

RAFAEL LOBETO LOBO

Derecho marítimo: oportunidades de cooperación marítima en Bolivia.



Un enfoque desde la Unión Europea e Iberoamérica

Parte descriptiva y conceptual:

I. Principios y valores:

Proponemos compartir los siguientes Principios y Valores:

La Protección de la vida humana en la mar y por supuesto en tierra aquí en Bolivia y también en los espacios acuáticos en su mar interior. Para ello consideramos necesario una estrategia completa que bajo el concepto de Seguridad Marítima Integral impulse las medidas legislativas (Internacionales, regionales y locales), operativas y técnicas precisas a tales efectos. Las dificultades de articular protección para riesgos tan variados relativos a personas, buques e instalaciones doctrina y regulación PBIP dan idea de los niveles de exigencia y rigor a que nos enfrentamos.

Por otro lado, no debemos olvidar que la posición de los Estados carentes de control eficaz sobre sus actividades marítimas o que rebajan sus exigencias, lleva a los muy graves siniestros por todos conocidos, el último el de la Plataforma Petrolí-

*RAFAEL LOBETO LOBO es Capitán de la Marina Mercante, Abogado Maritimista.
Secretario General de la Fundación Philippe Cousteau y Vicepresidente Ejecutivo del
Instituto Europeo de Estudios Marítimos (IEEM)*

fera Deepwater Horizon en el Golfo de México que, por sus enormes repercusiones ha dañado gravísimamente a la Multinacional British Petroleum (BP), a miles de afectados directos y a ciudadanos de otros lugares lejanos que sufrirán muy diversas consecuencias, y que por todo ello obligará a cambiar la normativa interna e Internacional como ya ocurrió con otros desastres anteriores como el del Exxon Valdez en Alaska, o ataques como los de las Torres Gemelas en Nueva York, así como también los siniestros del «Erika» y el «Prestige» en Europa con gravísimas repercusiones, sin poder profundizar en los restantes aspectos que caracterizan a las grandes crisis globales que no podemos olvidar. El Gobierno del Presidente Obama se verá obligado a modificar sus políticas y a cambiar los sistemas de control sobre la industria petrolífera y las misiones del Servicio de Guardacostas de los EEUU, así como también la legislación nacional americana y la internacional. Será de gran importancia también que Europa, Latinoamérica y el resto del mundo tomen medidas y mejoren sus actuales sistemas basados en las duras lecciones aprendidas y en nuevos modos de prevenirlas y evitarlas.

Protección del Medio Ambiente Marítimo y Terrestre: La naturaleza universal de la mar requiere una respuesta global internacional a los asuntos marítimos. Lo que ocurre en otros lugares del mundo (el descenso en las pesquerías, los cambios en el salario o en la cualificación de los marineros profesionales, la subvención de astilleros competidores, la piratería, el terrorismo o los daños medioambientales que contribuyen al cambio climático) tienen su impacto también en Europa, en América y en el resto del mundo. Ante estos problemas acumulados, se han ido dando respuestas puntuales y realizando esfuerzos por adaptarse a retos crecientes, pero sin abordar de forma completa y eficiente las carencias del modelo marítimo en su conjunto, no obtendremos los resultados esperados.

Tratar de dar soluciones parciales en materia marítima y portuaria, sin abordar los cambios de modelo y sin tener presente las múltiples dependencias y relaciones, no servirá para resolver las actuales necesidades ni mucho menos para aprovechar las oportunidades de presente y de futuro. Sin una política marítima consensuada con los diferentes sectores y territorios, no será posible encontrar soluciones a los problemas que están planteados. Sin una legislación adecuada, un modelo definido, una organización y unos medios suficientes o, en su defecto sin conciencia de las actuales carencias, no serán posibles soluciones eficaces.

Los acuerdos y el diálogo entre la UE (Unión Europea) y otros actores marítimos de relevancia, incluidos organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (IMO) o la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en sus vertientes marítimas, apoyan este proceso, que también se beneficia de las

soluciones globales alcanzadas en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC). La UE también encabeza los esfuerzos para asegurar la protección global del medio ambiente.

Desarrollo Sostenible: El concepto de desarrollo sostenible refleja una creciente conciencia acerca de la contradicción que puede darse entre desarrollo, primariamente entendido como crecimiento económico y mejoramiento del nivel material de vida, y las condiciones ecológicas y sociales para que ese desarrollo pueda perdurar en el tiempo. Esta conciencia de los costos humanos, naturales y medioambientales del desarrollo y el *progreso* ha venido a modificar la actitud de despreocupación o justificación que al respecto imperó durante mucho tiempo. La idea de un *crecimiento económico* sin límites y en pos del cual todo podía sacrificarse vino a ser reemplazada por una conciencia de esos límites y de la importancia de crear condiciones de largo plazo que hagan posible un bienestar para las actuales generaciones que no se haga al precio de una amenaza o deterioro de las condiciones de vida futura de la humanidad.

El objetivo del desarrollo sostenible es definir proyectos viables y reconciliar los aspectos económico, social, y ambiental de las actividades humanas; «tres pilares» que deben tenerse en cuenta por parte de las comunidades, tanto empresariales como personales:

Sostenibilidad económica: se da cuando la actividad que se mueve hacia la sostenibilidad ambiental y social es financieramente posible y rentable.

Sostenibilidad social: basada en el mantenimiento de la cohesión social y de su habilidad para trabajar en la persecución de objetivos comunes. Supondría, tomando el ejemplo de una empresa, tener en cuenta las consecuencias sociales de la actividad de la misma en todos los niveles: los trabajadores (condiciones de trabajo, nivel salarial, etc.), los proveedores, los clientes, las comunidades locales y la sociedad en general.

Sostenibilidad ambiental: compatibilidad entre la actividad considerada y la preservación de la biodiversidad y de los ecosistemas, evitando la degradación de las funciones fuente y sumidero. Incluye un análisis de los impactos derivados de la actividad considerada en términos de flujos, consumo de recursos difícil o lentamente renovables, así como en términos de generación de residuos y emisiones. Este último pilar es necesario para que los otros dos sean estables.

II. Instrumentos:

Destacamos a continuación algunos instrumentos que consideramos fundamentales para la consecución de los anteriores objetivos:

Derecho Marítimo: Es el orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilidades de que es susceptible. Algún autor distingue entre un derecho del mar

que englobaría toda la normativa jurídica internacional y un derecho especial —identificado con la expresión Derecho Marítimo— caracterizado por recoger solamente aquella normativa que presente especialidades respecto al derecho común de la rama jurídica de que se trate, justificadores de un tratamiento positivo y doctrinal específico. Derecho Marítimo y Derecho del Mar, pues, en la amplia concepción integral que sostenemos. Derecho Marítimo es el derecho de la mar y de la navegación por ella.

El Derecho Marítimo debe elaborar, para responder a las necesidades de este medio diferente, un sistema completo de normas jurídicas, tomando diversos elementos de conexión con otras disciplinas del derecho (derecho interno o internacional, público y privado, administrativo, mercantil, civil, penal, laboral, fiscal o procesal). Todos estos elementos que lo constituyen se rigen por los principios generales propios del Derecho Marítimo y forman figuras jurídicas originales. Al funcionar estas instituciones marítimas y relacionarse entre sí, engendran un sistema jurídico completo integral, ordenado según una lógica que responde a principios comunes, sintetizando en su aplicación al fenómeno marítimo todas las reglas del derecho.

Es clásico, sin embargo, definir el Derecho Marítimo haciendo referencia al hecho de la navegación por mar o incluso por cualquier clase de aguas. DANJON define el Derecho Marítimo como el conjunto de reglas que rigen la navegación marítima desde el punto de vista jurídico. VON GIERKE habla del derecho de la navegación, dentro del cual el Derecho Marítimo es el derecho especial de la navegación marítima.

Ahora bien, la materia objeto del Derecho Marítimo no está limitada a la navegación propiamente dicha de un buque por la mar, sino que se extiende —como dice MAIORCA— al ambiente, es decir a las peculiares características del ámbito espacial en el que se navega, exigiendo una «especial disciplina jurídica unitaria» respecto a las personas y a las cosas unidas en el ejercicio de la actividad marítima. DANTE GAETA va más lejos cuando opina que la materia de la navegación está constituida por todo aquel complejo de hechos sociales relacionados con el ejercicio de la actividad navegatoria o que son conexos a ella en línea económica o técnica. ASCARELLI distingue oportunamente entre conexión (que indica una simple referencia económica) y accesoriidad que designa una relación jurídica.

Cooperación: La cooperación internacional en general y específicamente en la política del transporte y los servicios tendrá como objetivo ayudar a los operadores a establecer interconexiones entre los principales ejes de transporte y las zonas logísticas de estas regiones apoyándose en las nuevas tecnologías, debiendo promoverse de forma decidida, impulsando el desarrollo sostenible en los países vecinos y en el continente africano.

La misma se antoja necesaria para afrontar los retos venideros por lo que hay que potenciar la creación de mecanismos de colaboración y cooperación de Europa con el

Mediterráneo, Latinoamérica y África a través de un sistema operativo inteligente ERASMUS Marítimo, que debe de ser un eje prioritario de Gobiernos, universidades y operadores marítimos y por supuesto de todos nosotros con el objetivo de impulsar con responsabilidad social e igualdad las actividades en los sectores públicos y privados del ámbito marítimo y la mejor coordinación y uso de las infraestructuras, con especial énfasis en los puertos y en el conjunto de las actividades marítimas.

Solidaridad: La Organización Marítima Internacional considera que es necesario acrecentar la seguridad y promover una mayor solidaridad internacional en los diferentes territorios y sectores por parte de todos los operadores, agentes y autoridades implicados. Será necesaria la colaboración de los Gobiernos y del sector naviero para implantar más eficazmente los tratados existentes y reducir los accidentes en la mar ocasionados por errores humanos.

Es urgente, hoy más que nunca, definir e implantar nuevos modelos y mecanismos que revitalicen la cooperación internacional, el asociacionismo, la colaboración, en definitiva, la solidaridad, satisfaciendo las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer aquellas que corresponderán a las generaciones futuras.

Fundación Philippe Cousteau Unión de los Océanos: La Fundación, tomando en consideración las oportunidades y retos que plantea la política marítima mundial, refuerza su compromiso solidario a través de las acciones que viene realizando en diferentes ámbitos, con un planteamiento estratégico que le permita optimizar su proyección hacia el futuro como Entidad impulsora de la Cultura Marítima y el desarrollo sostenible en sus más amplias acepciones.

El compromiso de la Fundación en el actual contexto es absoluta, y como organización independiente del ámbito marítimo, tratamos de contribuir a la cooperación marítima internacional a través de distintos proyectos a lo largo del mundo.

A) Situación actual de Bolivia.

De cara a un análisis de situación de las oportunidades de cooperación marítima Iberoamérica-Europa, desde el prisma de Bolivia, se hace necesario realizar un estudio previo del país andino en un ámbito histórico y social.

Análisis previo del país Andino.

La victoria electoral del Presidente Evo Morales en diciembre de 2005, ha traído una situación en la que se hace necesario afrontar las enormes expectativas creadas y afrontar con decisión un cambio social, económico y estructural que incluye reformas institucionales, y abordar el tema de la pobreza que afecta a ciudadanos procedentes en su mayoría de medios rurales e indígenas.

Desde el principio del mandato del Presidente se han producido cambios significativos, que no hacen más que acrecentar la nueva situación de Bolivia. Entre

los principales se encuentran la nacionalización del sector de los hidrocarburos, la elección de una asamblea constituyente y la organización de un referéndum sobre autonomía regional. Estas medidas han tenido una difícil implantación debido a las divisiones sociales y regionales existentes que pueden ocasionar nuevos rebrotes de conflictividad en un futuro próximo. El Plan de Desarrollo Nacional 2006-2010 se centró en la reducción de la pobreza y en la creación de una sociedad más inclusiva. Bolivia, puede ser encuadrada como un país con altos niveles de pobreza y fuerte exclusión social, siendo los sectores más desfavorecidos los niños, las mujeres y la población indígena.

Desde este contexto histórico, la cooperación de la CE (Comisión Europea) con Bolivia se centra en aunar esfuerzos para la reducción de la pobreza y alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Los principales ejes de intervención consistirán en la creación de oportunidades económicas sostenibles de trabajo digno en microempresas y PYMES; soporte a la lucha de Bolivia contra la producción y el tráfico de drogas ilícitas mediante el desarrollo integral y la racionalización de la producción de coca a través de mecanismos de control social; y finalmente mediante una gestión sostenible de los recursos naturales, en particular a través del apoyo y la gestión integrada de las cuencas fluviales internacionales.

Para la implementación, y el desarrollo de estas medidas hay que considerar que el Instrumento de Cooperación al Desarrollo (ICD), ha asignado una dotación indicativa de 234 millones de euros para Bolivia para el período 2007-13. Estos recursos podrán complementarse con proyectos y programas financiados en el marco de los programas regionales para la Comunidad Andina y para América Latina y de los diversos programas temáticos.

Los objetivos de la cooperación CE/UE con Bolivia y demás países en vías de desarrollo vienen determinados acorde con lo establecido en los artículos 177 y 179 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. De este modo, según el primero, la política comunitaria de cooperación al desarrollo favorecerá al desarrollo económico y social sostenible de los países en desarrollo, a la inserción armoniosa y progresiva de dichos países en la economía mundial y a la lucha contra la pobreza. La política de la Comunidad en este ámbito deberá contribuir al objetivo general de desarrollar y consolidar la democracia y el estado de derecho, así como al respeto de los derechos humanos y de las libertades fundamentales. Por otra parte, según el artículo 179 del mismo Tratado, en diciembre de 2006 se adoptó un nuevo Instrumento de Cooperación al Desarrollo (ICD). Bolivia puede participar en programas de cooperación financiados en el marco del ICD [Reglamento (CE) nº 1905/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, por el que se establece un instrumento de financiación de la cooperación al desarrollo].

Contexto social:

Como bien es sabido, Bolivia es un país cuyo principal problema se encuentra en sus índices de pobreza y exclusión social particularizados principalmente en su población indígena. Es un país donde más acrecentada se puede ver la diferencia en función del origen étnico de cara a la posibilidad de movilidad social y a las oportunidades que se le presentan.

La pobreza de Bolivia, puede ser reflejado en las siguientes estadísticas:

Índice de desarrollo humano (0,687).

Ocupa el puesto 115 entre 177 países del mundo.

En los últimos años, la pobreza afectó a cerca de las dos terceras partes de la población.

Según el Banco Mundial, se calcula que el índice Gini (medida de la desigualdad ideada por el estadístico italiano Corrado Gini, para medir la desigualdad en los ingresos, pero que puede utilizarse para medir cualquier forma de distribución desigual es un número entre 0 y 1, en donde 0 se corresponde con la perfecta igualdad (todos tienen los mismos ingresos) y 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (una persona tiene todos los ingresos y los demás ninguno) ha aumentado de 52 a 625 entre 1985 y 2003.

En lo que se refiere a la emigración al extranjero, ésta lleva varios años aumentando: se estima que 2,3 millones de bolivianos viven en el extranjero.

En lo que se refiere a la salud, el índice de mortalidad materna en Bolivia se sitúa aproximadamente en 420 por 100.000 nacidos vivos, el índice más alto de América Latina.

El índice de mortalidad infantil cayó de 89 por 1.000 nacidos vivos en los años noventa a 54 por 1.000 nacidos vivos en la actualidad.

En el sector de la educación, la inscripción en escuelas primarias se ha mantenido constante en un 95%, sin registrar ningún aumento desde 1998.

El índice de instrucción de los adultos en Bolivia es el más bajo de la región, con un 87% de la población mayor a los 15 años en 2004 según últimos datos.

La gran diferencia existente entre las regiones rurales y urbanas suponen que las áreas rurales sean las que tienen menor acceso a todos estos servicios, las que mantienen condiciones más precarias y las que disponen de menor infraestructura y recursos humanos dedicados a estos sectores. Todo esto desemboca en la consecuencia lógica de migraciones hacia el extranjero y las zonas del interior del país. Las redes sociales y las organizaciones tradicionalmente establecidas se están deteriorando a causa de la migración, lo que da lugar a mayores índices de delincuencia urbana. Los migrantes internos son particularmente vulnerables a la exclusión social, especialmente en el sector del empleo.

Por todos estos datos, se deduce que la reducción de la pobreza seguirá siendo una prioridad del Gobierno. La tesitura actual requiere un mayor esfuerzo aún si cabe, en la generación de empleo e ingresos, construyendo un modelo de sociedad más incluyente y que responda a las necesidades de la población mayoritaria indígena, garantizando su representación y participación y fomentando el respeto a sus particularidades étnicas.

B) El derecho marítimo y las oportunidades de cooperación en Iberoamérica:

Los más reputados Filósofos dividen desde la antigüedad a los hombres entre los que navegan y los que no. Las tres cuartas partes de la superficie terrestre son mares. La relación del hombre con la mar ha representado cultura, comercio, en suma, el desarrollo de la humanidad y la vida misma.

Algunos hitos históricos que conviene destacar de Bolivia podrían resumirse del siguiente modo:

Relación entre pueblos de Mesoamérica a través del comercio: Bolivia, desde tiempos inmemoriales ha interactuado con otros pueblos de la superárea cultural principalmente a través del comercio. En vista de la gran diversidad ecológica y geográfica de Mesoamérica, el intercambio de productos entre varias regiones fue algo indispensable desde los tiempos más tempranos, ya que ninguna región tenía todos los recursos necesarios para la supervivencia. Las diferencias más notables eran entre las húmedas tierras bajas y las áridas tierras altas. La extracción de impuestos a través de la conquista de pueblos, así como el comercio, funcionaron desde tiempos tempranos como mecanismos para el intercambio de gente, de información y de bienes entre regiones, en condiciones de fronteras dinámicas y mal definidas entre distintos sistemas sociales.

Conviene resaltar el conflicto que existió con Chile, el cual afectó gravemente la capacidad de navegación de Bolivia, al cercenar más de 400 kilómetros de costa y más de 120.000 kilómetros cuadrados de territorio. Este tema no puede ser soslayado en Bolivia, pues condiciona todo el accionar político, económico, social y cultural del pueblo boliviano. Por ello, es necesario reconocer, especialmente por los estadistas y pueblo chileno, que mientras exista este problema, no existirá Unión Latinoamericana.

La Guerra del Chaco: Se libró entre Paraguay y Bolivia desde mediados del año 1932 hasta junio de 1935, por el control del Chaco Boreal. La aridez y escasa población de ese territorio hizo que, desde la época colonial, nunca se definieran sus límites en cuanto a la dependencia política-administrativa. Después de que Bolivia perdiera la salida al océano Pacífico, como consecuencia de la Guerra del Pacífico (1879), esa región adquirió un valor estratégico para ese país. La ocupación del Chaco

Boreal era ahora necesaria para salir al río Paraguay y tener acceso al océano Atlántico. Otra de las causas era la supuesta existencia de petróleo en el subsuelo chaqueño según la Standard Oil, que ya lo explotaba en Bolivia.

Fue la guerra más importante en el continente sudamericano durante el siglo XX. Bolivia movilizó 250.000 soldados y Paraguay 150.000, que se enfrentaron en combates en los que hubo gran cantidad de bajas (60.000 bolivianos y 30.000 paraguayos), heridos y desaparecidos. Los distintos tipos de enfermedades, las características hostiles del teatro de operaciones y la falta de agua afectaron la salud de los sobrevivientes, a muchos de por vida.

La guerra dañó los recursos económicos de ambos países, de por sí muy pobres. Paraguay sostuvo su ejército con las armas capturadas a los bolivianos en distintas batallas. Terminada la guerra, las vendió a España para ser usadas en la Guerra Civil Española.

Años después de concluido el conflicto, se descubrió que no existían yacimientos petrolíferos, aparte de los que ya se habían descubierto en la pre-cordillera boliviana lindante con el Chaco.

La Guerra finalizó con Paraguay recibiendo las 3/4 partes del Chaco Boreal y Bolivia una zona a orillas del río Paraguay, donde se encuentra hoy día Puerto Busch.

La importancia del Lago Titicaca: El lago Titicaca es considerado como uno de los lagos más altos que existen en el mundo, además de ser el segundo lago más grande de Sudamérica. Esta lago se encuentra situado entre el Altiplano de Bolivia y Perú (Altiplano Peruano-Boliviano), la profundidad del lago es de 278 kilómetros en su zona más profunda, existiendo cartas náuticas exactas de todo el lago, con profundidades y referencias geográficas reconocidas a nivel internacional.

Tras la independencia de Perú (1821) y Bolivia (1825), se produjo tras la división del lago Titicaca para convertirlo en binacional. Por el Protocolo Ratificatorio firmado en La Paz el 15 de enero de 1932 entre Perú y Bolivia se produjo la división del lago entre los mismos.

En el año 1996, Los estados del Perú y Bolivia, con el propósito de generar acciones para la protección, preservación y conservación del lago Titicaca, crearon la Autoridad Binacional Autónoma del Sistema Hídrico del lago Titicaca, río Desaguadero, lago Poopo y salar de Coipasa, estableciendo un marco legal y un plan director binacional.

Y es que nadie duda de la importancia estratégica de los Océanos y de los grandes espacios acuáticos como el Lago Titicaca, para el desarrollo de los Pueblos. Los Mares como espacios de actividades de recreo, turismo, fuentes de recursos y puentes de comunicación se convierten para Gobiernos, Sociedades e individuos en un soporte de vida que a todos nos corresponde proteger. En todo caso, nuestro punto de vista

defiende el usos sostenible y la protección de los recursos existentes y la utilización por Bolivia de la hidrovía Paraguay-Parana y de los restantes (lago, mar interior, autovía) que hemos enunciado, los cuales serán soportes estratégicos y económicos vitales para el correcto desarrollo del país.

Es urgente, hoy más que nunca, definir e implantar nuevos modelos y mecanismos que revitalicen la cooperación internacional, el asociacionismo, la colaboración, en definitiva, la solidaridad, satisfaciendo las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer aquellas que corresponderán a las generaciones futuras.

La complejidad del ámbito marítimo ha hecho que organizaciones internacionales tengan que establecer mecanismos de conexión y unificación entre las diferentes naciones del mundo.

Dentro de la normativa de las Naciones Unidas encontramos Convenios como la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, la cual, fue producto de negociaciones iniciadas en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1973 y se abrió a la firma en 1982 en Montego Bay, Jamaica, se establece el instrumento multilateral más importante desde la aprobación de la Carta de la ONU, y representa el resultado del equilibrio de los intereses marítimos de más de 150 Estados. Consta de 17 Partes y de 9 Anexos, además de un Preámbulo.

Esta Convención se caracteriza, en primer lugar, porque, incorporar aspectos de las Convenciones de Ginebra de 1958, aceptando el derecho internacional vigente. En segundo lugar, esta Convención fue el resultado del desarrollo progresivo del derecho internacional, ya que en ella se contienen nuevas instituciones del derecho internacional del mar. Tiene fuerza preferente entre sus miembros ante las Convenciones de Ginebra sobre derecho del mar de 1958; no obstante, las Convenciones de Ginebra siguen teniendo vigencia entre los miembros de estas Convenciones que no han adherido a la Convención de la ONU de 1982.

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.

Esta Convención es tomada en cuenta como el marco y base de todo instrumento futuro que se proponga definir aún más los derechos y compromisos sobre los océanos. Asimismo ha dado frutos importantes tales como: la aceptación casi universal de las doce millas como límite del mar territorial; la jurisdicción de los Estados ribereños sobre los recursos de una zona económica exclusiva de no más de 200 millas marinas; el derecho de tránsito a través de los estrechos usados para la navegación internacional; la soberanía de los Estados archipelágicos (compuestos por islas) sobre una zona de mar delimitada por líneas trazadas entre los puntos extremos de las islas; los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre su plataforma continen-

tal; la responsabilidad de todos los Estados de administrar y conservar sus recursos biológicos y la obligación de los Estados de resolver por medios pacíficos las controversias relativas a la aplicación o interpretación de la Convención.

Además se ha legislado sobre la cuestión de la explotación minera de los fondos oceánicos (Parte XI de la Convención), que ha sido uno de los temas más difíciles, ya que muchos países industrializados no aceptaban los detallados procedimientos de producción de los fondos marinos, las condiciones de los contratos y la transmisión obligatoria de tecnología. Debido a esto, se adoptó en 1994 el «Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención», que elimina la obligación de la transmisión de tecnología, establece disposiciones generales sobre la explotación, y deja que la Autoridad de los Fondos Marinos determine la índole de las normas para autorizar las operaciones mineras en los fondos marinos.

Órganos establecidos en virtud de la Convención:

Autoridad Internacional de los Fondos Marinos: a través de ésta los Estados partes controlan y organizan las actividades relativas a los recursos naturales en los fondos marinos fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales. Se estableció en 1994 en Kingston, Jamaica

Tribunal Internacional del Derecho del Mar: es un foro de solución de controversias sobre la interpretación o aplicación de la Convención. Fue establecido en 1994, en Hamburgo, Alemania y cuenta con no más de 21 jueces

Comisión de Límites de la Plataforma Continental: hace recomendaciones a los Estados que reclaman plataformas continentales de más de 200 millas. Está integrada por 21 miembros elegidos por los Estados partes y se encuentra en la Sede de las Naciones Unidas, donde celebró sus dos primeras sesiones en 1997

Bolivia, como Estado sin litoral, debe tener en cuenta que una de las disposiciones del Convenio es que los Estados sin litoral no tienen espacios marítimos propios pero se les reconoce una serie de derechos. El derecho de acceso al mar y desde el mar. El derecho de participar en la explotación de una parte de los recursos pesqueros que los Estados ribereños no aprovechan para sí. Al margen de esos derechos referidos a los espacios marítimos bajo soberanía de otros Estados, los buques de su pabellón tienen la libertad de navegación en alta mar y los derechos de paso inocente y tránsito. Como cualquier Estado participa en la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos internacionales situados en la zona por ser patrimonio común de la humanidad, pero existiendo dificultades y discriminaciones evidentes para el acceso real a la exploración y la explotación de los fondos marinos por aquellos estados que carecen de la tecnología necesaria.

La Organización Marítima Internacional ha hecho por su parte una gran labor

disponiendo de varios convenios para la armonización legislativa marítima, donde podemos resaltar:

La Convención Internacional para la seguridad de la vida Humana en el Mar, SOLAS

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

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, Convenio MARPOL

El Convenio se encarga de prevenir la contaminación del medio marino producida por buques ya sea en el normal transcurso de sus actividades económicas o por accidentes marítimos. Tiende a prevenir a la vez que minimiza y hacer efectivo el mayor grado de uniformidad en los procedimientos de prevención y lucha contra la contaminación de los buques.

Convenio internacional sobre normas de titulación, formación y guardia para la gente de la mar, 1978,

Debido a la variedad de disciplinas y metodologías las diferentes naciones. Se desarrolla en este convenio, los mínimos estándares sobre titulaciones, formación y guardia para la gente de la mar.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965

Intenta eliminar y prevenir, los retrasos innecesarios, cooperar entre los diferentes estados en el intercambio de información, facilitando la entrega de documentos requeridos en el transcurso de un mismo viaje.

Como antes hemos mencionado, el derecho marítimo reúne todas las ramas de derecho, y con ello la Organización Mundial del Trabajo regula el Convenio del Trabajo Marítimo de 2006. Este Convenio contempla exhaustivamente los derechos y el sistema de protección en el lugar de trabajo de más de 1,2 millones de marinos en el mundo. El Convenio apunta a asegurar condiciones de trabajo decentes para la gente de mar y, al mismo tiempo, establece condiciones de competencia leales entre armadores. Se estima que el 90 por ciento del comercio mundial recurre al transporte marítimo o fluvial, y por consiguiente, los marinos son esenciales al comercio internacional y al sistema económico global. El nuevo instrumento legal consolida y

actualiza 68 normas internacionales del trabajo relacionadas con el sector marítimo adoptadas en los últimos 80 años.

Fue diseñado para convertirse en un instrumento global considerado el « cuarto pilar » del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, complementando así los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OIM).

El mar dispone de inmensos recursos los cuales deben ser aprovechados con respecto y siguiendo una distribución de competencias de las autoridades y organismos implicados lo más clara y precisa para no inmiscuirse, no solo en territorios vecinos sino en el funcionamiento de cadenas logísticas de transportes capaces de proporcionar al país recursos mucho más eficientes y económicos.

La UE por su parte, ha establecido un programa de organización territorial y organizacional, donde se intenta coordinar los esfuerzos de los países miembros para conseguir una unión, firme y una guía clara de conducta a la hora de delimitar la política marítima a seguir.

Es por ello, que la política marítima integrada de los años precedentes ha sido establecida a través de un conjunto de proyectos e iniciativas, entre las que cabe destacar como Europa ha realizado estudios sobre las tres cuencas marítimas a fin de determinar posibles sinergias entre distintos sectores: el Ártico, el Mediterráneo y el Mar Báltico. Asimismo, se han llevado a cabo tareas de integración en materia de vigilancia marítimas para prevenir actividades ilegales, salvaguardar el medio ambiente marino y garantizar la eficacia y la seguridad del transporte marítimo.

Lo necesario es fomentar la unificación, la armonización de gobernanzas que nos permitan garantizar que la política europea es una sola. Es necesario identificar las necesidades y los desafíos específicos a los que se encuentran las cuencas marítimas europeas, desarrollar la ordenación del espacio marítimo y la gestión de las zonas costeras, realizar una planificación que garantice un desarrollo sostenible y una viabilidad económica, facilitar el intercambio de información y desarrollar infraestructuras adecuadas.

A este respecto Europa al igual que muchos otros territorios, tienen que luchar por mejorar sus sistemas de comunicación, para ser más eficientes, competitivos y respetuosos con el medio ambiente. Los llamados cuellos de botellas que se crean en las carreteras europeas, serán sustituidos en el nuevo sistema de autopistas del mar por conexiones por barco o bien por tren.

El concepto de autopistas del mar desarrolla una nueva perspectiva del sistema logístico europeo, donde ya no solo se establece la importancia de puntos focales de puerto a puerto sino avanza hacia el concepto de conexiones puerta a puerta. Para

ello la red selecciona corredores y puntos focales donde plataforma logística deberán ser introducidas o renovadas con el objetivo de facilitar la multi-modalidad.

Con ello, se amplía las posibilidades de los cargadores pudiendo elegir el modo de transporte que mejor se adapte a sus necesidades económicas, de tiempo y de destino.

Para que ello sea viable, se han constituido diferentes Agencias Europeas como son:

- Agencia Europea de Seguridad Marítima
- Agencia Europea del Medio Ambiente
- Agencia Europea de Cooperación
- European Sea Ports Organisation
- Agencia Europea de Seguridad Aérea
- Agencia europea del Ferrocarril

En cuanto al marco jurídico vigente en Europa además por su puesto de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, esta la participación conjunta de organizaciones diversas, nos encontramos con que los estados de la Unión Europea, han visto armonizar y unificar su derecho marítimo, ya no solo participando en convenios internacionales sino con sus propias medidas de seguridad, registro de buques, ordenación portuaria, transporte, sistemas de comunicación y documentación.

Entre los Convenios internacionales de aplicación común, están:

- Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, Ginebra 6 de mayo de 1993
- Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques, Bruselas 10 de mayo de 1952
- Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, Atenas el 13 de diciembre de 1974
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974
- Reglas de Lisboa sobre indemnización de daños y perjuicios en caso de abordaje, 1987
- Reglas de York y Amberes sobre liquidación de avería gruesa, 1974
- Reglas de la Haya y Haya Visby, 1924-1968
- Reglas de Hamburgo, 1978
- Reglas de Rotterdam, 2008

En cuanto a este último, se encuentra en vías de ratificación por los estados firmantes, mientras que Europa está decidiendo su ratificación o no, aunque España ha sido el primer país en ratificarlo.

El Convenio, adoptado por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008, establece un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulan los derechos y

obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte de puerta a puerta que comprenda un tramo internacional por vía marítima. El Convenio desarrolla y moderniza antiguos convenios que regían en el transporte internacional de mercancías por mar, en particular, el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924) («las Reglas de La Haya»), y sus Protocolos («las Reglas de La Haya-Visby»), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978) («las Reglas de Hamburgo»).

Las Reglas de Rotterdam ofrecen un marco jurídico en el que se tienen en cuenta muchas novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde que se adoptaron esos antiguos convenios, concretamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y la aparición de los documentos electrónicos de transporte. El Convenio brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte.

Además encontramos entre las principales normas Europeas:

Reglamento de 4 de marzo de 1991, relativo al cambio de registro de buques dentro de la comunidad. (DO nº L68, de 15 de marzo de 1991).

Reglamento de 28 de julio de 1993, relativo a la aplicación de las enmiendas a los Convenios internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar y para prevenir a contaminación, a efectos de aplicación del Reglamento relativo al cambio de registro de buques. (DO L194, de 3 de agosto de 1993).

Decisión de 25 de febrero de 1992, relativa a los sistemas de radionavegación destinados a ser utilizados en Europa. (DO nº L59 de 4 de marzo de 1992).

Decisión de 29 de octubre de 1993, relativa a la creación de una red transeuropea de transporte combinado. (DO nº L305, de 10 de diciembre de 1993).

Decisión de 21 de Febrero de 1994, relativa a la adhesión de la Comunidad al Convenio sobre protección del mar Báltico. (DO L 73, de 16 de marzo de 1994).

Reglamento (CE) Nº 1726/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o diseño equivalente para petroleros de casco único.

Reglamento 725/2004 CE relativo a la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

Regulación 391/2009/EC normas comunes y estándares para la organización de inspecciones y vigilancia de buques

Directiva 2009/20/EC reclamaciones marítimas de los seguros de los armadores

Directiva 2009/16/EC establecimiento de Centros de Control Portuario.

Uno de los principales problemas que Europa ha tenido que resolver son los relacionados con la problemática sobre salvamento y la seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. Entre otros eventos, por la sucesión de accidentes en aguas comunitarias, que ha hecho que la normativa comunitaria sobre seguridad marítima haya tenido un fuerte avance.

La seguridad es un punto importante a tener en cuenta si queremos conseguir el máximo partido del mar. La división del trabajo que Europa se ha materializado en diferentes agencias, coordinando eficientemente su trabajo, hace que Europa pueda contar como parte de sus fuentes económicas, todo los recursos naturales del mar como son la pesca, la energía y el transporte en sí con el innumerable flujo de mercancías que se mueven por este recurso natural, gracias al gran esfuerzo por los países implicados, así como con los países vecinos realizan para diseñar políticas conjuntas de seguridad, vigilancia, infraestructuras, pesca, extracción de recursos y aranceles, además de establecer los mecanismos apropiados de inspección, seguridad jurídica y de resolución de controversias.

Actualmente, la solución Europea, viene impuesta entre otras, por la potenciación de una red intermodal de transporte en el Mediterráneo como eje dinamizador de la economía europea.

Las líneas de actuación propuestas por la Red Transeuropea del Transporte pueden sintetizarse en:

Dar continuidad a las redes ferroviarias transeuropeas.

Reforzar pasos a través de las barreras físicas: Pirineos-Alpes-Balcanes.

Alargar la red estructurante para alcanzar los extremos sur de Europa.

Dotar de accesibilidad a todo el territorio UE.

Asegurar condiciones de interoperabilidad: sistemas, infraestructuras, horarios diseñando procesos administrativos comunes.

Diversificar las puertas de entrada a Europa mejorando las condiciones ferroviarias de los puertos.

Interconectar los hubs a las RTE-T.

Conectar los nodos y las plataformas logísticas con la red ferroviaria estructurante.

Iberoamérica:

En el ámbito de los países sudamericanos, existen redes de cooperación a nivel marítimo, donde las sinergias entre ellos están y darán los mismos y mejores resultados que Europa está obteniendo.

La Red PBIP afronta los problemas comunes surgidos de la implementación de las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, que permitan consolidar las actividades desarrolladas para el logro de un entorno seguro, compatible con los términos de eficiencia, en las actividades del transporte marítimo y de los puertos.

Además encontramos la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas – ROCRAM, es un organismo de carácter regional, integrado por los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, que a través del cual las Autoridades Marítimas, actúan integradamente en distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente, integrando esfuerzos, y experiencias, simplificando documentación y facilitando el tráfico marítimo

En España, la organización se centra en el Ministerio de Fomento. De él se desglosan entre otros, la Dirección General de Marina Mercante, donde encontramos a las Capitanías Marítimas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y el Cuerpo de Marina Civil del Estado; la Secretaría de Transporte, donde se encuentra Puertos del Estado y bajo su jurisdicción, las Autoridades Portuarias.

La Dirección general de la Marina Mercante junto con las Capitanías Marítimas se centran en la cooperación, coordinación y gestión de la entrada y salida de buques, las inspecciones, y la seguridad de las aguas. Mientras que puertos del estado y las autoridades portuarias, crearan una política portuaria a seguir, desarrollaran los servicios generales portuarios, y fomentaran la construcción, conservación y explotación de los puertos.

En España, debido a sus extensos kilómetros de costa es de vital importancia proteger y prever los desastres que pueden acaecer en el mar. Es por ello que se crea la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima a raíz de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992. La sociedad se encarga de la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores”. Debido a su complejidad y especialización se crean centros de formación especializados como es el caso del Centro Jovellanos en Gijón donde se realizan cursos, prácticas y simulacros para llegar a tener unos profesionales de alto nivel.

Las sinergias que envuelven las diferentes entidades españolas hacen que gracias a ello, España pueda contar con una política marítima y portuaria acorde a los parámetros europeos e internacionales.

C) Instrumentos de Cooperación:

Programas de cooperación europeos e internacionales:

La posición estratégica de Bolivia, convierte al país en uno de los socios tradicionales de la Unión Europea en la Comunidad Andina.

El inicio de las relaciones hay que situarlas en el contexto de los años setenta, cuando el país emergía como uno de los primeros receptores de la cooperación de la Comisión Europea en el contexto del Reglamento ALA.

Desde 1976, la Comisión Europea ha estado implicada y prestando soporte a casi todos los procesos políticos, sociales y económicos por los que ha atravesado el país. Todo ello, ha tenido su materialización principal en la cooperación bilateral, la financiación de organizaciones no gubernamentales y, desde 1998, un importante programa de seguridad alimentaria.

Por otra parte, la Comisión Europea, a través de su Dirección General de Ayuda Humanitaria, ha puesto a disposición recursos para la ayuda de emergencia y ayuda relacionada con la reducción del riesgo de desastres naturales.

La cooperación europea ha estado basada desde un primer momento en la población más vulnerable del país, bien en sus lugares de origen, bien en sus destinos de migración, estableciendo relaciones estrechas con sus organizaciones. Los beneficiarios directos de todos los proyectos de la CE en el caso de la cooperación bilateral son las autoridades públicas: ministerios, prefecturas departamentales, municipios u organismos de gestión autónoma.

La evolución del apoyo de la CE a proyectos puede sintetizarse de la siguiente manera:

Hasta mediados de los noventa, apoyaba principalmente proyectos de desarrollo rural integral en el occidente del país, principalmente encaminados a la reducción de las condiciones de extrema pobreza de la población indígena mediante la construcción de infraestructuras productivas y programas de mejoramiento y diversificación agrícola.

Posteriormente, durante el periodo de finales de los noventa y principios de este siglo, las intervenciones de la CE se diversificaron considerablemente, dirigiéndose la ayuda hacia programas de agua potable y saneamiento básico, intentando mejorar los niveles de acceso a servicios básicos. Asimismo, también se abordaron proyectos de desarrollo alternativo en respuesta a la creciente producción de la hoja de coca y sus consecuencias en la producción y el tráfico de droga, en el contexto de la estrategia de la UE en materia de droga. Por otra parte, se inició un programa de seguridad alimentaria, con una contribución promedio de la CE de 10 millones de euros por año,

a fin de ayudar al Gobierno a mejorar la disponibilidad de productos alimentarios y el acceso y uso de los mismos, particularmente en las zonas rurales.

Nuevos sectores se han introducido en estos últimos años, entre los que destacan la cooperación económica y la infraestructura vial, junto con intervenciones en los sectores de desarrollo alternativo, seguridad alimentaria y agua y saneamiento, este último sector mediante un programa de ayuda sectorial.

En un amplio sentido, la cooperación de la CE en Bolivia ha obtenido buenos resultados, entre los que destacamos: las intervenciones en los sectores de agua y el saneamiento, desarrollo alternativo y seguridad alimentaria han permitido superar las limitaciones propias del enfoque por proyectos y entablar un diálogo político con el gobierno relativo tanto a las políticas sectoriales y sus marcos institucionales como a las modalidades y métodos de ejecución.

Conviene destacar por otra parte el esfuerzo financiero de la CE en el desarrollo alternativo, habida cuenta que durante ocho años ha aportado un total de cincuenta millones de euros focalizados en cinco proyectos distintos, introduciendo una nueva metodología y lógica de intervención en el Plan Nacional para el Desarrollo Alternativo, propugnado el establecimiento a nivel internacional de un Comité andino para el desarrollo alternativo en la estructura de la CAN, que adoptó un enfoque similar.

En otro orden de cosas, en el contexto de la Comunidad Andina, la Comisión Europea financia diversos programas dirigidos a apoyar una mayor participación de la sociedad civil en el proceso de integración regional y la construcción de un mercado común andino, mejorando las fuentes de información estadística, la asistencia técnica en materia comercial, la armonización de la reglamentación y las normas técnicas, la política de competencia y la cooperación aduanera. Asimismo, se han diseñado otros proyectos dirigidos a promover la cooperación regional en áreas tales como la prevención de desastres y la lucha contra la droga, a través de una ayuda al observatorio andino del consumo de droga y del control de los precursores químicos.

En cuanto a la cooperación en un ámbito internacional, Bolivia recibe ayuda a través de las siguientes fuentes: Agencias financieras internacionales; Naciones Unidas; Cooperación bilateral y ONG.

Las agencias financieras, que otorgan préstamos reembolsables bajo condiciones preferenciales, están lideradas por el Banco Mundial y el Banco Interamericano para el Desarrollo, que destinan sus fondos a 12 sectores diferentes, entre los que se destacan la educación, la salud, el saneamiento básico y el transporte. La CAF centra sus acciones en el comercio y las finanzas, el desarrollo rural y el transporte.

La presencia de la ONU en Bolivia es gestionada por nueve de sus organismos, de los

Cuales PNUD, UNICEF, PMA y ONUDD cuentan con los programas más importantes.

En cuanto a los convenios bilaterales se hace necesario diferenciar entre los Estados Miembros de la UE, en concreto nueve de ellos que mantienen programas de cooperación bilateral importantes, liderados tradicionalmente por Alemania, los Países Bajos y, más recientemente, España. En el caso de todos estos Estados miembros, los sectores que reciben más ayuda son los de gobernanza, desarrollo rural, educación y agua y saneamiento. En los últimos años se ha prestado especial atención al fomento de una mejor gobernanza, y este sector sigue siendo prioritario para varios Estados miembros. La UE, incluyendo los Estados miembros y la Comisión, aporta la tercera parte del total de los fondos de cooperación y más de la mitad de la ayuda no reembolsable; y otros grandes donantes bilaterales son Estados Unidos, con un importante programa de ayuda al sector del desarrollo alternativo y la lucha contra la droga, seguido de Japón, Canadá y Suiza.

Finalmente, en cuanto al sector no gubernamental existen datos dispares. Sin embargo, su importancia en cuanto a volumen de fondos y relevancia de las acciones es comúnmente reconocida.

Programas de Cooperación con España:

La AECID, en Bolivia no financia en forma directa actividades de instituciones públicas o privadas que no sean de conocimiento del Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo.

En el caso de Organizaciones No Gubernamentales para el Desarrollo (ONGD) Españolas, la AECID dispone de otras líneas de funcionamiento específicas mediante distintas convocatorias públicas. Los principales instrumentos de financiación en la actualidad son: los Convenios de Cooperación al Desarrollo; los Proyectos de Cooperación al Desarrollo; Ayudas de la Convocatoria Abierta y Permanente, para actividades de cooperación y ayuda al desarrollo; y las líneas de convocatoria específicas.

Las ONGD bolivianas que deseen obtener financiamiento de la Cooperación Española, podrán acceder a la misma como socios locales o contrapartes de las ONGD españolas que accedan a financiamiento. Y a través de la Convocatoria Abierta y Permanente, sin necesidad de una contraparte española.

Dentro de las prioridades de la AECID, se encuentran la mayoría de los actuales condicionamientos con los que se encuentra Bolivia, entre los que caben destacar:

La lucha contra la pobreza: dirigiendo todas las intervenciones de la Cooperación Española hacia una reducción efectiva de la misma, a través de su focalización en los colectivos más desfavorecidos, con actividades que suponen trabajo directo con los sectores excluidos para mejorar sus condiciones de vida o aquellas actividades que

afectan directamente a las personas en situación de pobreza o al medio económico, político, social o institucional que resulte crucial para combatir la pobreza.

La defensa de los Derechos Humanos a través de la promoción de actividades que aseguren el respeto a la dignidad humana y su primacía sobre todo tipo de prácticas o creencias atentatorias de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales de las personas.

La equidad de género, asegurando que todas las intervenciones tienen en cuenta las diferencias entre los sexos a través de la identificación de sus necesidades.

La sostenibilidad Medioambiental garantizando el respeto al medioambiente de todas sus intervenciones, la mitigación y corrección de posibles impactos negativos, así como el desarrollo de actividades específicas que contribuyan a la sostenibilidad en la gestión y explotación de los recursos naturales.

Finalmente, en cuanto a la diversidad Cultural, dirigiendo todas las intervenciones hacia la reducción de los niveles de exclusión y el desarrollo con identidad de los pueblos indígenas, originarios, campesinos y afrodescendientes de Bolivia, asegurando que las acciones son definidas por los propios grupos beneficiarios favoreciendo procesos de desarrollo endógeno y local, propiciando un verdadero desarrollo propio que asegure su eficiencia y sostenibilidad.

La política Española de cooperación internacional para el desarrollo se lleva a cabo a través de 8 instrumentos: los programas, proyectos y asistencias técnicas; la ayuda alimentaria; la acción humanitaria; colaboración, diálogo y financiación pública de las ONGD; los Microcréditos; el fondo de ayuda al desarrollo (FAD), actuaciones en materia de deuda externa y por último, la educación para el desarrollo y la sensibilización social. Dentro del capítulo de la cooperación para el desarrollo, la cooperación bilateral es aquella que se realiza directamente entre países y representa una de las modalidades para el financiamiento y ejecución de los programas, proyectos y acciones de la cooperación española.

En el marco de los Convenios bilaterales de cooperación entre España y el país receptor, a través de las reuniones de la Comisión Mixta de Cooperación, se establecen las prioridades, los programas y los proyectos que serán ejecutados durante el plazo de vigencia de la Comisión Mixta, que generalmente oscila entre los 3 y los 4 años. En Bolivia, en el marco del Programa de Cooperación Bilateral para el período 2006-2010, acordado en la IX Comisión Mixta de Cooperación Hispano-Boliviana, están siendo ejecutados programas o proyectos en el marco de los sectores definidos en el Plan Nacional de Desarrollo. Por otro lado, el Programa de Cooperación tiene como referencia las prioridades sectoriales y transversales establecidas en el Plan Director de la Cooperación Española.

4) El papel de la Fundación Philippe Cousteau «Unión de los Océanos»:

La Fundación Philippe Cousteau «Unión de los Océanos», tiene como objetivo principal el desarrollo de los principios de solidaridad entre los pueblos de la mar, una finalidad que queda recogida de manera especial en el acto identificativo de la institución, la Ceremonia de la Unión de los Océanos.

Asimismo, la Fundación tiene entre sus fines el impulso de la cultura en general y de la cultura de la Mar en particular de la Paz entre los pueblos, de la cooperación para el desarrollo, el fomento de la economía y de la investigación, la promoción del voluntariado y la planificación y ejecución de programas de cooperación y desarrollo culturales, cívicos y educativos o cualesquiera otros de naturaleza análoga, tanto en relación a la Mar y sus gentes en su más amplio sentido como en relación al medio terrestre, y todo ello a nivel nacional como internacional. En especial, contará entre sus finalidades con la defensa del Medio Ambiente y el desarrollo sostenible tanto en el medio marítimo como en el terrestre.

La Fundación Philippe Cousteau, concienciada con la situación actual de Bolivia ha identificado una primera reflexión respecto a los principales retos y amenazas con los que se encuentra Bolivia, que a su vez representan oportunidades y proyectos para la mitigación o reducción de los mismos. Entre los principales, destacamos:

Contaminación del agua:

La contaminación de las aguas ocasiona los mayores problemas de salud en la población boliviana. Se calcula que el 80% de las enfermedades en el país tienen origen en el consumo de aguas contaminadas, las diarreas infantiles son la principal causa de mortalidad. En las grandes extensiones alejadas de las ciudades, casi no existe contaminación de aguas, pero aún así existen enfermedades provocadas por el agua, esto es así, no por la contaminación, sino por la falta de tratamiento de las aguas destinadas al consumo humano, sucediendo esto por la falta de conocimientos en los pueblos indígenas originarios, y en mayor medida, por la falta de recursos económicos y conocimiento para paliar este problema.

El uso de aguas contaminadas, provenientes de la ciudad para regar lo cultivado, es muy común en las zonas aledañas a la ciudad de La Paz, dando lugar a enfermedades como salmonelosis, cólera, cisticercosis, amebas y otros.

El recurso agua, aunque abundantemente en Bolivia, tiene una distribución, tanto espacial como temporal, problemática. Particularmente en el Altiplano y Valles, el uso y manejo de este recurso tiene una demanda conflictiva entre la agricultura, minería, pesca y suministro urbano. No se dispone de una política definida para la utilización y conservación de agua potable, alcantarillado, energía hidroeléctrica, control de inundaciones, con respecto al impacto sobre el medio ambiente. El consumo de

agua para riego y humano alcanza niveles muy bajos. El sistema de eliminación de aguas servidas llega solamente al 22% de la población.

Existe contaminación por desechos tóxicos provenientes de actividades mineras, industriales, y mal uso de pesticidas y herbicidas

Pérdida de la cobertura vegetal:

La cobertura vegetal en general, y particularmente los bosques, está siendo severamente amenazada. Su destrucción tiene origen en la deforestación producida por la habilitación de tierras para cultivos comerciales, la agricultura migratoria, el sobrepastoreo, los requerimientos energéticos (leña) y la inadecuada explotación maderera (3). El área boscosa total de Bolivia comprendía poco más de la mitad del territorio nacional, esta superficie ha venido reduciéndose a un ritmo estimado de 1400 km² anual para cultivos. Esta cifra, por tanto, no incluye los bosques degradados por la tala selectiva de madera fina y superficies, donde se ha dado una regeneración natural de los bosques.

El mayor ritmo de deforestación se presenta en Santa Cruz Pailón - Los Troncos, en segundo lugar Cochabamba el Chapare y en tercer lugar el Beni en Yucumo - Rurrenabaque - San Borja. Se estima que en los últimos años el ritmo de deforestación es mucho más intenso que en cualquier época pasada.

Uno de los principales causantes de la deforestación en Bolivia es la agroindustria, la cual realiza enormes desbosques para la extensión de la frontera agrícola en el departamento de Santa Cruz. A pesar que varios estudios (proyecto Tierras Bajas), estiman que el 80% de las tierras forestales orientales no son adecuadas para la agricultura, se tiene prevista la deforestación de 3000 km² en 5 años, en zonas de bosque primario intervenido sólo con la tala selectiva, para la producción de soya y trigo.

La explotación forestal inadecuada produce tres efectos nocivos en el bosque: Degradación del valor económico del bosque por la extracción de maderas de gran valor sin ninguna reposición; Fuerte impacto sobre la fauna silvestre y el desplazamiento de colonizadores espontáneos, comerciantes y cazadores ilegales de fauna silvestre hacia áreas protegidas

Erosión de suelos:

La erosión de los suelos constituye el principal problema ecológico de Bolivia por sus características, magnitud e implicaciones para la economía rural y la alimentación de la población. Los procesos erosivos provocados por las actividades humanas tienen su origen en la época colonial con la introducción de técnicas inapropiadas de laboreo de la tierra, de especies ganaderas, el excesivo uso de leña y otros. La erosión se produce por las actividades humanas y también debido a fenómenos naturales. Cabe señalar que la mayor parte de los suelos del país son frágiles y que el uso de

técnicas inapropiadas puede llevar rápidamente a la erosión. En el ámbito nacional se presenta una erosión en diferentes grados y por diferentes razones, en una extensión no evaluada que puede llegar del 5 al 15% de la superficie total de Bolivia.

La erosión se presenta particularmente en áreas de agricultura tradicional y en zonas de colonización. Esta situación, que es aguda en el Oriente y la Amazonía del país, determina una expansión de la frontera agrícola, a costa de los bosques, con el subsecuente abandono de tierras, por las siguientes razones: colonización dirigida y/o planificada (de procedencia particularmente altiplánica); ubicación de tierras no aptas para la agricultura; rendimientos bajos y/o sostenibles, debido al uso de prácticas y cultivos inadecuados y/o por la falta de opciones tecnológicas; siembras extensivas de cocales, durante las dos últimas décadas, principalmente en los Yungas de La Paz y en el Chapare de Cochabamba y uso indiscriminado de pesticidas y agroquímicos en general.

En el altiplano y valles, la erosión de suelos es un problema agudo por sobrepastoreo, uso de la magra foresta altiplánica con fines energéticos y cambio en los planes maestros de ordenamiento de cuencas, subcuencas y microcuencas.

Las soluciones se ven dificultadas por la carencia de opciones tecnológicas de bajo costo para frenar la erosión y rehabilitar tierras. Tampoco existe un plan maestro de reforestación. No se han identificados las especies apropiadas para estas regiones. El pino y el eucalipto, especies más utilizadas en el pasado, no necesariamente han sido las más apropiadas.

Contaminación minera:

Bolivia ha sido un país tradicionalmente minero, pero la minería ha tomado muy pocas precauciones para evitar la contaminación de suelos y agua. Esta actividad, por sus propias características, es altamente contaminante. No hay estadísticas, excepto muy parciales, que indiquen la incidencia de las actividades mineras en el ambiente. La actividad minera consume alrededor de 32 millones de metros cúbicos de agua por año, la mayor parte de los cuales son devueltos a sus cauces naturales sin tratamiento.

Estas aguas contienen plomo, ácidos, cianuros, álcalis, iones metálicos y no metálicos, sólidos en suspensión, sustancias orgánicas y radioactivas que afectan notablemente a la salud de las poblaciones mineras, particularmente la salud de las poblaciones mineras, particularmente la de los pequeños cooperativistas que trabajan en condiciones muy precarias y a la de las zonas campesinas aledañas.

Otro tipo de contaminación peligrosa, es producida por la explotación del plomo y el oro. Como consecuencia de la explotación aurífera en Tipuani, Guanay en La Paz y Nueva Esperanza en Pando, grandes cantidades de mercurio se vierten en los ríos Beni, Madera, Madre de Dios; de igual manera un 60% del mercurio utilizada

en el proceso de amalgamación se evapora hacia la atmósfera, precipitándose en otras áreas.

Conclusiones y compromisos.

Llama la atención la sensibilidad creciente de la población Boliviana y de sus instituciones respecto a su posición marítima, a su necesidad de política marítima y a su unidad frente al objetivo de su histórica reivindicación de recuperar su salida al mar.

Así pues, tras el estudio y la reflexión y el análisis de los datos de campo que hemos podido recoger, podemos proponer las siguientes conclusiones:

Primera: El pueblo Boliviano y sus instituciones con su presidente Evo Morales a la cabeza consideran irrenunciable y su objetivo nacional prioritario la consecución de su reclamada salida al mar.

Segunda: La obtención de dicha salida al mar no tiene porque ser simultánea a la solución del conflicto territorial relativo a la soberanía. Dicha soberanía puede ser un objetivo a más largo plazo y sus formulas de obtención ser más sofisticadas y variadas, ya que ello sin duda, implica largos y complejos pleitos y modificaciones constitucionales de otros estados, todo ello, no de fácil consecución a corto plazo. Por otro lado, muchas son las opiniones que consideran a la soberanía más un obstáculo para el proceso de los pueblos Europeos e Iberoamericanos que una ventaja. Especialmente si pensamos en España y en los muertos y las víctimas inocentes, que las obsesiones soberanistas presentan en su haber, sin que, con el máximo respeto democrático a las discrepancias y minorías, estas «guerras soberanas» sean solución para el progreso de los pueblos, ni ejemplo a seguir por los Bolivianos.

Tercera: Las formulas alternativas de consecución de la salida al Mar: Acuerdo con Perú (solución ILO), solución Hidrobia y solución Chile, deben y pueden al menos las dos primeras, ser objetivos estratégicos inmediatos.

Cuarta: La armada Boliviana, la Procuraduría General, la Cancillería, el Parlamento y otras instituciones implicadas deben consensuar sus estrategias a través de una Política Marítima Nacional que sea la *Hoja de Ruta* a seguir por el Presidente, su Gobierno y el conjunto de instituciones y pueblo Boliviano.

Quinta: Dicha política debe ser de estado y no partidista, y en tal sentido ser consensuada y apoyada por tantos poderes e instituciones como sea posible.

Sexta: La Estrategia Marítima de detalle deberá ser mantenida en la debida reserva dadas las posibles oposiciones y obstáculos a superar.

Séptima: La Armada Boliviana y la Procuraduría General deberán además de fortalecer sus actuales medios, dotarse de todos los nuevos que sean necesarios para la nueva operativa marítima boliviana.

Octava: Las oportunidades de empleo marítimo, portuario y terrestre, así como

de operadores logísticos, ferroviarios y de los más diversos servicios, serán de gran alcance y requieren procesos de formación y adaptación a las nuevas realidades.

Novena: La nueva legislación Boliviana de Transportes (Ley General de Transporte N°165, del 16 de agosto de 2011) representa un gran hito de un elevado nivel de calidad que permitirá una implicación ordenada de los distintos modos de transportes.

Decima: La fortaleza de las instituciones Bolivianas, incluidas sus Universidades, en especial la UPB, y sus profesionales y sus empresas, estarán a la altura que esta oportunidad histórica representa.

Undécima: Este nuevo escenario geopolítico requerirá la adaptación de viejos conceptos como el de país mediterráneo, ya que Bolivia, más pronto que tarde, tendrá no una sino varias salidas al mar.

Duodécima: El Derecho Indígena Originario, experiencias positivas como el Acuerdo vigente entre Viena y Budapest para la salida al Mar y el nuevo Derecho Marítimo Internacional y Europeo ofrecen variadas y sugerentes soluciones alternativas, como es el caso de las «Autopistas del Mar» que creo, serán en realidad las conexiones que, recuperando la autentica historia de los pueblos originarios, unirán La Paz y el mar interior «Titicaca» con las aguas de los Océanos Pacífico y Atlántico, y desde ellos con el resto del planeta.

Decimotercera: Los actuales niveles de ordenación y seguridad marítima y seguridad portuaria, así como los profundos cambios que se avecinan en este sofisticado sector, permitirán sin duda a Bolivia situarse como un modelo en el mundo.

Decimocuarta: Las industrias y el comercio Boliviano, sus zonas y plataformas logísticas interiores y exteriores tendrán nuevas oportunidades de crecimiento y desarrollo con beneficios para el conjunto del pueblo Boliviano.

Decimoquinta: Los profesionales más diversos, Ingenieros, Abogados, economistas, técnicos y operadores del transporte y la logística, cargadores, transitarios etc. y los oficios de toda cualificación, se verán ante imprescindibles nuevas y provechosas oportunidades.

Decimosexta: La solución pacífica e inteligente de conflictos debe de ser, como lo son la música y la cultura del altiplano, un ejemplo a ofrecer para otros pueblos, frente a tanto desorden y estériles enfrentamientos como existen en la actualidad en el mundo.

Decimoséptima: Las Instituciones Internacionales, Europa y los amigos y vecinos de Bolivia deberán estar a plena disposición para ayudar a los Bolivianos en este crucial punto de su historia.

Compromiso de la Fundación Phillippe Cousteau «Unión de los Océanos»

En mi caso como profesional y Secretario de la Fundación Phillippe Cousteau «Unión de los Océanos» queremos reiterarles nuestro absoluto compromiso con Vds., con esta Universidad y con todas aquellas instituciones y organismos que estén dispuestos a defender el pueblo Boliviano y a sus legítimos intereses y derechos inalienables.