 y 70 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), así como las facultades en la alta mar y la “Zona”.

Artículo 94º. Lograr el reconocimiento de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre las medidas adoptadas y ejecutadas por nuestro estado y consolidar nuestra representación.

Artículo 95º. Crear una instancia que estudie los temas que se tratan en el seno de

Organización Marítima Internacional (OMI), esta deberá estar dirigido por la autoridad marítima del Estado boliviano con el objeto de lograr una participación activa, defender, los intereses nacionales involucrados, y tomar decisiones debidamente fundamentadas y con pleno conocimiento de los efectos que ellas producen en los distintos sectores marítimos.

CAPITULO XIII

POLÍTICAS DE APOYO A LA REIVINDICACIÓN MARÍTIMA

Artículo 96°. Declarado como objetivo nacional, propuesta irrenunciable e imprescriptible nuestro acceso soberano hacia las costas del pacifico, primero en gestiones diplomáticas, así como declaraciones en foros y reuniones internacionales el reclamo del enclaustramiento marítimo.

CONCLUSIONES

El mar debe estar siempre presente en la mente de los gobernantes. Ellos tienen el deber de considerar, al formular las políticas, la presencia del mar como principal factor de desarrollo nacional, lo cual **contribuirá** al crecimiento del país y por ende, alcanzar la finalidad específica del Estado; ***el bien común***.

Pese a la existencia de organismos e Instrumentos legales en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (COVEMAR) y la Organización Marítima Internacional (OMI), nuestro país no realizó gran esfuerzo para el desarrollo de los intereses marítimos, por la **falta de políticas concretas y la falta** de un conocimiento real de las potencialidades y ventajas comparativas existentes en la explotación de los recursos marítimos, fluviales y lacustres.

Uno de los referentes fundamentales y base para que Bolivia recupere su cualidad marítima, **lo constituye** sin lugar a dudas la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención del Mar, también llamada CONVEMAR), la cual es considerada como uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia. Su relevancia jurídica es tal que ha sido llamada ***“La Constitución de los Océanos”***.

El mar fue, es y será sostén de la humanidad, por el mar se promovieron importantes conquistas, descubrimientos, se forjaron imperios y lograron su desarrollo muchos países, lo cual hace **prever** que los factores más importantes para el desarrollo de los países son los intereses marítimos, especialmente para los estados costeros y sin litoral.

Considerando que, no basta que sepamos mucho del mar o que tengamos alguna experiencia en él. Lo decisivo es la medida en que valoremos positivamente el mar, nos sintamos atraídos por él, conozcamos sus potencialidades, nos preocupemos por la forma cómo podemos ejercitar nuestras facultades teniendo esencialmente la idea de que el mar es el futuro de la humanidad, en tal sentido **debemos ampliar** la conciencia marítima, por lo que la población debe orientar su atención a las facultades que nos

otorga la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o Derecho del Mar y a la salida soberana que tenemos por la Hidrovia Paraguay-Paraná.

El entorno marítimo se evidencia como el principal factor que influye en la esencia del poder marítimo y las armadas o poder naval de cada Estado constituyen la institución que históricamente ha fomentado la conciencia marítima nacional e impulsado el desarrollo de los intereses marítimos, entonces **la visión política del Estado** debe estar en crear organismos orientados a tal propósito.

La proyección geopolítica del estado comprende la reintegración marítima, la salida al océano atlántico y pacífico, **aprovechar** la Antártida y la alta mar y asegurar los pasos estratégicos y líneas de comunicación marítimas, todo ello enmarcado en la constitución política del estado, en los artículos 243, 244 y especialmente 268.

La Armada Boliviana, de acuerdo a norma, se constituye en el principal motor para el desarrollo de los intereses marítimos del Estado así también cumple permanentemente su responsabilidad de desarrollar la conciencia marítima, constituyéndose como **abanderada** de la reivindicación marítima.

BIBLIOGRAFÍA

BLOCH Roberto D., **“Transporte Fluvial”**, Ediciones ADHOC S.R.L. Buenos Aires – Argentina, 1999.

BRICEÑO BERRU José Enrique, **“Manual de Derecho Internacional Marítimo”**, Lima-Perú, febrero de 1976.

GARCIA INFANTE, Félix, **“Derecho del Transporte Marítimo”**, Ediciones Universitarias de Valparaíso Universidad Católica de Valparaíso

ING. MUSSO T. Juan, **“Manual de Economía Marítima”**, Lima – Perú 1978.

MEJIA IBAÑEZ, Raúl; **Metodología de la Investigación**. 3ra. Ed. La Paz – Bolivia; Artes Graficas Sagitario S.R.L.: 2009. 285 Pag.

NACIONES UNIDAS; **“Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar”**, suscrito por Bolivia el 27 de Noviembre de 1984.

NACIONES UNIDAS; **“Convención de las NN.UU. Sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”**, Ginebra, febrero de 1986. Suscrito por Bolivia en julio de 1986.

NACIONES UNIDAS; **“El Derecho del Mar”**, Nueva Cork 1984.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; **“Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”**, Londres, 2001.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; ¿Qué es la OMI?, Octubre de 2001.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; **“Curso Modelo 3.21”**, Reino Unido, 2003.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; **Convenio Constitutivo e Instrumentos Vigentes en la Administración Marítima; Londres, 1991.**

ORIAS ARREDONDO Ramiro; **“El Régimen de los Países sin Litoral en el Derecho del Mar y las Perspectivas para Bolivia”**, La Paz – Bolivia 1998.

PEREZ PRIETO Horacio, **“Legislación y Reglamentación Marítima”**, Buenos Aires-Argentina 1984.

PINOCHET UGARTE, Augusto; **“Geopolítica de Chile”**, reimpresso Edit. El Cóndor Boliviano. El Alto – La Paz – Bolivia, 2004.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA; **“Guardacostas”**, Revista Nros. 113 y 114, Buenos Aires, 2004.

RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN DE AUTORIDADES MARÍTIMA DE SUDAMÉRICA, CUBA, MEXICO Y PANAMA (ROCRAM); **Proyecto de Estrategia Marítima de ROCRAM 2005 – 2010**; Viña del Mar – Chile, 2005.

SALOM FRANCO Nicolás, **“Pasado y presente del Derecho del Mar”**, Ediciones Academia Colombiana de Jurisprudencia Santa Fe de Bogota D.C. 2004

SEPULVEDA WHITLE Tomas, **“Introducción al Transporte Marítimo”**, Colección Emerita Revista Marina Valparaíso-Chile.

TOBÓN TOBÓN, Sergio. **“Formación Basada en Competencias”**, Colombia-Bogota D.C., junio de 2004.

Valletta Ediciones, Diccionario de Economía, 2000

ZEGARRA VERASTEGUI, Justiniano, **3 Formas de Elaborar Trabajos de Grado**. La Paz - Bolivia. 111 Pag.

INTERNET

Obtenido de: www.imo.org.

<http://es.wikihow.com/elaborar-una-tesis>

<http://www.agr.umss.edu.bo/invest/guia.htm>.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Abanderado

Buque inscrito en los registros de un país determinado.

Alta mar

Parte del mar y los océanos no sometida a la soberanía o jurisdicción de Estado alguno.

Derecho del mar

Es el conjunto de normas que tratan de regular el derecho que los estados tienen sobre el uso del mar y el aprovechamiento de las riquezas que contiene. Es de carácter público pues se refiere a cuestiones de interés público que afectan a todas las naciones en general.

Derecho Internacional marítimo

Es el conjunto de normas y principios que regulan las diversas relaciones y situaciones jurídicas que surgen como consecuencia de las actividades de los estados en el mar. Estas actividades pueden ser comerciales, científicas, de defensa nacional, etc. Es de carácter público pues se refiere a los estados que son entes de derecho público.

Derecho internacional

Conjunto de normas que rigen las relaciones de los estados entre si y también las de ciertas entidades que sin ser estados poseen personería jurídica internacional.

Espacios Acuáticos.

Es definido como la sumatoria de las Áreas Marinas y Submarinas; Espacios Lacustres y; los Espacios Fluviales.

Intereses marítimos.

Los intereses marítimos corresponden a actividades de desarrollo nacional que generan beneficios de orden político, estratégico, económico, científico y social para el país.

Están relacionados con la explotación, goce y uso de los recursos o beneficios suministrados por el mar, el lecho y el subsuelo que están bajo la jurisdicción marítima de un Estado. Se desarrollan en la alta mar, la zona costera y las aguas interiores.

Se define también como la conjunción de elementos físicos y humanos relacionados al uso de las aguas territoriales internas y externas utilizados favorablemente y que reportan beneficios políticos, económicos sociales, militares y tecnológicos

Conciencia marítima: Es el conjunto de conocimientos, imágenes, experiencias, actitudes y valoraciones acerca del mar y de las áreas litorales, de sus recursos y potencialidades

Cumplimiento de los convenios: Los Gobiernos de los estados parte de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), son responsables de exigir el cumplimiento de los mismos, en muchos países de la Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba (ROCRAM), aún no se ha considerado la aplicación de sanciones eficaces a quienes incumplen deliberadamente las reglamentaciones. Aunque corresponde a cada Estado de abanderamiento decidir como habrá de exigir el cumplimiento de sus obligaciones internacionales.

Desde que los estados de abanderamiento solo tienen jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón, la autoridad marítima boliviana deberá ejercer un monitoreo especial sobre los buques registrados a fin de verificar las incidencias de incumplimiento que podrían existir.

Currículo: Entendemos por currículo (o currículum explícito) el conjunto intencionado de oportunidades de aprendizaje que se ofrece a una persona o un grupo de personas para un desarrollo determinado.

El poder acuático: Considera la investigación científica, el desarrollo de la marina mercante, en desarrollo de la navegación de alta mar, cabotaje, fluvial y lacustre; la flota de pesca, vías de comunicación interna y su mantenimiento, terminales marítimos y fluviales con salida al mar, industria naval (construcciones y reparaciones navales),

aduanas, el control efectivo del tráfico marítimo, fluvial y lacustre, formación de gente de mar y fluvial y una adecuada infraestructura de señalización acuática.

Es evidente que el actual sistema de fiscalización por el Estado de abanderamiento dista mucho de esa situación "ideal", desde que sus buques pueden estar por todo el mundo y ningún Estado de abanderamiento dispone de los recursos para controlar su flota mercante continua e integralmente.

Espacio acuático: Es definido como la sumatoria de las áreas marinas y submarinas; espacios lacustres y; los espacios fluviales.

Gobiernos y partes contratantes: Gobiernos o estados que han aceptado obligarse jurídicamente por las prescripciones de un convenio, protocolo u otro instrumento, en virtud de lo estipulado en él.

Intereses acuático: Definido como aquellos que se desprenden de los intereses nacionales y que incentivan la actuación del estado y de las empresas privadas en la utilización y el aprovechamiento sustentable de los espacios acuáticos de la nación.

Nacionalidad de los buques: Los buques llevan un pabellón minuciosamente reglamentado, pero pabellón y nacionalidad son conceptos distintos. El pabellón significa que el buque está matriculado en un país determinado, el cual conjuntamente con otorgarle el derecho de llevarlo y el de invocar su protección, le impone la obligación de soportar su intervención. Es indudable que el buque, sobre todo cuando se encuentra en altamar debe estar sometido a un estatuto jurídico determinado, a causa de los numerosos intereses que concurren en los mismos, pero tampoco esto constituye una nacionalidad. Sin embargo, actualmente todos los países aceptan la nacionalidad de los buques; pero al igual de lo que sucede frente a las personas jurídicas, ella no es idéntica, sino solo análoga a la nacionalidad de las personas físicas.

no solo los estados con litoral tienen derecho a poseer flotas de barcos que naveguen bajo su bandera. También tienen igual derecho los estados sin litoral: Suiza tiene una flota de comercio desde 1941; el Vaticano, desde 1951; Bolivia y Paraguay la han creado posteriormente.

Organización reconocida: Entidad que cumple las condiciones pertinentes de la resolución A. 739 (18) y en la cual la administración del Estado de abanderamiento a delegado la provisión de los necesarios servicios reglamentarios y la expedición de certificados a los buques con derecho a enarbolar su pabellón.

Otra clasificación se refiere al tipo de navegación de la nave y se puede agrupar en:

Poder marítimo o poder acuático: Es la capacidad del Estado en utilizar y controlar el espacio acuático para alcanzar objetivos de desarrollo, seguridad y defensa, mediante la estructuración de políticas y estrategias adecuadas. Es la sumatoria del poder naval y los intereses acuáticos.

Poder naval: Es la capacidad, fuerza y resistencia empleada por la Marina de Guerra para garantizar y defender el desarrollo de los intereses acuáticos, la soberanía de los espacios acuáticos y coadyuvar en el desarrollo y defensa de otros intereses nacionales.

Registro abierto de buques: Por razones económicas, y principalmente por la eliminación del régimen de la reserva de carga, desde comienzos de la década de los 90, muchos propietarios de buques de la región los están matriculando en los denominados países con registros abiertos o "banderas de conveniencia", por ser estos permisivos frente a las obligaciones de seguridad que normalmente son exigidas de acuerdo con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Responsabilidad del Estado de banderamiento: La autoridad marítima boliviana, en el desempeño de sus funciones correspondientes a las administraciones de los estados de abanderamiento tienen la responsabilidad de ejercer un control eficaz sobre los buques de sus respectivos registros nacionales.

GLOSARIO DE SIGLAS Y ACRONIMOS

CONVEMAR: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

CAATA: Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático.

CPE: Constitución Política del Estado.

CSM: Comité de Seguridad Marítima.

DGCP: Dirección General de Capitanías de Puerto.

DGIMFLyMM: Dirección General de Intereses Marítimos, fluviales, Lacustres y Marina Mercante.

D.S.: Decreto Supremo

D.L.: Decreto Ley

DGIMFLMM: Dirección General de Intereses Marítimos Fluviales, Lacustres y de Marina Mercante.

FSI: Subcomité sobre la Implantación por el Estado de Abanderamiento.

FNB: Fuerza Naval Boliviana

IACS: Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

INMARSAT: Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas y Satélite de 1976.

LOFA: Ley Orgánica de la Fuerzas Armadas.

MARPOL 73/78: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por buques de 1973.

MEPC: Comité de Protección del Medio Marino.

NN.UU: Naciones Unidas.

OCDE: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

OMI: Organización Marítima Internacional.

PNUD: Plan de las Naciones Unidas Para el Desarrollo.

RIBB: Registro Internacional Boliviano de Buques.

ROCRAM: Red Operativa de Cooperación Regional entre autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba.

SOLAS: Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

STCW/78: Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978.

SNHN : Servicio Nacional de Hidrografía Naval

MODELOS OPERACIONALES

MATRIZ DE TRABAJO ACADÉMICO

DIMENSIÓN	INDICADORES	MEDIDORES
<p>Formular políticas de Estado en el marco de la norma legal internacional y la Constitución Política del estado Plurinacional.</p>	<p>Elaboración de una Ley de Políticas para los Intereses Marítimos de Bolivia.</p>	<p>Promulgación de la Ley de Políticas para el desarrollo de los Intereses Marítimos de Bolivia en la Gaceta Oficial.</p>
<p>Orientar el desarrollo de los Intereses Marítimos de Bolivia.</p>	<p>Reporte de las Autoridades marítimas y de la OMI reconociendo la nueva Administración marítima y la inserción del sector de los IIMM en el Programa de Desarrollo Nacional del gobierno como prioridad nacional.</p>	<p>Incremento de naves en alta mar y la Hidrovia Paraguay Paraná, registradas en el Registro Internacional de Buques de Bolivia, en actividades portuarias y pesca marítima.</p> <p>Incremento de la conciencia marítima</p>

CRONOGRAMA

Actividades	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
Preparación de perfil									
Presentación del perfil									
Revisión de observaciones									
Preparación del informe final									
Presentación de Informe									
Revisión de informe									
Revisión de Observación									
Entrega de Informe Final									
Defensa de Tesis									