Boletín de
Estudios Legales

Boletín No. 90 Junio 2008 | Departamento de Estudios Legales, DEL | ISSN 1995-0888

Consideraciones sobre el Derecho Marítimo Salvadoreño

Esta publicación tiene como objetivo reflexionar sobre el Derecho Marítimo en El Salvador ya que es indiscutible que, en el mundo globalizado en el cual vivimos, esta rama del Derecho se vuelve un elemento vital para la competitividad y desarrollo de los países. Debido a la importancia de contar con marcos jurídicos de primer mundo a fin de responder a las exigencias internacionales en temas de navegación y transporte marítimo es fundamental que ahondemos en el estudio de esta rama del Derecho.

La legislación marítima de un Estado debe responder a un marco moderno y eficiente en torno a la seguridad de la navegación y a una actividad portuaria competitiva.

La legislación marítima de un Estado debe responder a un marco moderno y eficiente en torno a la seguridad de la navegación y a una actividad portuaria competitiva. El Salvador ha iniciado en los últimos años numerosas acciones tendientes a sistematizar dicha legislación. Sin embargo, el reto que enfrenta el Estado salvadoreño es enorme, ya que en ésta materia presenta un déficit y se requiere del fortalecimiento de su marco institucional, presupuestario, técnico, operativo y, no menos importante, la adopción de normas internacionales de Derecho Marítimo reconocidas a nivel mundial.

Se han venido realizando grandes esfuerzos para convertir al país en un centro logístico y de distribución del comercio marítimo regional e internacional. Sin embargo, para lograr dicho objetivo, es vital contar con infraestructura aérea, terrestre y marítima moderna que le permita ser más atractivo y poder así ofrecer a los inversionistas mayor ventaja competitiva[1]. El Salvador cuenta con dos puertos marítimos importantes en la Cuenca del Pacífico: el Puerto de Acajutla y el Puerto de La Unión. El primero se encuentra ubicado en la Zona Occidental y ha sido puerto desde las primeras incursiones españolas[2]. La estructura actual del puerto data de 1952, cuado la tecnología para movilizar carga era el granel sólido, razón por la cual Acajutla ha perdido competitividad, ya que aquella tecnología ha sido sustituida

1. http://www.proesa.com.sv/spn/infragneral.html
2. Rubio Sánchez, Manuel, "Historia del Puerto de la Santísima Trinidad de Sonsonate o Acajutla", Editorial Universitaria, Universidad de El Salvador, San Salvador, 1977.

Esta rama del Derecho, también conocida como el Derecho de la Navegación, se refiere al conjunto de reglas jurídicas referentes a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buques.

por la de contenedores[3]. Esto ha obligado a que las empresas de transporte se trasladen a Puerto Barrios y Puerto Quetzal en Guatemala, y a Puerto Cortez en Honduras en la zona del Atlántico. Aun cuando en los últimos años el Puerto de Acajutla ha sido modernizado, llevando a una reducción de sus tarifas y un incremento del comercio internacional, es necesario profundizar las reformas para incrementar su eficiencia.

El Puerto de La Unión, ubicado en el Golfo de Fonseca, en la Zona Oriental del país, por años había sido un puerto de carga menor y se encontraba inactivo desde 1996. Hoy en día, es la gran apuesta de El Salvador ante el comienzo de una era de barcos cargueros de grandes proporciones que obliga a que todos los puertos de la región deban adaptarse para permanecer competitivos. El mega proyecto bajo construcción, con un costo estimado de $162 millones, busca convertir al Puerto de La Unión en el puerto de aguas profundas más moderno de la región. Las nuevas instalaciones dispondrán de terminales para pasajeros, carga a granel y contenedores, capacidad para recibir buques Post-Panamax y otras ventajas sobre sus competidores que, indudablemente, pondría a El Salvador en una situación ventajosa frente al resto de Centroamérica.

La infraestructura portuaria es un elemento importante para promover el desarrollo económico, industrial y social de un país puesto que es determinante en la competitividad de nuestros productos de exportación. Además, el transporte marítimo genera un alto nivel de empleo directo e indirecto. De ahí la importancia que para un país tiene el factor de utilización de sus puertos por buques mercantiles nacionales y extranjeros. Al culminar la construcción del Puerto de La Unión y arrancar su uso habrá un aumento en el tráfico marítimo. Esto nos obliga a los distintos sectores de la sociedad salvadoreña a prepararnos para ello. A la comunidad jurídica en particular, a conocer más de cerca el Derecho Marítimo.

Como se verá en las siguientes secciones el Derecho Marítimo ha sufrido grandes transformaciones, más aún con la expansión de la actividad naviera y el incremento de las negociaciones de convenios internacionales en la materia. Hasta hoy El Salvador se ha mantenido bastante al margen de los avances en la materia, no habiendo ratificado una gran cantidad de convenios de aplicación casi universal. Sin embargo, somos parte del mundo globalizado cuyo primordial medio de transporte para el comercio internacional es el marítimo. Esto obliga a que el ordenamiento jurídico salvadoreño y sus aplicadores se adapten a la evolución mundial por la que transita el Derecho Marítimo.

¿Que es el Derecho Marítimo?

El Derecho Marítimo es concebido como la disciplina jurídica que regula las relaciones y situaciones que nacen en el mar. Esta rama del Derecho, también conocida como el Derecho de la Navegación, se refiere al conjunto de reglas jurídicas referentes a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, especialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buques[4].

3. FUSADES, Informe de Desarrollo Económico y Social 2007: Recursos e infraestructura para la competitividad, FUSADES, San Salvador, 2008; y FUSADES, Informe de Desarrollo Económico y Social 2003: Competitividad para el Desarrollo, FUSADES, San Salvador, 2003.

4. Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho usual. Bibliografía OMEBA, Buenos Aires, 1962.

Dado que la navegación marítima trasciende fronteras existe una tendencia hacia la universalidad de las normas que rigen esta actividad; se hace necesario un régimen jurídico internacional, sino universal. Esto explica el mayor grado de uniformidad internacional de las normas en esta materia, ya sea de hecho o a través de convenios internacionales. Otra nota característica del Derecho Marítimo es su autonomía. Las normas del Derecho Marítimo son particulares a las relaciones jurídicas que nacen en el mar y las soluciones del Derecho común no le son aplicables. El Derecho Marítimo es autónomo por contar con principios rectores e instituciones jurídicas propias, e incluso, se encuentra legislado comúnmente de manera independiente del Derecho Comercial y del Derecho común. Asimismo, le caracteriza el intervencionismo administrativo en áreas que serían usualmente netamente privadas, sin embargo, podemos manifestar que esto es parte de un fenómeno más general de expansionismo del Derecho Administrativo y de la mayor regulación global de la actividad económica[5].

Desde sus inicios, el Derecho Marítimo ha estado dotado de fuentes propias, un derecho consuetudinario expansivo, y en algunos casos con jurisdicción especial sobre la materia[6], y ha comprendido normas que regulan a la actividad de la nave y su entorno de diversa naturaleza: administrativas, civiles, mercantiles, laborales, ambientales, procesales, de derecho internacional, entre otras. Es por ello que el Derecho Marítimo no puede clasificarse como Derecho público o privado, sino que hay que partir de una concepción integradora que incluya dentro de esta rama todas las normas que recaen sobre relaciones jurídicas que surgen o se relacionan con la navegación.

Evolución histórica

En su formación el Derecho Marítimo ha sido influenciado principalmente por fenómenos de índole histórico, ya que desde los primeros tiempos de la humanidad el mar ha tenido un rol protagónico como medio de desarrollo y objeto de explotación. El Derecho Marítimo se ha transformado ante los avances tecnológicos que revolucionaron los sistemas y medios de propulsión en la navegación por mar y ante las nuevas reglas del comercio internacional en las que el transporte marítimo ha tomado un rol preponderante. Como consecuencia de estos y otros acontecimientos surgió la necesidad de adoptar convenios internacionales en materia de seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación, seguridad marítima, abordajes, asistencia y salvamentos, el embargo preventivo de naves, entre otros. Lo anterior permitió que el Derecho Marítimo se fuera formando como una disciplina sistemática que alcanzaría una autonomía legislativa a lo largo del tiempo.

En su origen, el Derecho Marítimo se basó principalmente en los usos y costumbres internacionalmente aceptados. Por ejemplo, en la Edad Media, el tráfico por mar se regulaba por usos y prácticas que se recogían en colecciones, las cuales llegaron a tener reconocimiento más allá de las fronteras de un

5. Gabaldón García, José Luís y Ruiz Soroa, José María, "Manual de Derecho de la Navegación Marítima", Tercera Edición, Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 12 -23.

6. Un ejemplo lo constituye la legislación de Panamá cuyo Tribunal Marítimo, vigente desde el año de 1982, goza de competencia privativa en el área marítima, es decir, goza de competencia en aquellos actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo ocurridos dentro de su jurisdicción.

sólo país. En este sentido, cabe mencionar los "Juicios de Oléron" y las "Leyes de Wisby", ambos sistemas de normas de origen consuetudinario en Europa, nacidos para satisfacer las particulares exigencias de la navegación marítima, que llegaron a tener prestigio y vigencia a nivel internacional[7].

Posteriormente, el Derecho Marítimo sufrió una paulatina codificación en materia de derecho privado a raíz de la incorporación que se hace de la materia a los Códigos de Comercio.

Un antecedente importante de la codificación del Derecho Marítimo es el caso del Código de Comercio francés de 1807, el cual inspirado en las ordenanzas de Colbert de 1681[8], incluyó el régimen de trasporte marítimo en su Libro Tercero. Esta práctica del derecho francés, influyó posteriormente a la mayoría de los códigos de comercio latinoamericanos, incluyendo el Código de Comercio Salvadoreño[9].

Para el caso concreto de El Salvador, el nuevo Código de Comercio, vigente desde 1971, en el artículo único de su título final, declaró derogados los Libros Primero, Segundo y Cuarto del precedente Código de Comercio de 1904, indicando que continuaría vigente el Libro Tercero, relativo al comercio marítimo, con la salvedad de las materias legisladas en el nuevo código, como el seguro de transporte.

Sin embargo con el advenimiento de nuevas condiciones de contratación y las nuevas normas de seguridad, quedaron cortas las disposiciones hasta ése momento codificadas, tanto en El Salvador como en otros países. Estas distaban de estar en armonía con las necesidades del comercio moderno. Es por ello que surge la necesidad de promulgar nuevas leyes especiales en materia de navegación que fueran independientes del Derecho Mercantil. Como ejemplo de esta nueva tendencia cabe mencionar el Codice della Navigazione[10] italiano, el cual anuncia que esta materia sería regulada separadamente. Se popularizó entonces la promulgación de leyes especiales, como cuerpos sistemáticos de normas en materia de Derecho Marítimo. Es así como muchos años después, en 2002, El Salvador opta por esta tendencia y emite la Ley General Marítimo Portuaria. Se dio entonces un proceso de nacionalización del Derecho Marítimo.

Situación Internacional

Como ya mencionamos el Derecho Marítimo tiende a la universalidad de sus normas. Así, aun cuando en el siglo XIX iniciara una etapa de formación de fuentes directas del Derecho Marítimo, con la emisión de leyes internas en la materia, pronto se inició un proceso de internacionalización. Ante la abundancia de disposiciones locales en este campo, y como consecuencia del carácter internacional de la navegación, surgió la ne-

7. Gabaldón García, José Luís y Ruiz Soroa, José María, “Manual de Derecho de la Navegación Marítima”, Tercera Edición, Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 8.

8. Ripert, Georges, Compendio de derechos marítimo, trad. de Pedro San Martín Buenos Aires, Editora Argentina, 1954. Las ordenanzas de Colbert de 1681 recogieron en lo general, el criterio de las fuentes estatutarias para que después el influyente Código de Comercio francés de 1807 concretara la normatividad y responsabilizara al portador de los daños sufridos por las mercancías transportadas; salvo que los daños hubieren derivado del caso fortuito o la fuerza mayor, el vicio de la mercancía o culpa del cargador.

9. Dr. José Luis Lovo Castelar, Prolegómenos del Derecho del Mar, San Salvador, 2007.

10. El Codice della Navigazione de 30 marzo de 1942, regula en su primera parte la navegación marítima e interior y en su segunda, la navegación aérea.

cesidad de la unificación internacional de las disposiciones sobre la materia.

En gran medida, estos avances hacia la mayor unificación de las normas marítimas ha sido resultado de la expansión de la actividad naviera dentro del comercio internacional. Otro factor influyente fue el incremento de las negociaciones de convenios internacionales a raíz de la creación del Comité Marítimo Internacional en el año de 1897. Este organismo no gubernamental, ha sido responsable de impulsar una serie de convenios internacionales, los "Convenios de Bruselas", que constituyen "el núcleo de la regulación internacional del Derecho privado de la navegación marítima"[11]. Igualmente importante han sido los aportes de otros organismos no gubernamentales, destaca Baltic and Internacional Maritime Council (BIMCO) en materia de unificación contractual a través de su emisión de formularios. En cuanto a organismos gubernamentales hay que señalar el importante papel de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la Organización de Naciones Unidas en materia de seguridad marítima. También cabe resaltar el rol del International Law Association[12].

El Derecho de la Navegación Marítima sin duda alguna ha caminado hacia su unificación internacional en un proceso imparable, lo cual se puede ver reflejado en el mayor grado de uniformidad que existe en ciertas áreas, no obstante que en otras existe menos unificación.

Las nuevas normas internacionales, constitutivas de una fuente perfecta del Derecho Marítimo, se recogieron en diversos convenios y tratados internacionales, como resultado de consensos bilaterales o multilaterales entre los países partes. Ahora bien, cabe destacar que estos instrumentos de carácter internacional no eran de aplicación automática, ya que debían ser incorporados al sistema jurídico nacional a través del procedimiento constitucional previamente establecido por cada uno de los Estados. El grado de eficacia que podía tener la aplicación de estos tratados en un país, dependía de la aplicación efectiva y de la correcta ejecución de los compromisos adquiridos en los mismos.

El Derecho de la Navegación Marítima sin duda alguna ha caminado hacia su unificación internacional en un proceso imparable, lo cual se puede ver reflejado en el mayor grado de uniformidad que existe en ciertas áreas, no obstante que en otras existe menos unificación. En la actualidad, se encuentran extensamente unificadas materias tales como las relativas a la seguridad de los buques y de la navegación, a la prevención de la contaminación marina, a las relaciones de trabajo marítimo y al contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, entre otras. Por el contrario, se puede observar la poca uniformidad de normas referentes a los privilegios e hipotecas marítimas, y a las condiciones de inscripción de buques.

Desde un punto de vista puramente contractual también ha habido una unificación a partir del uso de las pólizas uniformes de fletamentos, generadas en la práctica (por organismos no gubernamentales) y las cuales se inspiran principalmente en el Derecho anglosajón.

11. Gabaldón García, José Luís y Ruiz Soroa, José María, “Manual de Derecho de la Navegación Marítica”, Tercera Edición, Marcial Pons, Madridm 2006, p. 37.

12. Algunos ejemplos de las disposiciones internacionales que han sido el resultado de las reuniones sostenidas en estas organizaciones internacionales, son: las Reglas de York y Amberes sobre liquidación de averías (1890, 1924, 1950), las Reglas de La Haya en materia de transporte marítimo (1921), las Reglas de Varsovia sobre compraventa marítima (1928), los Convenios de Bruselas sobre Abordaje y Asistencia y Salvamento Marítimo (1910), el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques (1924), el Convenio sobre Transporte Marítimo de Pasajeros (1961) y el Convenio sobre Equipajes (1967).

Situación Nacional

Al centrar nuestro interés en la legislación marítima salvadoreña, precisamos destacar, en primer lugar la jerarquía de las normas que integran el ordenamiento jurídico positivo, las normas fundamentales o constitucionales, las normas secundarias y las normas reglamentarias.

Constitución

La Constitución en su Art. 84 establece cual es el territorio sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía, y dentro del mismo señala el mar, dentro del cual queda comprendido el subsuelo y el lecho marino hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea más baja marea, todo de conformidad a las regulaciones del derecho internacional. En el año 1950, los constituyentes nacionales estipularon la extensión del mar territorial en 200 millas marinas, área que ha recibido reconocimiento universal bajo el concepto de "zona económica exclusiva", aunque no como mar territorial[13].

El inciso tercero del Art. 84 establece como espacio donde ejerce jurisdicción y soberanía El Salvador las aguas territoriales y en comunidad del Golfo de Fonseca, bahía histórica con caracteres de mar cerrado, cuyo régimen está determinado por el derecho internacional y por la sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana, pronunciada el 9 de marzo de 1917.

Según se deriva de dicho precepto, toda nave que enarbole pabellón nacional o extranjero en las aguas mencionadas debe de someterse a la soberanía nacional en cuanto a las regulaciones de índole administrativo, es decir las normas emitidas por el Puerto Rector, así como a normas de índole fiscal, sanitarias, aduanales, migratorias, civiles y penales.

Tratados Internacionales.

El Salvador ha adoptado un escaso número de instrumentos internacionales a la fecha en materia de Derecho Marítimo. Estos son:

1. Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Interguber-

13. Esta disposición contradice de manera directa la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) razón por la cual, entre otras, El Salvador no la ha ratificado. A la fecha, 156 estados son parte de dicha Convención. Bajo el derecho internacional, particularmente la CNUDM, hay 4 espacios marítimos: 1) **Las aguas interiores:** son las situadas en el interior de la línea del mar territorial, que consiste en un trazo de líneas que siguen la dirección general de la costa y que se utilizan para medir el resto de espacios marítimos. 2) **Mar territorial**: es la zona de mar adyacente al territorio y a las aguas interiores que se extiende hasta un máximo de 12 millas marinas contadas desde las líneas de base y en donde el estado ejerce plena jurisdicción. 3) **Zona contigua**: espacio marítimo adyacente al mar territorial, cuya extensión puede llegar a 24 millas a partir de las líneas de base. El Estado ribereño no tiene soberanía en esta zona y su competencia se limita a prevenir y sancionar infracciones de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios cometidas en su territorio o mar territorial, pudiendo detener, inspeccionar, retener, trabar y ejecutar un buque. 4) **Zona económica exclusiva**: zona adyacente al mar territorial y que puede extenderse hasta un máximo de 200 millas a partir de las líneas de base. El Estado ribereño tiene derechos soberanos en la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales del mar. 5) **Plataforma continental:** Espacio integrado por el lecho y subsuelo de las áreas submarinas del Estado que se extienden más allá de su mar territorial, a lo largo de la prolongación natural de su territorio, llegando hasta el borde exterior del margen continental, o bien, hasta una distancia de 200 millas, contadas desde las líneas de bases siempre que no exceda de 350 millas. Tiene el régimen jurídico de las aguas que le cubran. 6) **Alta Mar:** constituye todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. El alta mar no pertenece a ningún Estado, pero puede ser utilizado por todos, ribereños o sin litoral, para actividades lícitas y pacíficas, respetando el desarrollo sostenido y el medio ambiente, por ejemplo: navegación, pesca, sobrevuelo, investigación científica, entre otras. Los buques que naveguen por alta mar quedan, en principio, sujetos a la jurisdicción exclusiva de los Estados de la bandera. http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

Una de las novedades del Derecho Marítimo es el "Procedimiento de aceptación tácita", introducido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974.

namental .(D.O. No.223, Tomo 269, 26 de Noviembre de 1980).

2. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos (D.O. No. 28, Tomo 334, 12 de febrero de 1997).
3. Acta Final de la Conferencia Internacional sobre Arqueo de Buques y Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (D.O. No. 178, Tomo 336, 26 de septiembre de 1997).
4. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 y sus enmiendas de 1981, 1987, 1989 y 1993 (D.O. No. 203, Tomo 337, 31 de Octubre de 1997).
5. Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (D.O. No 206, Tomo No. 349, 3 de noviembre de 2000).
6. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (D.O. No. 207, Tomo No. 349, 6 de noviembre de 2000).
7. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (D.O. No. 169, Tomo No. 352, 10 de septiembre de 2001).
8. Protocolo de 1976 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969 (D.O. No. 169, Tomo No. 352, 10 de septiembre de 2001).
9. Protocolo de 1992, que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las aguas del Mar por Hidrocarburos, (D.O. No. 169, Tomo No. 352, de fecha 10 de septiembre de 2001).

En el contexto de la codificación internacional antes anunciada, ha predominado la reflexión de la comunidad internacional de consolidar un numeroso grupo de convenios internacionales, siendo el primer grupo sobre la seguridad marítima; el segundo se ocupa de la prevención de la contaminación marina; el tercero de la responsabilidad y compensación, especialmente en relación por los daños causado por la contaminación; y un cuarto grupo es el relativo a gente de mar.

Fuera de estos grupos, de igual importancia se promueven convenciones relativas a la unificación de reglas sobre privilegios e hipotecas marítimas, en materia de auxilio y salvamento, etc.

Una de las novedades del Derecho Marítimo es el "Procedimiento de aceptación tácita", introducido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974. Este procedimiento consiste en que las enmiendas entran en vigencia en una fecha específica, a menos que un número determinado de Estados expresen su desacuerdo con las disposiciones contenidas en el mismo. Este “Procedimiento de aceptación tácita” o “Procedimiento de adhesión simplificado”, busca ser un medio más expedito y efectivo para la adopción de enmiendas a los convenios relativos al Derecho Marítimo.

Sin embargo, es importante destacar que este mecanismo podría entrar en contradicción con la constitución salvadoreña.

El Salvador no es parte de los principales convenios sobre seguridad marítima, en particular del Convenio sobre

Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), y de sus sucesivas enmiendas. Sin embargo, denota grandes esfuerzos por adoptar en su reglamentación interna disposiciones y procedimientos análogos y en consonancia con las exigencias internacionales, que inducen a procurar el fortalecimiento de regulaciones destinadas a la seguridad física, operacional e industrial y la protección del medio ambiente en los buques, artefactos navales, instalaciones portuarias y terminales marítimas.

Lo anterior representa precisamente una de las obligaciones más importantes para el Estado rector del puerto; lo relativo a observar que los buques que enarbolen su bandera y acceden a sus puertos cumplan con las normas internacionales y respondan a la competitividad exigida. Sin embargo, es de mencionar que la adopción formal de los convenios internacionales por parte de un Estado, y sobre todo el relativo a la seguridad de la vida humana en el mar, debe ir acompañada de medidas presupuestarias que permitan la inversión en infraestructura, equipo y conocimiento técnico, con el fin de responder a los estándares exigidos a nivel internacional.

La importancia de que El Salvador se adhiera al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) radica en que lo vuelve competitivo a nivel internacional. Debe estudiarse y debatirse la posible dificultad constitucional para su ratificación y procurar superarla.

En resumen, no debe subestimarse la importancia de que El Salvador se adhiera al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para ser competitivo a nivel internacional. Debe estudiarse y debatirse la posible dificultad constitucional para su ratificación y procurar superarla.

Otro grupo de convenios trascendentales lo constituyen los derivados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en relación a gente de mar. En el caso particular de la legislación salvadoreña, no existe normativa en materia laboral marítima con carácter especial, por lo que las normas aplicables a esta materia son la Constitución de la República, desarrolladas en la Sección Segunda del Capítulo II del Título II, "Trabajo y Seguridad Social", y el Código de Trabajo y demás leyes y reglamentos laborales.

No obstante que El Salvador a la fecha no ha suscrito convenios internacionales en materia laboral marítima, se han realizado una serie de estudios sobre la factibilidad de aprobar convenios sobre la materia. Algunos de los convenios que se han analizado son: a) Convenio Sobre la Inspección del Trabajo (Gente de Mar) (Convenio No. 178) Convenio Sobre Seguridad e Higiene, Trabajos Portuarios, (Convenio No. 152), Convenio Sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, (Convenio No. 185) y d) Convenio sobre la Contratación y la Colocación de la Gente de Mar (Convenio No. 179).

En cuanto a los tribunales competentes para conocer casos en materia laboral marítima, estos serían los tribunales comunes en materia laboral.

En términos generales, en el derecho comparado, predomina la iniciativa de promulgar una legislación en que se contempla el particularismo de la legislación laboral marítima, dado que la naturaleza del trabajo realizado en el mar no es compatible en cuanto a su aplicación con el derecho común, por lo que éste no constituye un referente idóneo como ley supletoria. Por lo anterior, es importante armonizar las condiciones mínimas laborals que debe de gozar dicho sector en su regulación e inspección efectiva, en virtud de la importancia que representa cada vez más el mismo.

Ley

En cuanto a las normas marítimas secundarias de carácter general, El Salvador ha dado un paso importante encaminado hacia mayor competitividad del país, ya que en el año 2002 se promulgó la Ley General Marítimo Portuaria[14] , la cual fortaleció en gran medida el proyecto contemplado en el Plan de Nación sobre "Puertos y Navegación Segura". Esta ley surge como una ley principal en la cual se establecen las disposiciones y políticas generales del servicio de la navegación marina y de los servicios de puertos nacionales para su explotación efectiva.

La legislación marítima salvadoreña se remonta al año 1933, y fue modificada en 1994, surgiendo así la Dirección General de Transporte Marítimo, con competencias en los aspectos de seguridad marítima, prevención de la contaminación y ordenación del transporte marítimo.

En el marco de modernización del Estado, en especial en el subsector marítimo portuario, se continuaron las revisiones de la normativa jurídica, administrativa e institucional que regulaba dicho sector, finalizando con la aprobación de la Ley General Marítimo Portuaria, antes mencionada.

Consta en su preámbulo que dicho marco normativo se adopta con el propósito, entre otros, de contar con un ordenamiento jurídico moderno e integrado que responda a las exigencias del Derecho Marítimo internacional, con apropiadas disposiciones en concepto de seguridad de la navegación marítima y de la seguridad operacional portuaria, así como de una normativa portuaria efectiva en materia de desarrollo, administración, mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura portuaria, comprendiendo el régimen de infracciones y sanciones.

A la luz de dicha normativa se crea la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), como una institución autónoma, de servicio público, sin fines de lucro, responsable de ejercer la regulación técnica y económica de las actividades marítimas y portuarias.

En el Art. 1 de dicha ley se establece que su objeto es regular las actividades relacionadas a la promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos, al control y vigilancia de los asuntos relativos al mar y al ejercicio de la soberanía y jurisdicción en el territorio marítimo y aguas continentales de El Salvador, así como de regular el uso de los espacios marítimos nacionales, incluyendo los acuáticos continentales; igualmente establece las regulaciones relacionadas con la construcción, rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de los puertos nacionales en general. Según se desprende de dicho artículo, y lo confirma el artículo 2 de esa misma ley, las facultades de la Autoridad Marítima Portuaria son esencialmente las de regular, fiscalizar, supervisar y controlar la actividad marítima y la actividad portuaria.

Dichas facultades obligan al Estado a asumir grandes desafíos a fin de garantizar que la AMP cuente con la capacidad idónea para verificar las condiciones óptimas de navegación, así como la observancia en el cumplimiento de las normas mínimas de la tripulación y demás factores de seguridad marítima.

Esto requiere, como se ha dicho antes,

14. Decreto Legislativo, No. 994, 19 de septiembre de 2002; Diario Oficial No. 182, Tomo 357, Publicado el 01 de Octubre de 2002.

Otro reto que enfrenta El Salvador en su apuesta de convertirse en una plataforma logística que cuente con un puerto de primer mundo, es el de culminar el proceso de unificación de las normas relativas a seguridad laboral, condiciones generales en la existencia digna de la tripulación y dotación, normas y/o estándares de seguridad en la navegación, criterios de responsabilidad internacional, averías, abordajes, salvamento y, un punto esencialmente importante: la hipoteca marítima.

de una verdadera intervención estatal en la inspección, verificación y control de los buques. Se requiere del fortalecimiento institucional con el fin de asegurar la correcta observancia de las condiciones mínimas de todos los involucrados con los buques, con las instalaciones portuarias y el sector naviero, incluyendo el personal del buque, pasajeros, gestores navales, entre otros.

Otro reto que enfrenta El Salvador en su apuesta de convertirse en una plataforma logística que cuente con un puerto de primer mundo, es el de culminar el proceso de unificación de las normas relativas a seguridad laboral, condiciones generales en la existencia digna de la tripulación y dotación, normas y/o estándares de seguridad en la navegación, criterios de responsabilidad internacional, averías, abordajes, salvamento y, un punto esencialmente importante: la hipoteca marítima.

Reglamentos

La normativa reglamentaria nacional está aún en una fase de redacción, pero entre los reglamentos aprobados, cabe mencionar los siguientes:

1) Reglamento de Obras Marítimas y Portuarias,
2) Reglamento de Operaciones Portuarias.
3) Reglamento de Practicaje y Remolcaje.
4) Reglamento de Recepción y Zarpe.
5) Reglamento de Ayudas a la Navegación.
6) Reglamento de Seguridad Integral.
7) Reglamento Especial para la aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios.
8) Reglamento para la aplicación del Régimen Administrativo Sancionador por Incumplimiento en el Ámbito Portuario.

Aún quedan pendientes de aprobarse muchos reglamentos en la materia. Uno de los reglamentos cuya aprobación urge, es el Reglamento del Registro Marítimo Salvadoreño, ya que el mismo deberá desarrollar lo referente al otorgamiento de la matrícula nacional que confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad salvadoreña y el derecho de enarbolar el pabellón nacional.

Conclusiones

Podemos afirmar que en nuestro país, las normas de Derecho Marítimo se encuentran en una etapa incipiente pero en claro desarrollo. Para lograr una regulación legal efectiva sobre la materia y de esta manera responder a las exigencias que el ejercicio de jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen el pabellón nacional, será necesario continuar esta tarea.

La nueva Ley General Marítima Portuaria constituye un avance cualitativo en la administración marítima salvadoreña, con tendencia integradora respecto de las normas internacionales reconocidas. Facilitará los mecanismos de control, inspección y vigilancia de los buques que enarbolen el pabellón nacional y de aquellos buques que accedan a los puertos nacionales y aguas territoriales.

Siendo el Estado de pabellón, a través de la Autoridad Marítima Portuaria, El Salvador está facultado por ley para hacer cumplir los acuerdos internacionales adoptados relativos al transporte marítimo, y demás normas jurídicas y

técnicas de los buques y puertos sometidos a su jurisdicción y control. Por lo tanto, se deberá velar porque la autoridad nacional esté provista de personal calificado, disponga de medios técnicos y cuente con una legislación efectiva que le permita desarrollar sus funciones.

Las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, pueden experimentar un cambio extraordinario si el Estado promueve un sistema de educación y formación marítima, a efecto de crear una mano de obra calificada y adiestrada en las tecnologías.

Por todo lo anterior, El Salvador debe tomar las acciones destinadas a evitar todo tipo de riesgos marítimos, desarrollar los medios necesarios para luchar eficazmente contra los mismos y garantizar que los buques que enarbolen el pabellón nacional respondan a estos criterios.

Podemos afirmar que en nuestro país, las normas de Derecho Marítimo se encuentran en una etapa incipiente pero en claro desarrollo. Para lograr una regulación legal efectiva sobre la materia y de esta manera responder a las exigencias que el ejercicio de jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen el pabellón nacional, será necesario continuar esta tarea.

Recomendaciones

- Para lograr ser un país más competitivo a nivel internacional y desarrollar puertos seguros, el Estado debe fortalecer aspectos técnicos, presupuestarios, institucionales, de capacidad operativa, y asimismo, adoptar normas internacionales que el Derecho marítimo internacional reconoce hoy en día.

- Para contar con un puerto de primer mundo, el país debe culminar el proceso de adopción de normas relativas a seguridad laboral, condiciones de existencia digna de la tripulación y dotación, normas y/o estándares de seguridad en la navegación, criterios de responsabilidad internacional, averías, abordajes, salvamento e hipoteca marítima.

- Se hace necesario impulsar a corto plazo una iniciativa de consulta sectorial, a fin de contribuir a una propuesta jurídica para la adopción y redacción de normas de carácter reglamentario.

- Es necesaria la creación de una escuela de formación de tripulación, practicaje o cualquier otra función marítima, ya que esto representa una oportunidad para la mano de obra salvadoreña, de cara a la proyección de competitividad de los puertos salvadoreños.

- Debe estudiarse la posibilidad que El Salvador se adherirse al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), vital para competir a nivel internacional, en especial, los posibles obstáculos constitucionales que pueda enfrentar su ratificación.

- Es necesario aprobar en un corto plazo el Reglamento del Registro Marítimo Salvadoreño, cuyo fundamento es la Ley General Marítimo Portuaria.

- El Estado deberá velar porque la autoridad nacional esté provista de personal calificado, con medios técnicos adecuados, y una legislación nacional efectiva que permita desarrollar sus funciones.

En definitiva cabe destacar que la infraestructura y los servicios portuarios, son elementos centrales para el incremento de las exportaciones y la estabilidad en la cadena de suministro de los sectores, ya que son atributos que permiten incentivar la inversión y por ende, el crecimiento económico de un país.

Si bien es cierto que Centroamérica cuenta con ventajas en las condiciones de acceso a mercados amplios a través de los beneficios que brindan los diferentes tratados de libre comercio, éstos no pueden ser maximizados, si se carece de un sistema logístico portuario competitivo, que permita agilizar las exportaciones y eficientizar las importaciones.

Para determinar la eficiencia de la cadena logística de exportación en un país, se vuelve indispensable evaluar el efecto transversal y multiplicador que tienen los servicios de transporte marítimo, transporte terrestre, operadores logísticos, agencias aduanales, y servicios portuarios, en las distintas actividades económicas de un país. Ya que estos servicios, pueden ser claves y diferenciadores en el desempeño de un sector en particular[15].

15. Ministerio de Economía. Reporte de Inteligencia Competitiva. El Sector Logístico representa una de las actividades económicas más dinámicas en El Salvador, Julio 2008.

Si bien es cierto que Centroamérica cuenta con ventajas en las condiciones de acceso a mercados amplios a través de los beneficios que brindan los diferentes tratados de libre comercio, éstos no pueden ser maximizados, si se carece de un sistema logístico portuario competitivo, que permita agilizar las exportaciones y eficientizar las importaciones.

Es por ello la importancia de contar con marcos legales modernos en materias novedosas, tales como en derecho marítimo, que permita sentar las bases para tener reglas claras y adecuadas que respondan a las necesidades actuales de la globalización.

Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social

Departamento de Estudios Legales

Presidente
Juan Daniel Alemán

Directora
Claudia Beatriz Umaña

Analistas
Roberto Vidales Gregg
Javier Castro De León
Laura Rivera Marinero
Raúl Villamariona
Luciana Yarhi
Marjorie de Chávez
Carmina Castro

Edificio FUSADES, Bulevar y Urbanización Santa Elena, Antiguo Cuscatlán, La Libertad, El Salvador
Tel.: (503) 2248-5600, 2278-3366 .

Sistema de Información Económico y Legal - SIEL -
correo electrónico: comercializacion@fusades.org.sv

www.fusades.org.sv
www.instituciones-fusades.org