# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE NICARAGUA UNAN – LEÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES



Monografía para optar al Título de Licenciado en Derecho

# ANALISIS DE LA LEY 800: LEY DEL REGIMEN JURIDICO DEL CANAL DE NICARAGUA Y ANALISIS COMPARATIVO CON EL CANAL DE PANAMA.

#### **Autores:**

- Erick Narcys Boddyn Reyes
- Xiomara Eliethe Arcia Celis
- Elayne Filomena Delgadillo Pastora

#### **Tutor:**

— Dr. Denis Iván Rojas Lanuza

León, Septiembre del 2014

A la libertad por la Universidad

## Agradecimientos.

Agradezeo en primer lugar y sobre todo a Dios, la fuerza y la sabiduría para terminar nuestro trabajo, los logros y éxitos personales no son solo de uno sino también de las personas que fueron parte y contribuyeron para la realización de nuestras metas y proyectos que nos trazamos en nuestras vidas, ya sea dando su motivación, consejo o ayuda, esas personas que están siempre junto a nosotros, llamadas familia, compañeros, amigos y merecen reconocimiento de nuestra parte, por ello les estamos total y eternamente agradecidos.

Agradezco también, y de manera muy especialmente a nuestro tutor y metodólogo Dr. Denis Iván Rojas Lanuza por su valioso aporte dedicación, tiempo y consejos para poder culminar nuestro valioso trabajo.

Erick Narcys Boddyn Reyes.

## Dedicatoria

Primeramente a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud, vida y lo necesario para seguir adelante día a día para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A mi padre José Ramón Boddyn por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor. A mi hermano por los ejemplos de perseverancia y constancia que lo caracterizan y que me ha infundado siempre, por el valor mostrado para salir adelante y por su amor y a todos aquellos que ayudaron directa o indirectamente a realizar este documento.

Erick Narcys Boddyn Reyes

# *Agradecimiento*

En primer lugar agradezeo a Dios por darme la oportunidad de estar en este mundo por iluminar mi camino y darme la sabiduría necesaria para poder culminar mis estudios. A mi familia por ser un apoyo fundamental para la culminación de mis estudios en especial a mis padres y a mi tía Anielka Reyes Pastora que más que una tía ha sido una segunda madre para mí ya que siempre he tenido su apoyo de manera incondicional para poder realizarme como persona y como profesional.

Agradezco también a todos los maestros de la facultad de derecho por los conocimientos adquiridos y en especial a nuestro tutor el Dr. Denis Iván Rojas Lanuza por su valioso aporte de educación tiempo y consejo para poder terminar nuestro trabajo monográfico.

Elayne Filomena Delgadillo Pastora.

## Dedicatoria

Dedico este trabajo primeramente a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto haberme dado salud y darme lo necesario para seguir adelante día a día para así poder lograr mis metas y objetivos además de su infinita bondad misericordia y amor.

H mis padres Anabela Pastora Castillo y Evertz Antonio Delgadillo Moreno por sus consejos apoyo valores y la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien y más que nada por su amor H mis abuelito (a) Pedro Pastora Sequeira y Esther Castillo (QEPD) y que en el tiempo que comparto con ellos siempre conté con su apoyo amor y consejos Y a todas aquellas personas que de una u otra forma contribuyeron en la realización de este trabajo monográfico.

Elaine Filomena Delgadillo Pastora.

## Agradecimiento

Esta monografía fue un proceso de aprendizaje y experimentación personal, que necesito de la paciencia de mucha gente para llegar a buen término. Por esto agradezco mucho a mi tutor Denis Iván Rojas Lanuza por guiarme paso a paso en la elaboración de esta monografía.

También agradezco a mi planta de profesores porque día a día clase a clase y tema a tema pudieron inducir en mí una visión crítica de la realidad política jurídica y social del país y del mundo. Gracias, y espero aprovechar todo lo que me dieron.

Xiomara Eliette Hreia Celiz.

## Dedicatoria

Primeramente a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud, ser el manantial de vida y darme lo necesario para seguir adelante día a día para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A mi padres Xiomara del Carmen Celiz Caballero y Jorge Rafael Arcia Paniagua, por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por los ejemplos de perseverancia que los caracterizan y que me han infundado siempre, por la motivación que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor.

H mi hermano por ser el ejemplo de un hermano mayor y de la cual aprendí aciertos y de momentos difíciles y a todos aquellos que ayudaron directa o indirectamente a realizar este documento.

Xiomara Eliette Hrcia Celiz.

# ANALISIS DE LA LEY 800 (LEY DE REGIMEN JURIDICO DEL CANAL DE NICARAGUA) Y ANALISIS COMPARATIVO CON EL CANAL DE PANAMA.



## **INDICE**

INTRODUCCION	1
CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES	
1.1. Antecedentes	8
1.2. Conceptos básicos sobre la creación de un canal	16
1.2.1. Canal inter oceánico	16
1.2.2. Aguas Interiores	17
1.2.3 Aguas Internacionales	17
1.2.4. Mar Territorial	18
1.2.5. Zona Contigua	19
1.2.6 Zona Económica Exclusiva	19
1.2.7 Derecho Marítimo	21
1.2.8 Aeropuerto	21
1.2.9 Bahía	22
1.2.10 Comercio Marítimo	23
1.2.11 Canal Seco.	24
1.2.12 Ferrocarril	25
CAPITULO II: ANALISIS DE LA LEY 800 (LEY DI JURIDICO DEL CANAL DE NICARAGUA).	E REGIMEN
2.1 Análisis a la ley 800. Ley del régimen jurídico d interoceánico de Nicaragua y de creación de la autoridad interoceánico de Nicaragua	del gran canal



2.2 Objeto e interés de la ley	32
2.3 Naturaleza jurídica	32
2.4 Constitución, denominación, domicilio y duración	33
2.5 Celebración de actos y contratos civiles o comerciales	34
2.6 Dirección y Administración.	35
2.7 De los Permisos de Estudio, Diseño, Construcción	у
Operación	36
2.8 De la Gestión Ambiental	36
2.9 De la Propiedad de la Ruta y del Proceso de Adquisiciones	de
las Áreas de Dominio Privado y Comunal	37
2.10 Seguridad y Defensa	.38
2.11 Exenciones de impuestos.	39
2.12 Reglamentación.	39
CAPITULO III: ANALISIS COMPARATIVO DEL REGIM	IF.N
JURIDICO DE CREACION DEL CANAL DE PANAMA CON EL	
NICARAGUA.	DL
3.1. Aspecto Histórico.	
3.1.1. Canal de Panamá	40
3.1.2. Canal de Nicaragua	.44
3.2. Aspecto Jurídico	
3.2.1. Canal de Panamá	49
3.2.2. Canal de Nicaragua	
	.49
3.3. Aspecto Económico.	.49 .56
3.3. Aspecto Económico	.49 .56 .61
	.49 .56 .61



RECOMENDACIONES	73
FUENTES DEL CONOCIMIENTO	75
ANEXOS	78



## **INTRODUCCIÓN**

Nuestra Monografía se titula Análisis de la ley 800 ley del régimen jurídico del Canal de Nicaragua y análisis comparativo con el canal de Panamá con este tema se pretende analizar e interpretar el régimen jurídico del Canal de Nicaragua y la importancia que tiene este para el desarrollo económico del País y un análisis comparativo con el Canal de Panamá. Por su naturaleza e importancia, el desarrollo del Proyecto estaría regulado por un Marco Jurídico especial, incluyendo los aspectos para otorgar en concesión o trabajar por medio de un acuerdo de participación público-privado su construcción, financiamiento, operación o prestación de servicios y mantenimiento, incluyendo los estudios de factibilidad y el diseño. Esto incluye la ley de carácter general y correspondientes reglamentos y contratos.

La Ley de Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua que se ha preparado, armoniza el pleno ejercicio de la soberanía con la necesidad de permitir obtener en los mercados mundiales de capital los fondos requeridos por los inversionistas privados y de contribuir a la factibilidad del proyecto. Un estricto control medio ambiental y el impacto positivo de su manejo sostenible estarían asegurados con las recomendaciones de los estudios de impacto ambiental, así como por las atribuciones asignadas al organismo que actuaría como ente supervisor.

Una política de amistad y apertura a todas las naciones motivará el interés en un proyecto de auténtico servicio público internacional y neutral. La



Transparencia y equidad de los procesos de asignación de la concesión o mediante invitación o concurso internacional abierto, facilitarán la participación de importantes grupos de inversionistas privados idóneos. La negociación adecuada, bajo reglas claras previamente conocidas, permitirá una relación duradera, respetuosa y de mutuo beneficio, facilitando al Estado incrementar sus ingresos y establecer en el País un proyecto de gran impacto en la vida Nacional.

El proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua (el Gran Canal o el Proyecto), con un costo de inversión de unos US\$40,000 millones en precios del 2013, consiste en unir a los océanos Atlántico y Pacífico por medio de un canal acuático. Tiene dos componentes: (a) infraestructura, incluyendo estudios, diseño, financiamiento, construcción y operación de un canal interoceánico con capacidad para grandes buques de hasta 250,000 toneladas de peso muerto ("deadweight tonnage" -dwt-) y longitud de 286 kilómetros (Km), incluyendo 80 Km en el lago de Nicaragua; y (b) restauración, preservación y desarrollo del medio ambiente en la zona de influencia del Gran Canal en el País.

¿Existe la necesidad de un nuevo canal interoceánico en las Américas?, por el Canal de Panamá pasan unos 200 millones de toneladas métricas (TM) anuales o el 2.9% de la carga marítima mundial (estimada en 6,961 millones y 10,529 millones de toneladas métricas (TM) para 2005 y 2019, respectivamente). Con la ampliación proyectada del canal de Panamá, para permitir el paso de buques de tamaño mediano, este podría captar unos 300 millones de TM en 2019 (año estimado de inicio de operaciones del Gran Canal), manteniendo su participación de 2.9% en la carga marítima mundial o



aproximadamente un tercio de la demanda potencial estimada de 912 millones de TM, quedando una demanda insatisfecha significativa. Actualmente, buques por encima del tamaño que permite el Canal de Panamá tienen mayores costos y muchos días más de navegación (hasta US\$2 millones y 36 días adicionales por viaje, según la ruta). Aún más, la construcción de buques cada vez más grandes que aquellos que podrían pasar por Panamá ampliado, requiere de una nueva vía de tránsito eficiente y eficaz entre los dos océanos para servir la demanda. Todo ello haría que ambas vías, Panamá y el nuevo canal, sean básicamente complementarias y no competitivas así que esto hace una necesidad de tener un nuevo canal interoceánico para que sirva de oxigenación a la gran demanda mundial del tránsito marítimo.

El motivo que llevo a desarrollar este tema es por la suma importancia que se considera que este tiene tanto de manera jurídica por la creación de normas de interés supremo Nacional como económica para un País en vías de desarrollo.

Hoy en día, es de vital importancia la construcción de un segundo canal debido al crecimiento del comercio global, las nuevas rutas de comercio y el incremento dramático del tamaño de los buques que transportan bienes y artículos alrededor del mundo el Gran Canal generaría ahorro en costo y en tiempo de navegación a los buques transitando actualmente por rutas alternas relevantes. Asimismo la operación de buques más grandes también generaría ahorros por economías de escala en comparación con buques de menor capacidad. Estos ahorros, a su vez, permitirían una disminución en tarifas al usuario de los servicios de transporte marítimo. Finalmente, el Gran Canal tendría un impacto importante en la industria naviera al estimular la construcción de buques que al entrar en operación demandarían un desarrollo



portuario adicional tanto en infraestructura como en equipos para atender estos buques, en particular en los puertos de origen y destino de las rutas de contenedores.

Se ha planteado como objetivo general el análisis comparativo del régimen jurídico de la ley 800 de Nicaragua con el canal de Panamá. Así mismo para lograr nuestra meta también nos hemos planteado los objetivos específicos el primero sería definir los conceptos básicos relacionados a la creación de un canal interoceánico, el segundo analizar el régimen jurídico de la ley 800 de Nicaragua y el tercero hacer una comparación del régimen jurídico de creación del canal de Panamá con el de Nicaragua.

El método utilizado en esta investigación monográfica es analítico, comparativo y documental el cual consiste primordialmente en la presentación selectiva de lo que los expertos han dicho o escrito sobre el tema determinado. El método analítico es aquel que consiste en descomponer el texto en partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos es necesario conocer la naturaleza del fenómeno y objeto que se estudia para comprender su esencia este método nos permite explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

El método comparativo consiste en poner dos o más fenómenos, uno al lado del otro, para establecer sus similitudes y diferencias y de ello establecer conclusiones que definan un problema o establezcan caminos futuros para mejorar el conocimiento del tema que se está tratando en este caso recae en las similitudes y diferencias entre las leyes y acuerdos creadoras de cada una de las instituciones en estudio.



El método documental es la que se realiza, como su nombre lo indica, apoyándose en fuentes de carácter documental, esto es, en documentos de cualquier especie tales como, las obtenidas a través de las fuentes bibliográficas, hemerograficas o archivistas la primera se basa en la consulta de libros, la segunda en artículos o ensayos de revistas y periódicos y la tercera en documentos que se encuentren en archivos como cartas de oficios, circulares, expedientes.

Las fuentes primarias fueron proporcionadas por las diferentes legislaciones estudias de cada uno de los países expuesto, destacando dado su importancia por rango las constituciones nacionales, los tratados internacionales y otras leyes tales como la Constitución Política de la República de Nicaragua -2 ediciones, Managua: HISPAMER 2014, Ley número 800, Ley del régimen Jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del gran canal interoceánico de Nicaragua, Ley 840, Ley Especial para el Desarrollo de la Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente al Canal, Zonas Libres de Comercio e Infraestructuras Asociadas, Convenciones de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar celebradas en Ginebra en 1958 y 1960.

Las fuentes secundarias como las revistas, libros, documento como hacer una tesis en derecho aquí algunas, JIMÉNEZ PIERNAS Carlos 2009, introducción al derecho internacional público Madrid España, editorial tecnos, LÓPEZ RUEDA Francisco Carlos, concepto y caracteres del derecho marítimo V universitas, núm. 106, diciembre 2003, Pontificia universidad Javeriana



Colombia, GERSTLE Mack, Panamá 1971, La tierra dividida historia del canal de Panamá, Panamá Editorial universitaria.

Las fuentes terciarias como páginas web tales como: VÉLEZ ANASTASIO Hugo J, consideraciones sobre el canal y el tratado Ortega/ Wang Ying, publicado el 11 de julio del 2013 disponible en www.diarionica.com/.../5414-ensayo-sobre-elcanal-interoceanico-de-nic, JOLY Antonio, canal de Nicaragua un sueño francés publicado en junio del 2013, disponible en www.laprensa.com.ni/2013/06/.../152574-canal-nicaragua-sueño-frances,

CHAVARRIA DOMINGUEZ Sebastián 2013. La posible construcción del canal y las reales limitaciones a la soberanía (en línea) http://www.el%20socialista%centroamericanonicaragua\_%nicaragua,

ARÉVALO ALEMÁN Raúl 2013. Rompe el silencio Wang Jing de china continental (en línea) disponible en http://www.lajornadanet.com, GOMES Oliver, historia del canal de Panamá una aventura al corazón de las Américas, publicado el 2 de abril del 2009, disponible en http://youtu.be/D9MFpao6\_qM .

En este trabajo se abordaran tres capítulos en donde el primer capítulo los aspectos generales se abordaran los antecedentes históricos y científicos de la creación del canal desde sus inicios hasta nuestros días del proyecto del canal de Nicaragua y abordaremos también algunos conceptos básicos que debe llevar sobre la creación de un canal. El segundo capítulo se abordara la ley 800 que es la ley del régimen jurídico del canal de Nicaragua aquí se observara cual es el objeto de la ley cuales va hacer su naturaleza, la obligatoriedad, reglamentación y finalidad que va a seguir dicha ley. En el tercer capítulo se abordara un análisis comparativo del régimen jurídico de creación del canal de panamá con el de Nicaragua tomando en cuenta la



constitución de panamá de ese entonces y la actual de Nicaragua, leyes, decretos, reglamentos y tratados suscritos que influyeron en la creación del canal.



#### **CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES**

#### 1.1 Antecedentes

En 1524 el conquistador español Don Hernán Cortez escribe acerca de realizar un canal interoceánico entre el Atlántico y el Pacifico valdría más que la conquista de México y desde ese entonces Nicaragua fue atención mundial por contar con una singular geografía ofrecida por las características de su territorio<sup>1</sup>.

Impulsado por el príncipe Luis Napoleón en exilio alrededor de 1840 este recibió una carta del Ministro de relaciones exteriores de Nicaragua, Montenegro quien le dio el poder de crear y organizar una empresa Europea para la perforación de un canal interoceánico, se le informo además de la decisión del gobierno de Nicaragua de llamar el canal "Canal Napoleón de Nicaragua". El Príncipe propuso una ruta la cual pasaba por los dos lagos hasta el Pacifico por la zona de León y prometió convertir Masaya en una isla Constantinopla de los tiempos modernos.

Luis Napoleón aprovecho su instancia en Inglaterra para poner su plan sobre la excavación del canal en blanco y negro, escribió en 1846 "Hay en el nuevo Mundo un País maravilloso y hay que añadir hasta el día de hoy inútilmente ocupado este es el Estado de Nicaragua".

Una serie de eventos políticos sucedieron y en Francia se produjo la conocida revolución denominada primavera de los pueblos en el año de 1848 lo que llamo a Napoleón de regreso a Paris.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> VÉLEZ ANASTASIO Hugo J. Consideraciones sobre el canal y el tratado Ortega/ Wang Ying, disponible en www.diarionica.com/.../5414-ensayo-sobre-elcanal-interoceanico-de-nic, consultado el 15 de Junio del 2014.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> JOLY Antonio. Canal de Nicaragua un sueño francés publicado en Junio del 2013, disponible en www.laprensa.com.ni/2013/06/.../152574-canal-nicaragua-sueño-frances, consultado el 17 de Junio del 2014.



Napoleón fue elegido Presidente y después de un golpe de Estado se convierte en el Emperador Napoleón III, América Central y México guardan su interés ante el Emperador pero este se alejó del canal de Nicaragua, sin embrago la idea no murió en Francia fue retomada por un Francés que se enamoró de Nicaragua Félix Belly quien defendió hasta la muerte la idea de construir un canal en este País.

En 1858 recién llegado Belly a América Central se las arregló para hacer firmar por Tomás Martínez entonces Presidente de Nicaragua una concesión de 99 años a una empresa Francesa para la creación de zonas francas en ambos extremos del futuro canal y el derecho de expropiación de una franja de cuatro kilómetros a lo largo de la futura ruta.

Hasta ese día Belly llego más allá de los que firmaron este tipo de concesión de hecho logro la hazaña de firmar su texto no solo con el Presidente Martínez sino también con Juan Rafael Moras Porras en aquel tiempo Presidente de Costa Rica.

Belly hábil diplomático sugiere el camino del canal por el rio San Juan propone cortar el pequeño istmo por el rio Sapoa desembocando en la bahía pacifica de salinas en Costa Rica, Belly proponía además cerrar la bahía por una represa compuesta por los materiales resultados de la excavación del istmo y los dos Presidentes coincidieron en que el canal fuese entonces frontera común entre los dos Estados este acuerdo fue firmado el 1 de mayo de 1858 en Rivas, acto que coincidió con el primer aniversario de la rendición de William Walker.

Se le haría difícil al Presidente Tomas Martínez la ratificación del acuerdo al cual la Asamblea Nacional aportara enmiendas entre las cuales la eliminación



de la concesión de la tierra, el Presidente será además duramente criticado por los representantes de los Estados Unidos.

Belly negociaría también la concesión en Francia para buscar financiamiento sin mucho éxito y regresaría a Nicaragua con toda una tropa de especialistas de todo tipo para iniciar el canal y la creación de una colonia Francesa en el castillo que se llamaría Felicia.

De regreso a Francia incluso firmo un acuerdo con una empresa ferroviaria francesa para construir un ferrocarril acuerdo firmado también por el señor Marcoleta embajador de Nicaragua en Paris , definitivamente Belly lo intento todo y firmo todo tipo de proyectos canal húmedo, canal seco , expropiaciones desafortunadamente los problemas financieros enfermedades y traiciones rompen con el sueño de Belly<sup>3</sup> .

Nicaragua en 1849 mediante patrocinio del embajador norteamericano Jorge Squier otorga una concesión a la Accesory Transit Company del comodoro Cornelius Vanderbilt el derecho de construir un canal en un plazo de 12 años igualmente obtuvo la concesión para abrir la ruta interoceánica y transportar pasajeros hacia california, Vanderbilt fue el primero que abrió la ruta del tránsito por Nicaragua. Desde entonces la preocupación de Nicaragua ha sido tratar de llevar a cabo el sueño de la construcción del canal, pero conservando la Soberanía Nacional, Sin embargo las potencias de entonces Gran Bretaña y de los EEUU en menosprecio a su independencia y autonomía sin consultarle a Nicaragua firmaron entre ellos en 1850 un tratado a sus espaldas, el tratado Clayton/ Bulwer en el que supuestamente renunciaban al control exclusivo sobre la ruta canalera.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> VELEZ A. Óp. cit. página 12 A. consultado el 15 de Junio del 2014.



En ese momento se alzó la voz de Don Toribio Tijerino Pomar para alertar al peligro que Nicaragua se exponía con la cantata de que el canal interoceánico tradicional garantizaría el acelerado progreso, la viabilidad económica de Nicaragua y que estaba asegurada por la ruta interoceánica y la construcción del canal parecía inminente la realidad indicaba que ese progreso estaba basado únicamente en los intereses de las compañías extranjeras concesionarias de la ruta de tránsito.

En mayo de 1851 el supremo director de Nicaragua José Laureano Pineda preocupado en los alcances del proyecto canalero en cuanto a la injerencia del capital extranjero que bien pudiera atentar contra la soberanía de la Nación llego incluso a sugerir volver a unirse como federación Centroamericana para hacerle frente común a la injerencia extranjera.

Influenciado por la construcción del canal de Suez el 17 de noviembre de 1869 después que había sido demostrada su viabilidad tecnológica al ser realizado por una compañía francesa presidida por Fernando Lesseps este estímulo el interés de los Estados Unidos de llevar a cabo el canal de Nicaragua.<sup>4</sup>

Un senador politécnico amigo del emperador Napoleón III Michel Chevalier firma en Managua con el ministro de relaciones exteriores en 1868 una concesión de 99 años con dos kilómetros de propiedad de tierra a cada lado del canal la exención de impuestos y otros beneficios. <sup>5</sup>

Al gobierno de Nicaragua le queda la sola calidad de asesor de la junta directiva de la futura compañía del canal, Chevalier solo envió al terreno un ingeniero sin medios y olvido rápidamente el canal, a inicios de 1870 el

.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Ibídem página 14.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup>, JOLY Antonio. Óp. Cit, pagina 18.



presidente Ulises Grant encargo a unos estudiosos que fueron realizados bajo la coordinación del comandante Edward P Lull y de A Menocal como jefes de ingenieros con resultados positivos hacia la construcción de la ruta canalera por el rio San Juan estas se vieron confirmadas a inicios de 1876 cuando la comisión del canal interoceánico presento su informe final al Presidente Norteamericano recomendado por unanimidad la opción por Nicaragua.

En noviembre de 1877 Arístides Paul Blanchet otro Francés firmo un nuevo contrato con la Republica de Nicaragua para construir un canal interoceánico para el tránsito de los lagos de Nicaragua y 353 kilómetros cuadrados de tierra Para el cultivo de goma este es el principio del ocaso de la aventura Francesa por lo que concierne el canal en Nicaragua.

Ferdinand de Lesseps quien en un momento dado apoyo a Blanchet se dejó seducir por el proyecto del canal de Panamá conocemos el resultado y el fiasco político y financiero que abrió las puertas a los Estados unidos para realizar el proyecto así murió el sueño Francés en el siglo XX .

En 1879 Don Tomas Ayón en su carácter de ministro de relaciones exteriores realizo un contrato con una compañía Francesa presidida por Ferdinand Lesseps pero no tuvo efecto ya que no fue ratificado por el senado muy a pesar de las múltiples gestiones de parte de los franceses para la obtención de una concesión canalera tiempo después el 24 de abril el gobierno de Nicaragua otorgo una concesión canalera a A.G. Menocal representante de la Maritime Canal que Company of Nicaragua que era una compañía privada pero por no haber podido reunir los recursos financieros el contrato estaba por ser rescindido lo que hizo que el gobierno de los EEUU asumiera los derechos de la construcción a cambio de la cesión de las aguas y las islas del lago de



Nicaragua, más una franja de territorio de cinco millas de ancho a lo largo de toda la ruta la propuesta fue rechazada por el gobierno de Nicaragua<sup>6</sup>.

la presión al Presidente Adán Cárdenas fue intensa pero él se mantuvo en rechazarla al argumentar que desacreditaría al gobierno de Nicaragua ante la opinión pública, en tanto la violaba la integridad territorial y a la soberanía de la Nación, pero los Estados Unidos sumamente interesados en la concesión canalera.

En julio de 1884 modificaron su propuesta excluyendo lo relacionado a la cesión de los territorios propuesta que si fue considerada por el presidente Cárdenas pero sujeta a una previa consulta con una junta de notables entre los que se encontraban cuatro ex presidentes de la Republica Fernando Guzmán, Joaquín Zavala, Pedro Joaquín Chamorro y Vicente Cuadra a una amplia consulta situación que al final motivo después de la intromisión del presidente Justo Rufino muy a pesar que el general José Santo Zelaya había declarado oficialmente en 1894 que dos obras grandiosas se agitan en este momento en la esfera de lo posible y parecen prontas a resolverse el canal de Nicaragua y la unión de Centroamérica la primera ha de hacer de nuestra patria un emporio y la segunda la hará digna de figurar entre las naciones.

El general Zelaya se mantuvo firme en su negativa a ceder a los EEUU la jurisdicción civil sobre la faja territorial a lo largo de la ruta manteniendo en consecuencia graves tensiones internacionales en defensa de la soberanía Nicaragüense que al final influyeron de alguna manera en su caída en 1909 <sup>7</sup>.

-

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> VÉLEZ ANASTASIO Hugo J, Op.cit, pagina 20.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Ibídem, pagina 21.



Nicaragua en 1885 vuelve a otorgar los derechos del canal a Estados Unidos, se envían unos inspectores para estudiar una posible ruta, dos años después se crean empresas estadounidenses para realizar la construcción del canal este proyecto no se logra realizar y se derrumba en 1893, el presidente de Estados Unidos Williams Mckinley cuatro años después en 1897 nombra la comisión del canal este lleva a cabo un estudio de 20 meses en todo el País y recomienda una ruta.

En el año de 1914 inauguran el canal de Panamá, que permitió a los barcos cruzar los 80 kilómetros y 50 millas entre el Atlántico y el Pacifico en 10 horas al mismo tiempo Estados Unidos paga a Nicaragua 3 millones de dólares por la opción de construir y operar un canal allí, el gobierno de Nicaragua tiempo después en 1989 forma una comisión para estudiar la viabilidad de un canal expertos japoneses acuden a discutir sobre las ideas de construcción del canal.

Inversionistas de Estados Unidos, Asia y Europa En 1995, bajo el gobierno de Doña Violeta B. de Chamorro, inversionistas de Estados Unidos, Asia y Europa planean una ruta ferroviaria de alta velocidad de 400 kilómetros (250 millas) y un costo de 1.400 millones de dólares un canal seco. Posteriormente el Presidente de Nicaragua, Arnoldo Alemán, descarta ese plan dos años más tarde, citando posibles efectos negativos al medio ambiente, y a cambio en el año de 1999, nombra una comisión para estudiar un canal interoceánico.

En el 2004 el gobierno Nicaragüense consideró la propuesta de un canal que permitiría a barcos de mayor calado que los del canal de Panamá hacer su travesía a través de Nicaragua Sin embargo el costo sería del orden 25 mil millones de dólares, 25 veces presupuesto anual de dicha Nación



Centroamericana y se toparía con oposición de ambientalistas. Con el pasar del tiempo en el año 2006 el gobierno de Nicaragua hace una propuesta de un canal interoceánico de 280 kilómetros y 173 millas y 18.000 millones de dólares entre puntos cercanos a Rivas en el Pacifico y Bluefields en el Atlántico.

Se estima que la construcción tardara entre 11 o 12 años, el 3 de julio de 2012 la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó con amplia mayoría la ley que autoriza construir un canal interoceánico de gran calado entre el Caribe y el Pacífico, una obra que durará unos 15 años y costará 40.000 millones de dólares.<sup>8</sup>

El 13 de junio, la Asamblea aprueba construcción del Canal Con 61 votos a favor, 25 en contra, dos presentes y una abstención, la legislación fue aprobada la "Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas", tras un debate que duró tres horas. La ley otorga la concesión por 50 años, prorrogables por el mismo periodo, a la empresa china HK Nicaragua Canal Development. Además, esta concesión le otorgaría a la nueva "Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A", la construcción de un oleoducto que conectaría espacios en litorales del Pacífico y del Atlántico; la construcción de dos puertos de aguas profundas, uno en el Pacífico y otro en el Caribe, ambos serían unidos por un canal seco por el cual circularía un ferrocarril de carga. También se crearían dos zonas de libre comercio y la construcción o ampliación de un aeropuerto internacional en cada una de esas zonas.

15

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup>VÉLEZ ANASTASIO Hugo J, Óp. Cit, pagina 22.



Entre las empresas contratadas para este proyecto, se encuentran por una parte Environmental Resources Management (ERM), la consultora que se encargará de manera independiente investigar el impacto ambiental y social de la ruta seleccionada para este canal. Por otro lado, China Railway Construction Corporation fue contratada para llevar a cabo la evaluación de viabilidad inicial de acuerdo a estándares internacionales, técnicos, entre otras compañías seleccionadas por HKND Group McKinsey & Company por otra parte es la empresa encargada de proporcionar a HKND Group la investigación y análisis del proyecto del gran canal de Nicaragua.

Este nuevo canal permitirá aumentar el tránsito de barcos de carga más grandes, pesados y con mayor calado, ayudará a promover el comercio entre los países de América Latina, Europa, y entre China con América, Brasil, Europa, al permitir un mayor tránsito de carga a un menor tiempo de entrega de mercadería, lo que permitirá aumentar la importancia comercial y de navegación del Océano Pacífico en el nuevo siglo.<sup>9</sup>

## 1.2 Conceptos básicos de la creación de un canal

## 1.2.1 Concepto de Canal Interoceánico

El Canal de Nicaragua es una propuesta de construcción de una vía fluvial que conectaría el mar Caribe, el Océano Atlántico con el Océano Pacífico a través de Nicaragua en América Central. Dicho canal iría por río hasta el Lago Cocibolca (Lago Nicaragua), y cruzaría el istmo de Rivas para alcanzar el Pacífico.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> VÉLEZ ANASTASIO Hugo J, Óp. Cit, pág. 23.



El canal interoceánico en Nicaragua es un proyecto que significa "todo" para el pueblo hermano, su historia está llena de sueños en un contexto donde esa ruta sería el ombligo de la humanidad, sin embargo diferentes situaciones internas y externas destruyeron cualquier posibilidad hasta hoy.

### 1.2.2 Aguas Interiores

Son aquellas aguas marinas o no continentales que tienen su límite exterior en el mar territorial y en su límite interior en la tierra firme lo que no es mar territorial es mar interior ,son las aguas de un puerto o de una bahía esas aguas se conciben casis como una extensión del territorio terrestre por tanto al tener una concepción de territorio terrestre tiene una soberanía casi completa este concepto de plenitud diferencia a esta agua del mar territorial en esta agua el estado ribereño puede rechazar que pueda acceda a ella cualquier buque extranjero salvo en caso de emergencia esto no se da en mar territorial donde existe el paso inocente en base a la libertad de comercio hace que por acceso convencional se hace que tenga acceso a estas aguas según los convenios también se entiende por aguas interiores los lagos los ríos no internacionales y los mares interiores siempre que todas las orillas de este pertenezcan a este Estado.<sup>10</sup>

## 1.2.3 Aguas Internacionales

Son aquellos grandes cuerpos de agua, como océanos, lagos, ríos, o flujos subterráneos que trascienden los límites internacionales, es decir, que están fuera de las jurisdicciones nacionales. También se conocen como "alta mar", o en latín "mare liberum". ¿Y quién decide desde qué punto en el océano

\_

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> JIMÉNEZ PIERNAS Carlos 2009, Introducción al derecho internacional público Madrid España, Editorial Tecnos, pág. 311.



estamos hablando de aguas internacionales? Para regular esto y otros temas involucrados, como lo que preguntas sobre las actividades marítimas que existan en ellas, existen acuerdos internacionales, el más importante de ellos la llamada "Convención del mar", un tratado multilateral de las Naciones Unidas. Está todo muy bien establecido, con los derechos y obligaciones correspondientes a cada país sobre su mar contiguo. Conceptos relacionados al tema es el mar territorial (con una longitud de 12 millas), la zona contigua, de otras 12 millas, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, para llegar finalmente al "alta mar", por ejemplo los barcos se encuentran bajo las normas del estado al que pertenecen, pero en actos criminales como la piratería, cualquier nación puede intervenir. También hay casos "límites" que aprovechan ciertas áreas no claramente regladas, como por ejemplo los barcos que son "casinos flotantes", que se alejan de las costas lo suficiente para poder llevar a cabo apuestas en algunos casos no permitidos en algún estado en cuestión.<sup>11</sup>

#### 1.2.4 Mar Territorial

El concepto de mar territorial se recoge en el art 2 de la CNUDM, que establece que la soberanía del Estado se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial esta soberanía alcanza a la columna de agua, lecho y subsuelo así como a los recursos naturales existentes y al espacio aéreo supra yacente al mismo y solo está limitada por el derecho del paso inocente que poseen los buques extranjeros para navegar por dichas aguas. La anchura del mar territorial ha sido, como ya hemos constatado, uno de los temas respecto de los que ya ha sido difícil obtener un consenso general de los Estados a lo largo

<sup>11</sup> Ibídem. Pág. 315.



de la historia del derecho del mar finalmente dicho consenso se obtuvo art 3 todo Estado tiene derecho a establecer la anchura del mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base la delimitación del mar territorial engloba tres aspectos la delimitación del mar territorial engloba tres aspectos la delimitación interior ( las líneas de base ) ; la delimitación exterior ( la líneas paralela a la línea de base que se encuentra a una distancia igual a la anchura del mar<sup>12</sup>

## 1.2.5 Zona Contigua

Una zona de alta mar contigua al mar territorial en dicha zona se permite al Estado ribereño que ejerciese la vigilancia que considerase necesaria para prevenir o perseguir infracciones de sus derechos internos en materias aduaneras fiscales de inmigración o sanitarias el fundamento es que un mar territorial pueda defender su mar territorial no desde dentro si nos desde fuera la zona contigua no podrá exceder 12 millas desde la línea de base es decir que no se puede superar las 12 millas sumando la zona contigua y la zona del mar territorial en 1982 se modifica su extensión que es la actual y no puede excederse a 24 millas y como se fijó también el mar territorial de 12 millas , pues la zona contigua son las 12 siguientes<sup>13</sup>

#### 1.2.6 Zona Económica Exclusiva

Es un nuevo espacio marítimo de marcado carácter económico, como su propio nombre indica, nacido en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Su concepto, régimen y naturaleza jurídica están

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup>Ibíd. pág. 316.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup>Ibíd. pág. 318.



definidos en la Parte V de la Convención de 1982, que comprende los artículos 55 a 75, ambos inclusive.

Según la Convención, «la zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste sujeto al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención» (art. 55); su anchura máxima es de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 57).

En esta zona, el Estado ribereño tiene: a) derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, en las aguas la supra yacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar y con respecto a otras actividades con miras a exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; b) jurisdicción con respecto a: i) el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; ii) la investigación científica marina; iii), la protección y preservación del medio marítimo; c) otros derechos y deberes previstos en esta Convención (art. 56). Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la Parte VI de la Convención referente a la plataforma continental (V. plataforma continental), los derechos sobre recursos vivos se reglamentan en los artículos 61 a 73 de esta parte en la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación y sobresuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados



con dichas libertades (art. 58.1) ,en consecuencia, este nuevo espacio marítimo es de naturaleza sui generis o especial; tiene un status jurídico distinto del mar territorial y de la alta mar, aunque en cierto modo participa de los regímenes aplicables a los dos espacios marítimos tradicionales.<sup>14</sup>

### 1.2.7 Derecho Marítimo

El derecho marítimo es un cuerpo normativo que rige los problemas que puedan surgir a raíz de las relaciones entre entidades de derecho privado dedicadas al tráfico marítimo. El derecho marítimo ha de ser diferenciado del derecho del mar, constituido por un cuerpo de normas de derecho internacional que regula las relaciones jurídicas entre Estados, y no entre particulares, El derecho marítimo ha tenido una gran importancia histórica que se mantiene hasta nuestros días, siendo una rama muy importante del derecho mercantil esto se debe a que el transporte por mar es muy utilizado para transportar las mercancías objeto de compraventas internacionales<sup>15</sup>

## 1.2.8 Aeropuerto

El aeropuerto es una estación o terminal situada en un terreno llano que cuenta con pistas, instalaciones y servicios destinados al tráfico de aviones. Los aeropuertos permiten el despegue y el aterrizaje de aviones de pasajeros o de carga, además de proveerles combustible y el mantenimiento. Los aeropuertos más importantes presentan varias pistas pavimentadas de más de un kilómetro de extensión, calles auxiliares, depósitos, hangares de mantenimiento, terminales de embarque y plataformas de estacionamiento. Existen, de todas

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Convenciones de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar parte V art 55, Celebradas en Ginebra en 1958 y 1960, consultado el 15 de Julio del 2014.

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> LÓPEZ RUEDA Francisco Carlos, concepto y caracteres del derecho marítimo Vniversitas, núm. 106, Diciembre 2003 PP. 229-268, Pontificia universidad javeriana Colombia



formas, aeropuertos más pequeños cuyas pistas han sido delimitadas sobre la tierra misma. Los aeropuertos son las terminales en tierra donde se inician y concluyen los viajes de transporte aéreo en aeronaves. Las funciones de los aeropuertos son varias, entre ellas el aterrizaje y despegue de aeronaves, abordaje y des abordaje de pasajeros, equipajes y mercancías, reabastecimiento de combustible y mantenimiento de aeronaves, así como lugar de estacionamiento para aquéllas que no están en servicio. Los aeropuertos sirven para aviación militar, aviación comercial o aviación general.

### 1.2.9 Bahía

Se conoce como bahía a la entrada del mar en la costa que tiene una extensión considerable. Se trata de un accidente geográfico de características similares al golfo, que es una porción de mar entre dos cabos, los golfos son bahías de gran tamaño, mientras que las bahías más estrechas reciben el nombre de fiordos.

La noción de bahía aparece como opuesta a península o cabo, que son porciones de tierra que se internan en el agua .Una bahía es una entrada a un mar, océano o lago, rodeada por tierra excepto por una apertura, que suele ser más ancha que el resto de la penetración en tierra adentro. Es decir, una concavidad en la línea costera formada por los movimientos del mar o del lago. La bahía es el concepto geográfico opuesto a un cabo o a una península. Las grandes bahías suelen considerarse golfos, pero no hay un límite exacto entre lo que es una bahía y lo que es un golfo mientras que las bahías más estrechas se catalogan como fiordos.



Derecho de agua Aunque el derecho al agua no está reconocido expresamente como un derecho humano independiente en los tratados internacionales, las normas internacionales de derechos humanos comprenden obligaciones específicas en relación con el acceso a agua potable. Esas obligaciones exigen a los Estados que garanticen a todas las personas el acceso a una cantidad suficiente de agua potable para el uso personal y doméstico, que comprende el consumo, el saneamiento, el lavado de ropa, la preparación de alimentos y la higiene personal y doméstica. También les exigen que aseguren progresivamente el acceso a servicios de saneamiento adecuados, como elemento fundamental de la dignidad humana y la vida privada, pero también que protejan la calidad de los suministros y los recursos de agua potable. 16

#### 1.2.10 Comercio Marítimo

El Comercio Marítimo desempeña un papel muy importante en la economía nacional. Más del 90 por ciento del comercio exterior se realiza por vía marítima, el comercio marítimo incluye a las importaciones, mediante las cuales es posible contar con los bienes de capital que se requieren para el desarrollo de la producción. El comercio marítimo también tiene lugar a través de los ríos y lago navegables, sin embargo en este resumen se trata el comercio fluvial, separadamente, en sus aspectos de cabotaje y comercio exterior. El comercio marítimo comprende una gama de actividades que incluyen:

El Transporte Marítimo, es el principal instrumento del comercio, permitiendo el intercambio de mercancías por las vías marítima, fluvial y lacustre. En este trabajo se tratan dentro del transporte marítimo las cuestiones relacionadas con

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup>JIMÉNEZ PIERNAS Carlos 2009, Introducción al Derecho Internacional Público, Madrid España Editorial Tecnos pág. 312.



la Marina Mercante Nacional, los tipos de carga, los tráficos, los seguros marítimos. Los Puertos, constituyen el eslabón económico de entrada y salida de la carga, objeto del intercambio comercial. Dentro de este concepto se incluyen los terminales portuarios, las agencias marítimas y otras entidades relacionadas con el trabajo portuario. Las Aduanas, son unidades de control oficial del ingreso y salida de las mercancías, cuya función principal es recaudar rentas para el Estado, constituyendo además, la primera línea de acción contra el contrabando. Siendo el comercio marítimo una compleja actividad de carácter multisectorial, requiere un tratamiento coordinado e integral. En el comercio marítimo es importante la participación de los usuarios, que son quienes utilizan los servicios de esta actividad. Lamentablemente en los procesos de decisión, sus opiniones, generalmente, no son tomadas en cuenta<sup>17</sup>.

#### 1.2.11 Canal Seco

Es una terminal interior conectada por carretera o vía férrea con una o varias terminales marítimas con la capacidad proponer el control aduanero a la entrada del canal seco.

Esta característica permite agilizar la salida de la mercancía de los puertos hacia su destino contribuyendo a descongestionar sus operaciones la universalización del uso del contenedor para el transporte de mercancías tanto por mar como por tierra hace necesario puntos interiores especializados en la manipulación y tratamiento de estos contenedores y sus mercancías.

El proyecto de puerto y d ferrocarril interoceánico de Nicaragua popularmente conocido como canal seco consiste en dos puertos de aguas profundas uno



localizado en el caribe y el otro en el pacifico los cuales se encuentran unidos por una vía férrea que transportara contenedores a lo largo aproximadamente 377 km. El proyecto del canal seco de Nicaragua es una obra desarrollada apropiadamente con los estudios financieros ambientales e ingeniería completados que demuestran la viabilidad económica y financiera.

#### 1.2.12 Ferrocarril

Es uno de los medios de transportes más comunes e importantes de la actualidad es un medio de transporte terrestre lo cual quiere decir que se desplaza sobre la tierra. A lo largo de la historia ha sido puesto en marcha por diferentes métodos utilizando diferentes energías el primer tipo de ferrocarril funciono a carbón mientras que hoy en día lo más avanzados son eléctricamente.



# CAPÍTULO II: ANALISIS DE LA LEY 800 (LEY DE REGIMEN JURIDICO DEL CANAL DE NICARAGUA).

El 3 de julio de 2012, la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó, a iniciativa del presidente Daniel Ortega, la Ley No 800, "Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal interoceánico de Nicaragua" que concebía el proyecto de construcción del canal con la participación del 51% de las acciones a favor del Estado de Nicaragua y creaba la "Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua", como el ente estatal regulador y vigilante de dicho proyecto<sup>18</sup>

El principal objetivo de esta ley consiste en dos aspectos muy importantes, uno el desarrollar el régimen jurídico de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y crear una entidad denominada: Autoridad, esta tendrá objetivos uno de ellos, será la promoción y creación de una Empresa Gran Nacional de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, la cual se constituirá como una persona jurídica de carácter comercial, organizada de conformidad con las disposiciones legales nacionales o internacionales, con la capacidad necesaria para adquirir derechos y contraer obligaciones.

Otro objetivo primordial de esta entidad será gestionar y procurar la obtención del capital inversionista necesario para llevar a efecto la realización de la obra.

Esta ley goza de autonomía ya que se encarga de velar por su financiamiento, organización, funcionamiento administración y además tiene una duración indefinida.<sup>19</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> CHAVARRÍA DOMÍNGUEZ, Sebastián 2013.la posible construcción del canal y las reales limitaciones a la soberanía (en línea) Nicaragua. disponible en

http://www.el%20socialista%centroamericanonicaragua\_%nicaragua. Consultados 20 de marzo del 2014.

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> Ley del Régimen Jurídico del Gran canal interoceánico de Nicaragua y de creación de la autoridad del gran canal interoceánico de Nicaragua, Arto. 1. Gaceta Nº 128. Managua, lunes 09 de julio del 2012.



En arto.98 de la Cn establece que: La función principal del Estado en la economía es lograr el desarrollo humano sostenible en el país; mejorar las condiciones de vida del pueblo y realizar una distribución cada vez más justa de la riqueza en la búsqueda del buen vivir.

El Estado debe jugar un rol facilitador de la actividad productiva, creando las condiciones para que el sector privado y los trabajadores realicen su actividad económica, productiva y laboral en un marco de gobernabilidad democrática y seguridad jurídica plena, que les permita contribuir con el desarrollo económico y social del país.<sup>20</sup>, y siendo esta ley de orden público e interés supremo nacional ya que con este mega proyecto se beneficiará a la sociedad en común, es idóneo para el desarrollo material del que se hace mención en el arto 98 de la Cn del que anteriormente abordamos. El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, se trata de un gran proyecto que tiene el potencial de transformar el comercio internacional y traer importantes beneficios económicos y sociales a Nicaragua, sus vecinos y Latinoamérica, Nicaragua tiene la oportunidad de transformar totalmente su economía.

Este proyecto será un catalizador para el crecimiento económico de Centroamérica. Nicaragua está dando una concesión para que le construyan un Canal que es suyo. Es suyo desde el principio, está en el territorio nicaragüense. La empresa HKND Group solo tiene una concesión, pero a la vez tiene un privilegio: 50 años para su explotación. Ese es el tiempo mínimo que HKND Group necesita para recuperar una inversión de esa magnitud. Al cabo de la concesión, 50 años, Nicaragua tendrá el 51% de propiedad. Si se extiende la concesión Nicaragua tendría el 90% y HKND Group el 10%.

~

 $<sup>^{20}</sup>$  Constitución política de la república de Nicaragua. Arto. 98. Gaceta Nº 32 . Managua, Martes 18 de febrero del 2014



Recordemos que las Concesiones Canaleras a lo largo de su historia han sido realizadas por la incapacidad económica y financiera para realizar tan magna obra por parte del Estado de Nicaragua y Concesiones exclusivas por determinados periodos de muchos años, con carácter coercitivos amparados en las aplicaciones del derecho internacional.

Mas sin embargo esta ley ha sido atacada por inconstitucionalidad, ya que entre algunos juristas, hay quienes dicen que no se debe pasar por alto, que para nuestro caso, se ha incluido específicamente el derecho a mantener fuerzas militares para garantizar dichos derechos, a costa de violentar la Soberanía de la Nación y que el presidente de la república de Nicaragua por sí y ante sí, por medio del Acuerdo (MCA) que es un trato pactado en secreto a la sombra y a expensas de la ciudadanía, "legalizado" ha amancillado el honor Patrio al entregar la Soberanía nacional a un extranjero chino de la China comunista Wang Jing, al realizar entrega del territorio nicaragüense, con derechos exclusivos para decidir arbitrariamente a su criterio por un plazo de, 50 años prorrogables por 50 años más a opción del Concesionario, situación en la que el Gobierno de Nicaragua renuncia a cualquier derecho de inmunidad soberana, desde el momento en que se lleva a cabo la entrega de la Soberanía Nacional, en contra de lo establecido en el arto.1 de la Constitución Política la República. "La independencia, la de soberanía autodeterminación nacional, son derechos irrenunciables del pueblo y fundamentos de la nación nicaragüense. Toda injerencia extranjera en los asuntos internos de Nicaragua o cualquier intento de menoscabar esos



derechos, atenta contra la vida del pueblo. Es deber de todos los nicaragüenses preservar y defender estos derechos."<sup>21</sup>

Igualmente se otorga al Concesionario el derecho de ceder, cambiar (novar), transferir o gravar todos o cualquiera de sus derechos u obligaciones, y por ende sin consentimiento del gobierno de Nicaragua.

La concesión contempla derechos irrestrictos sobre el uso de la tierra, espacio aéreo y marítimo, de almacenamiento y extracción de recursos naturales, pero sin fijar los límites territoriales de la concesión. Además, como garantía de la inversión, el concesionario exige la renuncia a la inmunidad soberana de sus reservas monetarias del Estado de Nicaragua colocadas en bancos extranjeros, de manera que sirva de garantía en caso de conflictos en los tribunales internacionales.

Esta Ley se caracteriza por precisar, los múltiples candados jurídicos a fines de garantizar los amplios y generosos beneficios, jurídicos y económicos otorgados al Concesionario, así como de detallar las garantías económicas y jurídicas, la penalidades e indemnizaciones que el Gobierno de Nicaragua tendría que asumir en caso de incumplimientos.

Por otro lado los empresarios afirman que, la ley perjudica la propiedad privada y las reservas del Banco Central de Nicaragua (BCN), ambas protegidas por legislaciones previas que están vigentes, ya que la legislación habla de pagos por expropiaciones, según el valor catastral o de acuerdo a la conveniencia de HKND Group, según el Cosep. <sup>22</sup>

http://www.lajornadanet.com. Consultado21 de Marzo del 2014.

PRADO REYES, Yader, Gran Canal de Nicaragua beneficiara a toda la región (en línea). Disponible en http://www.gran%20por%20nicaragua%beneficios%regiof3nhtm. Consultado 21 de marzo del 2014.
 Arévalo Alemán, Raúl. Rompe el silencio Wang Jin de china continental, disponible en



Perjudica las reservas del Banco Central de Nicaragua, ya que este renuncia a la inmunidad soberana en relación a El Concesionario, ante la exigibilidad o ejecución de cualquier sentencia, ante cualquier reclamo o demanda por incumplimiento de las obligaciones de Nicaragua, la ley indica que el Banco no puede apelar a su inmunidad soberana si los accionistas entran en disputa con Nicaragua.

Lo anterior significa poner en riesgo las reservas internaciones del Banco Central de Nicaragua, incluidos los fondos de garantía de los ahorrantes y cuentas corrientes. Fondo de garantía de depósitos de Instituciones Financieras de Nicaragua. (FOGADE).

Por otra parte algunos dicen que perjudica la propiedad privada, haciendo referencia al derecho de realizar expropiaciones y confiscaciones tierras, que el Concesionario determine necesarias para la realización del proyecto del Canal, pagando a precio de valor Catastral, de acuerdo a la norma Constitucional no encontramos ninguna violación, ya que en su arto. 44 nos dice: Se garantiza el derecho de propiedad privada de los bienes muebles e inmuebles y de los instrumentos y medios de producción.

En virtud de la función social de la propiedad, este derecho está sujeto, por causa de utilidad pública o de interés social, a las limitaciones y obligaciones que en cuanto a su ejercicio le impongan las leyes. Los bienes inmuebles mencionados en el párrafo primero pueden ser objeto de expropiación de acuerdo a la Ley, previo pago en efectivo de justa indemnización. <sup>23</sup>

 $<sup>^{23}</sup>$ Constitución política de la república de Nicaragua, arto.44 Gaceta Nº 32 . Managua, martes 18 de febrero del 2014.



La ley del 800 en su arto.32 nos habla del pago de la indemnización de las áreas a expropiar y nos deja bien claro que este será asumido por el estado de Nicaragua y su monto deberá ser pagado conforme lo establecido en la constitución política y en la ley de la materia. Y luego en su arto 33 nos habla de que la entidad creada será la única entidad pública facultada para ejecutar las declaraciones de las áreas afectadas.<sup>24</sup>

"Es de interés público del pueblo de Nicaragua la expropiación de cualquier bien inmueble o derecho sobre un bien inmueble que sea razonablemente necesario para efectuar todo o parte de El Proyecto, ya sea propiedad privada, propiedad comunal de las regiones autónomas o de las comunidades indígenas o propiedad que tenga cualquier entidad gubernamental" aunque las comunidades indígenas asegurar que esto va en contra de sus derechos.

El gobierno de Nicaragua, se compromete a reformar la Constitución Política de la República, a fines de adecuar la Carta Magna a lo pactado por el presidente de la república en beneficio de Concesionario Wang Jing que se estima sea dentro de un presupuesto de 40.0 mil millones de dólares, en que tan solo en Canal Húmedo, según el chino Wang Jing se proyecta comprenda el uso de nuestro territorio para obras de infraestructura del Canal, de 500 metros de ancho, 30 metros de profundidad y 300 kilómetros de largo, Nicaragua tan solo recibirá a cambio oficialmente, según el Acuerdo entre el Presidente de la República y el chino, de la China comunista Wang Jing, es que este , el concesionario( Wang Jing) procurara entregar hasta US\$10 millones por año durante tan solo 10 años.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup>Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.arto.32, 33.Gaceta Nº 128. Managua, lunes 09 de julio del 2012.



Lo anterior no solo es para sea una ley de carácter constitucional, sino para superar las contradicciones, roces y violaciones que la misma actualmente tiene, y así se preserven los beneficios otorgados por el presidente al chino Wang Jing.

La creación de esta ley le permite a ellos (inversionistas) trabajar, porque ya tienen un marco jurídico en el cual se pueden mover. A nivel internacional, los inversionistas lo que necesitan es ver que dice la ley y aquí hay una voluntad manifiesta de sus autoridades y el mismo pueblo de Nicaragua.<sup>25</sup>

### 2.2 Objeto e interés de la ley.

Esta tiene por objeto desarrollar el régimen jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y crear la entidad (AUTORIDAD) de dicho canal que representará al Estado de la República de Nicaragua en la creación y conformación de una Empresa para la construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua.

#### 2.3 Naturaleza.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, tiene autonomía financiera, orgánica, funcional, administrativa y de duración indefinida. Por lo tanto tiene la facultad de recibir, custodiar, y asignar sus recursos financieros y podrá depositar sus fondos en los bancos que estime conveniente.

Esta entidad como ente rector tendrá la responsabilidad de definir el régimen jurídico y normativo de la Empresa Gran Nacional de El Gran Canal de Nicaragua, y su régimen societario y en virtud de su representación y

<sup>25</sup> Prado Reyes Yader. Gran Canal por Nicaragua beneficiara a toda la región (en línea) disponible en http://www.gran%20por%20nicaragua%beneficios%regiof3nhtm. Consultado el 21 de marzo del 2014.



autoridad, negociar los términos de referencia, la operación y manejo de la nueva entidad, así como la reglamentación y supervisión del uso racional y sostenible de los recursos naturales, la protección del medio ambiente y su biodiversidad en el área geográfica y de influencia y en todo el ámbito donde se construirá la vía interoceánica, dentro del marco de los tratados y convenios Internacionales y la legislación Nacional.<sup>26</sup>

### 2.4 Constitución, Denominación, y Duración.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, de duración indefinida y con plena capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, de carácter público.

El patrimonio de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, se constituirá por lo que recibirá de los aportes de la concesión otorgada por el Estado Nicaragua, así como colaboraciones y donaciones.

Se financiará inicialmente, con fondos de donación o crédito con cargo a gastos de pre- inversión por lo que se establecerá un cargo porcentual procedente de los ingresos por servicios que se brinden a negociarse con la empresa operadora del canal.

Esta Autoridad tiene como objetivos:

- a) Promover y crear la Empresa Gran Nacional de Nicaragua.
- b) Gestionar y procurar la obtención del capital inversionista necesario para conformación de ésta.

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Ley del régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico, Ley Nº 800. Diario oficial de la República de Nicaragua.



- c) Supervisar todas y cada una de las fases de estudio, construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua; creando normas y regulaciones que le permitan vigilar y fiscalizar, todo lo concerniente al mismo.
- d) Velar permanentemente y en forma especialmente prioritaria por la preservación y protección del Gran Lago de Nicaragua, invaluable activo del patrimonio nacional, implementando las medidas técnicas y ambientalista<sup>27</sup> necesarias para evitar su contaminación y conservar la potabilidad y sustentabilidad de sus aguas.
- e) Cumplir con las disposiciones de la presente Ley y de las demás disposiciones que rijan el funcionamiento de El Gran Canal de Nicaragua.

### 2.5 Celebración de Actos y Contratos Civiles o Comerciales.

Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua podrá adquirir derechos, ejecutar y celebrar todos los actos y contratos civiles o comerciales que sean necesarios, convenientes, incidentales o conducentes.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua deberá contar con una organización técnico administrativa apropiada para el cumplimiento de sus funciones, para lo cual creará su propio reglamento interno, en armonía con el Reglamento de esta Ley.

#### **Funciones:**

a) Inspeccionar y vigilar la construcción y operaciones de El Gran Canal de Nicaragua y sus servicios conexos.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Ibídem. Art. 5 inciso d.



- b) Aprovechar de manera sostenible los recursos naturales en el área de influencia de El Gran Canal de Nicaragua, así como desarrollar de modo planificado, sostenido y ordenado los servicios del mismo.
- c) Supervisar e inspeccionar, periódica y sistemáticamente las instalaciones y estructuras de El Gran Canal de Nicaragua.<sup>28</sup>

### 2.6 Dirección y Administración:

#### Dirección:

La dirección de la Autoridad estará a cargo: De una Junta Directiva conformada por seis miembros y presidida por un Presidente, con nombramiento de Ministro de Estado; el Ministro del Ambiente y de los Recursos Naturales quien será el Vicepresidente; el Ministro de Hacienda y Crédito Público, quien será el Secretario y tres Directores que serán: el Delegado de la Presidencia de la República, el Delegado Presidencial para la promoción de inversiones y el Secretario para el Desarrollo de la Costa Atlántica.

Esta Junta Directiva, se encargará de aprobar y promover la representación de la Autoridad en sociedades o corporaciones, nacionales o internacionales ya sean privadas, estatales o mixtas y que tenga acciones o en que es miembro.

El Presidente de la Junta Directiva tendrá las siguientes facultades:

- a) Convocar a las reuniones ordinarias o extraordinarias cuando las necesidades lo requieran o lo solicite cualquiera de sus miembros.
- b) Presidir las sesiones, dirigir y moderar el desarrollo de los debates.

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup>Ibídem. Art. 9 inciso c.



c) En caso de empate tendrá derecho al doble voto. <sup>29</sup>

#### Administración:

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua deberá crear, organizar, estructurar y constituir una empresa mixta de carácter público-privado; ofreciendo y promoviendo en su proyecto de inversión el número de acciones que emitirán, el valor de cada una de ellas y el costo total del proyecto de construcción de El Gran Canal de Nicaragua, reservando para el Estado Nicaragüense el cincuenta y uno por ciento (51%) de las acciones de la Empresa Gran Nacional de Nicaragua, en virtud de ser dueño del ámbito, cumpliendo con las regulaciones establecidas en la presente Ley y en el ordenamiento jurídico del Estado de Nicaragua, garantizando que se cumpla con las normas legales nacionales e internacionales vigentes.

### 2.7 De los permisos de estudio, diseño, construcción y operación.

Queda autorizada a otorgar conforme a los permisos necesarios para realizar estudios, diseño, construcción y operación del Gran Canal de Nicaragua, los cuales solo podrán otorgarse a una persona jurídica de derecho público o privado, de carácter comercial, nacional, internacional o mixto. Los permisos pueden conferir derechos exclusivos de construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua.

#### 2.8 De la Gestión Ambiental:

Previo a la ejecución del proyecto de El Gran Canal de Nicaragua, la Autoridad creada en la presente Ley deberá asegurar la elaboración de un estudio de impacto ambiental en las leyes nacionales y en las normas

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> Ibídem. Art. 11 inciso c.



internacionales que sean aplicables, significa que deberá sujetarse a los principios rectores generales de protección ambiental del Manejo ambiental, Gestión de riesgo, cambio climático y variabilidad climática; el cumplimiento de los acuerdos nacionales, regionales e internacionales para el cambio climático, sobre la emisión de gases efecto invernadero relacionado con el tráfico marítimo, régimen especial conservacionista sujetándose al control y fiscalización de las autoridades nacionales correspondientes con una regulación propia como área especialmente protegida, impacto ambiental .( restauración de los ecosistemas que resulten afectados) <sup>30</sup>.

## 2.9 De la propiedad de ruta y de los procesos de adquisición de las áreas de dominio privado y comunal:

Se declararán propiedad del Estado de Nicaragua y por consiguiente son inembargables, no podrán ser vendidas, ni gravadas o destinadas a usos o fines que impidan, perjudiquen o restrinjan el funcionamiento del Gran Canal de Nicaragua.

Conforme a lo dispuesto en la presente Ley, se declaran de utilidad pública para los efectos de su expropiación, según lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y la Ley de la materia, los bienes inmuebles o derechos sobre dichos inmuebles de propiedad privada o comunal, comprendidos en la descripción de la zona geográfica de construcción de El Gran Canal de Nicaragua.

El pago de las indemnizaciones de las áreas a expropiar serán asumidos por el Estado de Nicaragua y su monto deberá ser pagado conforme lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y en la ley de la materia.

<sup>30</sup> Ibídem. Art. 29.



En caso de los territorios indígenas afectados, se procederá de conformidad a sus costumbres ancestrales y en coordinación con los Gobiernos Territoriales Indígenas respectivos.

### 2.10 Seguridad y defensa:

**Seguridad:** En los planos de construcción y equipamiento, se incorporarán las instalaciones adecuadas para el cumplimiento de las misiones del Ejército de Nicaragua y la Policía Nacional tales como: unidades, capitanías de puerto, puestos de control de embarcaciones, delegaciones policiales y otras, las cuales se definirán conjuntamente con los mismos; proveyendo a dichas Instituciones de los medios necesarios para su operatividad.

#### **Defensa:**

La protección marítima, defensa y vigilancia de El Gran Canal de Nicaragua, sus instalaciones físicas, vías de agua y espacios marítimos, así como la seguridad de su navegación libre de interferencias le corresponde en forma exclusiva al Estado de Nicaragua a través del Ejército de Nicaragua.

El mantenimiento del orden interno, la seguridad ciudadana, la prevención y persecución del delito en todas las áreas de El Gran Canal de Nicaragua, le corresponderá en forma exclusiva al Estado de Nicaragua, a través de la Policía Nacional corresponde a la autoridad asegurar la adecuada protección y vigilancia de las instalaciones de El Gran Canal de Nicaragua, como la navegación segura y libre, dictar reglas de acceso a las instalaciones del canal, señalar restricciones de usos de tierras y cuidar la seguridad de las personas de las personas, naves y bienes que se encuentren bajo su responsabilidad. <sup>31</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup>Ibídem. Art. 39.



## 2.11 Exenciones de impuestos:

Los buques, cargas, pasajeros y tripulaciones que transiten por El Gran Canal de Nicaragua, estarán exentos de todo tributo, derecho o gravamen por parte del Estado de Nicaragua, estando también exentos los pasajeros y tripulantes de las regulaciones y controles migratorios establecidos, salvo que pretendan ingresar al país. <sup>32</sup>

## 2.12 Reglamentación:

Por ser esta Ley de orden público e interés nacional, deroga o modifica cualquier Ley o disposición que se le oponga expresa o tácitamente.

El Poder Ejecutivo dictará el Reglamento de la presente Ley, de conformidad con lo establecido en el numeral 10 del artículo 150 de la Constitución Política de la República de Nicaragua.

-

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Ibídem. Art. 42.



## CAPITULO III: ANALISIS COMPARATIVO DEL REGIMEN JURIDICO DE CREACION DEL CANAL DE PANAMA CON EL DE NICARAGUA.

## 3.1 Aspecto Histórico:

#### 3.1.1 Canal de Panamá:

Para adentrarnos al análisis comparativo de creación del canal de Panamá con el de Nicaragua tendremos que ver varios aspectos fundamentales como por quien estaba regido Panamá en esa época cual era la situación social y económica del País para que hayan llevado a cabo la construcción de una obra de tan grandes magnitudes en esa época.

Panamá estaba regida por la jurisdicción de Colombia desde su declaración de independencia del Reino de España, el 28 de noviembre de 1821, Panamá se unió voluntariamente a Nueva Granada, Nación que integraba junto a Ecuador y Venezuela la Gran Colombia en el entendimiento que se conservaría autonomía de gestión económica y administrativa.<sup>33</sup>

En algunas ocasiones, militares en el territorio istmeño, conocido como Departamento del Istmo bajo el centralismo o Estado Soberano de Panamá bajo el federalismo, habían intentado separarse, independizarse del gobierno colombiano o autogobernarse de facto, siendo las más importantes en 1830, 1831 y 1832; entre tanto posteriormente hubo revueltas populares en Colombia (de hecho 6 guerras civiles en 82 años). En 1840 y por un año se estableció el Estado del Istmo, haciendo una clara constancia de que se reincorporaría a la Nueva Granada si esta adoptaba el régimen federal; y

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Gerstle Mack, Panamá 1971, La tierra dividida historia del canal de Panamá, Panamá Editorial universitaria, Tomo I pág. 258.



durante parte de la Guerra de los Mil Días (1899-1902), conflicto civil que devastó a Colombia, Nación a la que entonces pertenecía Panamá, aunque en estado de rebelión, pues muchos de sus líderes luchaban en contra del gobierno conservador y a favor del Partido Liberal Colombiano. Posteriormente en 1850 y 1868 también se desvinculó el Istmo de Colombia, pero una efectiva acción colombiana con apoyo armado de Estados Unidos, restituía el territorio al país, invocando el Tratado Mallarino-Bidlack.<sup>34</sup>

A petición del Presidente Marroquín de Colombia el ejército de Estados Unidos acantonado en los puertos terminales del Ferrocarril, intervinieron y cesaron la Guerra de los 1,000 Días instando a los contendores a abordar el acorazado Wisconsin, en donde se redactó y finalmente fue firmado un tratado del mismo nombre que puso fin a esta guerra. Sin embargo, el General Victoriano Lorenzo, indígena, guerrillero, panameño y liberal, se negó a aceptar sus términos y fue fusilado el 15 de mayo de 1903.

El 25 de Julio del mismo año, la imprenta que publicaba el periódico «El Lápiz» fue asaltada por orden del comandante militar de Panamá, el General José Vásquez Cobo, hermano del Ministro de Guerra Colombiano, como consecuencia de la narración detallada del fusilamiento y sus protestas. Este suceso contribuyó a aumentar la desconfianza de los liberales Panameños hacia el régimen conservador Colombiano y a que se unieran a la causa separatista.<sup>35</sup>

Finalmente, la firma en enero de 1903 del Tratado Herrán-Hay entre Estados Unidos y Colombia para finalizar la construcción del canal, el cuál luego no

<sup>35</sup> Ibíd. Disponible en http://youtu.be/D9MFpao6\_qM.

<sup>&</sup>lt;sup>34</sup> GOMES Oliver, Historia del canal de Panamá una aventura al corazón de las Américas, publicado el 2 de abril del 2009. Disponible en http://youtu.be/D9MFpao6\_qM Consultado el 7 de abril del 2014.



fue ratificado por el senado Colombiano por una votación mayoritaria en contra el 12 de agosto de 1903, dio un último ímpetu a los deseos de los separatistas Panameños. Ante estas circunstancias, Estados Unidos, en lugar de mantener una posición neutral, apoyó a los separatistas Panameños en miras a la construcción del canal en el istmo.<sup>36</sup>

Cuando Panamá se hace estado en 1903 lo hace porque era la única opción de asegurar la construcción del canal y el movimiento de independencia se consolida por el interés de los estados unidos por construir el canal, esto significa que los estados unidos fue un factor en el desarrollo de los acontecimientos que dieron lugar al surgimiento de Panamá y a la construcción obvia del canal.

Antes del canal los barcos recorrían 15.000 km de costa Sudamericana era preciso unir los dos océanos en la cintura de América, los pioneros fueron los Franceses a los que Colombia pertenecía todavía, el territorio de panamá les otorgo una concesión de 99 años el sueño de los franceses por construir un canal naufrago a causa de enfermedades como la fiebre amarilla problemas con la geología del clima y a causa de una tecnología adecuada este sueño era alimentado por Ferdinand de Lesseph el constructor del canal de Suez.

El tratado de Panamá y los Estados Unidos que firmaron en 1903 establecía que Estados Unidos mantenía el control de la construcción interoceánica y nadie podía construir sino era Estados Unidos.<sup>37</sup>

La independencia de 1903 significa para Panamá el nacimiento como Estado Nacional, llega al concierto de las Naciones con un tratado que en su parte medular mediatiza dicha independencia al establecer la garantía Norte

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> DE SKALON Ana, Panamá erase un país a un canal pegado. Disponible en http://youtu.be/aeQEXoraFe0, consultado el 8 de mayo del 2014.

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> Ibídem. Disponible en http://youtu.be/aeQEXoraFe0.



Americana sobre la misma y al mismo tiempo permitir que un área canalera totalmente en manos extranjeras sea parte del mismo territorio Nacional. Una vez que la independencia se realiza con el derecho de intervención que se establece en la constitución el artículo 136 de los Estados Unidos lejos de ver los intereses Panameños usufructúan el canal, pero se encuentran con los Estados Unidos que ponen reglas y tarifas, en el canal el dólar se vuelve la moneda oficial que correrá.

La construcción del canal de Panamá se inicia en 1904 y termino el 15 de agosto de 1914 fue construido en 10 años por 75,000 obreros y costo 400, 000,000 millones de dólares, mientras sus exclusas comenzaron a llenarse se inició la primera guerra mundial Estados Unidos utilizo el canal con un doble papel el primero como una ruta para el comercio y el segundo como un instrumento para desarrollar su ejército naval en ambos Océanos.

Lo primero que se hizo fue que se construyó el edificio de la administración e hicieron una cinta de 10 millas de largo por toda la ruta interoceánica y este paso hacer un estado con su gobernador con su policía, escuelas en inglés, sus comercios y se adoptó el sistema legal del estado de Luisiana que entre otras cosas establecía el apartheid.<sup>38</sup>

En1904 es desarmado el ejercito de Panamá al igual que la policía como estrategia de Estados Unidos para defender sus propios intereses y este a la vez incrementa sus bases no solo en la zona del canal sino en toda Panamá, en el periodo de la segunda guerra mundial al terminar la guerra los Estados Unidos plantean el mantenimiento de 130 sitios de defensa hasta que logran que se firme el tratado Fillojay en 1947 los organismos populares se oponen y

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> N. del A. El apartheid es un sistema político y social desarrollado en la República de Sudáfrica y otros estados sudafricanos, basado en la segregación o separación de la población por motivos raciales o étnicos y en el trato discriminatorio hacia la población negra.



el 22 de Diciembre del mismo año es rechazado, pero con el inicio de la guerra fría el valor estratégico de Panamá se acrecienta para Estados Unidos, porque se convierte como punto de control de la seguridad hemisférica.

Los Estados Unidos ante la oposición del pueblo Panameño lo que hicieron fue que levantaron fortificaciones y alambrados, vallas en torno a la zona del canal y el canal mismo que impedía a los ciudadanos de Panamá acceder al canal lo que los Panameños llamaron más tarde la quinta frontera. Entonces seda la negociación del tratado de Panamá y Estados Unidos en1974 con visión integral que fue el tratado Torrijos-Carter se vieron tres temas en este tratado el primero sobre el canal propiamente dicho, el segundo sobre la existencia de las bases norteamericanas y el tercero sobre la zona del canal y además de este tratado se firmó otro el cual mermaba sobre un pacto de neutralidad este establece en esencia el derecho de los barcos de cualquier país en transitar en tiempos de guerra o de paz por el canal sin discriminación alguna.

## 3.1.2 Canal de Nicaragua:

Se inició con el conquistador español don Hernán Cortez, en 1524 referente a la realización de un canal interoceánico entre el Atlántico y el Pacifico, al escribir al reino español. Desde entonces Nicaragua fue atención mundial específicamente de las potencias de entonces, por tener una singular geografía ofrecidas por las características de su territorio, de tan solo aproximadamente 300 km entre los dos mares con un gran lago en su centro de una superficie de 8,264 km², y un rio maravilloso como desaguadero (Rio San Juan) con una extensión de 190 km hacia el mar Caribe. El lago tiene forma ovalada con un eje de 160 km y de 65 km en su parte más estrecha. Su costa suroccidental se



encuentra separada del Océano Pacifico por el istmo de Rivas, de tan solo 18 Km en su parte más angosta.

Tiempo después ya constituida la Federación Centroamericana, don Manuel Antonio de la Cerda en 1823 presentó un proyecto para hacer el canal interoceánico a través del istmo de Rivas, cuyas autoridades en correspondencia al interés de los EE.UU., firmaron un contrato con un grupo de inversionistas de Nueva York, sin que se lograra el proyecto al no poder conseguir los recursos financieros estimados para entonces en 5 millones de dólares.

En el año de 1825 La República de Centroamérica pide ayuda a Estados Unidos para construir un canal que atraviese Nicaragua y firma un trato con un empresario de Nueva York. El proyecto fracasó rápidam.

En 1849 Nicaragua da a la Accessory Transit Company de Cornelius Vanderbilt el derecho de construir un canal en un plazo de 12 años. Construye una ruta de tránsito terrestre, pero la abandona después de años de agitación política local.<sup>39</sup>

En 1830 se concesionó el proyecto canalero, a un grupo de inversionistas de los Países Bajos con aval y patrocinio del Rey de Holanda, pero fracasó ante problemas de Bélgica.

En 1838, ya Nicaragua en su carácter de nación libre, independiente y soberana, se buscó llevar a cabo el canal, otorgándose a un consorcio de inversionistas de Nueva York y de Nueva Orleans, pero por igual se fracasó.

-

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup>CHAVARRIA DOMINGUEZ Sebastián, La posible construcción del Canal y las reales limitaciones a la soberanía de Nicaragua. Disponible en http://www.e1%20socialista%centroamericanonicaragua\_nicaragua. Consultado el 25 de Junio del 2014.



La continua intromisión y agresión del imperio ingles sobre la pretensión de colonización y dominio del puerto de San Juan del Norte, obstaculizando la viabilidad del canal, hizo de Nicaragua que hasta el año de 1846 tuviera estimula para impulsar el proyecto canalero ante el favorecimiento mostrado por el futuro emperador francés Louis Napoleón que pronosticaba "que Nicaragua pronto se vería convertida en la Constantinopla del Nuevo Mundo. Sin embargo, la amenaza foránea también se hizo sentir con mayor gravedad.

El 1º de enero de 1848, tropas inglesas tomaron posesión efectiva del puerto de San Juan del Norte, y posteriormente ocuparon el Desaguadero hasta el Fuerte de San Carlos...Las cosas se complicaron aún más ese año, al surgir un conflicto con Costa Rica, cuyo gobierno firmó un contrato con una compañía inglesa para construir un canal desde la boca del rio Sapoa hasta la Bahía Salinas, basándose en un estudio practicado por el naturalista, Andreas Oersted".<sup>40</sup>

En 1849, Nicaragua mediante el patrocinio del embajador norteamericano George E. Squier, otorga una concesión a la Accessory Transit Company del Comodoro Cornelius Vanderbilt el derecho de construir un canal en un plazo de 12 años. Igualmente obtuvo la concesión para abrir la ruta interoceánica y transportar pasajeros hacia California. Vanderbilt fue el primero que abrió la ruta del tránsito por Nicaragua. Los primeros vapores del lago fueron el Orus y el Director. El Director fue el primer vapor en llegar a Granada.

El 1° de enero de 1851, con el cual inauguraba la Compañía de Transito el servicio lacustre, La realización de un estudio estimó que el costo de la

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> Ibídem, disponible en http://www.e1%20socialista%centroamericanonicaragua\_nicaragua.



construcción seria de US\$31.5 millones en un plazo de 6 años. La agitación política y militar, lo hizo posteriormente abandonar el proyecto.

Para ese entonces, cabe llamar la atención de una voz que se alzó, como lo fue la de don Toribio Tijerino Pomar para alertar, al peligro que Nicaragua se exponía, con la cantata de que el canal interoceánico tradicional, garantizaría el acelerado progreso. La viabilidad económica de Nicaragua estaba asegurada por la ruta interoceánica, y la construcción del canal parecía inminente. La realidad indicaba que ese progreso estaba basado únicamente en los intereses de las compañías extranjeras concesionarias de la ruta de tránsito.

En mayo de 1851, el Supremo Director de Nicaragua, José Laureano Pineda, preocupado en los alcances del proyecto canalero en cuanto a la injerencia del capital extranjero, que bien pudiera atentar contra la soberanía de la Nación, llegó incluso a sugerir volver a unirse como federación centroamericana, para hacerle frente común.

Desde entonces la preocupación de Nicaragua, ha sido tratar de llevar a cabo el sueño de la construcción del Canal, pero conservando la Soberanía Nacional. Sin embargo las potencias de entonces de Gran Bretaña y de los EE.UU., en menosprecio a su independencia y autonomía, sin consultarle (a Nicaragua), firmaron en 1850 un Tratado a sus espaldas, el Tratado Clayton/Bulwer, en el que supuestamente renunciaban al control exclusivo sobre la ruta canalera.<sup>41</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>41</sup> Ibídem, disponible en http://www.e1%20socialista%centroamericanonicaragua\_nicaragua.



En 1872: El gobierno de Estados Unidos comienza otra encuesta sobre la ruta del canal de Nicaragua. En 1881 Una compañía francesa inicia la construcción de una ruta rival que atraviesa de Panamá. Quiebra en 1889.

En 1995 Inversionistas de Estados Unidos, Asia y Europa planean una ruta ferroviaria de alta velocidad de 400 kilómetros (250 millas) y un costo de 1.400 millones de dólares, un "canal seco". El presidente de Nicaragua, Arnoldo Alemán, descarta ese plan y 1999 Alemán nombra una comisión para estudiar un canal marítimo que luego en el 2006 El gobierno de Nicaragua propone un canal de 280 kilómetros (173 millas) y 18.000 millones de dólares entre puntos cercanos a Rivas en el Pacífico y Bluefields en el Atlántico. Se estima que la construcción tardará entre 11 y 12 años y que a la larga manejará 4,5% del transporte marítimo mundial, con barcos de hasta 250.000 toneladas de peso muerto, casi el doble de la capacidad que tendrá la ampliación del Canal de Panamá, programada para abrir en 2014.

En 2012 El Congreso de Nicaragua aprueba una ley para construir un canal de 30.000 millones de dólares. Dos empresas holandesas reciben un contrato para estudiar su viabilidad.

El pasado 14 de junio del 2013, se publica La Gaceta No.110, después que sin consultar a la nación y a la sociedad, y en trámite rápido de tan solo 72 horas, fuera aprobada por el Congreso el día 13 de junio, (Asamblea Nacional) por la mayoría exclusiva de los diputados sandinistas y un diputado liberal, la Ley No. 840 "Ley Especial para el desarrollo de la Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas". Inmediatamente fue ratificada por el presidente Daniel Ortega, mediante la firma del "Acuerdo Marco de Concesión e



Implementación" a favor exclusivo del Concesionario Chino Wang Jing; Canal Interoceánico que costara 40 mil millones de dólares.

## 3.2. Aspectos Jurídicos:

#### 3.2.1. Canal de Panamá:

Cuando hablemos de los aspectos jurídicos de Panamá nos referiremos a la nueva república de Panamá, después de desprenderse de Colombia representada por Bunau-Varilla, concede a EE.UU. los derechos a perpetuidad del canal y una amplia zona de 8 kilómetros a cada lado del mismo a cambio de una suma de 10 millones de dólares y una renta anual de 250 000 dólares.<sup>42</sup>

El 7 de enero de 1914, la grúa flotante Alexander La Valle realizó el primer tránsito completo por el canal. Sin embargo, no fue sino hasta el 15 de agosto de 1914 cuando el vapor Ancón inauguró oficialmente el canal de Panamá. El canal inició operaciones las 24 horas del día en mayo de 1963 con la instalación de un nuevo alumbrado fluorescente en el corte Gaillard o corte Culebra y las tres esclusas.

El Tratado Hay-Bunau-Varilla, sin embargo, es muy contestado en las décadas siguientes. Panamá desea recuperar el control de la Zona del Canal. Las negociaciones se iniciaron en 1970 entre el gobierno de los EE.UU. y las autoridades panameñas. El 7 de septiembre de 1977 el presidente Jimmy Carter y el jefe de Gobierno de Panamá Omar Torrijos firmaron el Tratado Torrijos-Carter, que devuelve a Panamá el control completo del canal el 31 de diciembre de 1999.<sup>43</sup>

El canal está actualmente administrado por la Autoridad del Canal de Panamá.

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> GASTEAZORO Carlos Manuel, Canal de Panamá, República de Panamá 1999, Editorial Universitaria, Estafeta Universitaria, Panamá. Pág., 86.

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Ibídem. Pág., 87.



### Cronología hasta 1999

#### Esclusas de Miraflores

- 1880: Primer intento de construir un canal a Panamá por una empresa francesa.
- 1902: Firma de la ley Spooner por el presidente Roosevelt. Los EE. UU. acordaron reanudar la construcción del canal de Panamá, tras el fracaso de la empresa francesa.
- 1903 (enero): Preparación del Tratado Herrán-Hay sobre el Derecho de la construcción del canal de Panamá por los EE. UU.
- 1903 (agosto): El rechazo del Tratado Herrán-Hay por el congreso de Colombia.
- 1903 (noviembre): Proclamación de la Separación de Panamá de Colombia. La nueva república de Panamá es reconocida por el congreso de los EE. UU.
- 1903 (noviembre): Firma del Tratado Hay-Bunau Varilla por el nuevo ministro plenipotenciario de Panamá, Philippe Buneau-Varilla. Los EE.UU. tienen ahora la autorización para continuar la construcción del Canal de Panamá. Asimismo, los territorios a ambos lados del canal y la plena soberanía en la Zona del Canal.
- 1904: Reapertura de las obras del canal de Panamá por los EE. UU. Se crea la Comisión Ístmica del Canal para su construcción.
- 1913: Finalización de la construcción del canal de Panamá, simbolizada el 15 de agosto del año 1914 por la travesía del vapor Ancón. Deja de existir la Comisión Ístmica del Canal. Inicia el gobernador de la Zona del Canal como nueva entidad administradora.



- 1964: (enero) Policías estadounidenses disparan contra miles de manifestantes que intentan romper el cerco del canal por la fuerza.
- 1977: (septiembre) Firma del tratado Torrijos-Carter que retribuye progresivamente la soberanía de la Zona del Canal de EEUU a Panamá.
- 1999: La Comisión del Canal de Panamá deja de existir e inicia la administración a través de la Autoridad del Canal de Panamá.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE PANAMÁ TITULO XIV, artículos que hacen mención en la Constitución al canal de Panamá.

ARTICULO 315. El Canal de Panamá constituye un patrimonio inalienable de la Nación panameña; permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y su uso estará sujeto a los requisitos y condiciones que establezcan esta Constitución, la Ley y su Administración.

ARTICULO 316. Se crea una persona jurídica autónoma de Derecho Público, que se denominará Autoridad del Canal de Panamá, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Tendrá patrimonio propio y derecho de administrarlo.

A la Autoridad del Canal de Panamá corresponde la responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, constituidos por el agua de los lagos y sus corrientes tributarias, en coordinación con los organismos estatales que la Ley determine. Los planes de construcción, uso de las aguas,



utilización, expansión, desarrollo de los puertos y de cualquiera otra obra o construcción en las riberas del Canal de Panamá, requerirán la aprobación previa de la Autoridad del Canal de Panamá.<sup>44</sup>

La Autoridad del Canal de Panamá no estará sujeta al pago de impuestos, derechos, tasas, cargos, contribuciones o tributos, de carácter nacional o municipal, con excepción de las cuotas de seguridad social, el seguro educativo, los riesgos profesionales y las tasas por servicios públicos, salvo lo dispuesto en el Artículo 321.

ARTICULO 317. La Autoridad del Canal de Panamá y todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al sector marítimo, formarán parte de la estrategia marítima nacional.

El Órgano Ejecutivo propondrá al Órgano Legislativo la Ley que coordine todas estas instituciones para promover el desarrollo socioeconómico del país.<sup>45</sup>

ARTICULO 318. La administración de la Autoridad del Canal de Panamá estará a cargo de una

Junta Directiva compuesta por once directores, nombrados así:

1. Un director designado por el Presidente de la República, quien presidirá la Junta Directiva y tendrá la condición de Ministro de Estado para Asuntos del Canal.

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> COLOMBOS John, Derecho Internacional Marítimo, Aguilar, Madrid, 1961, Pág. 32.

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup> Constitución Política de la República de Panamá, art. 317.



- 2. Un director asignado por el Órgano Legislativo que será de su libre nombramiento y remoción.
- 3. Nueve directores nombrados por el Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de

Gabinete y ratificados por el Órgano Legislativo, por mayoría absoluta de sus miembros.

La Ley establecerá los requisitos para ocupar el cargo de director, garantizando la renovación escalonada de los directores señalados en el numeral 3 de este artículo, en grupos de tres y cada tres años. A partir de la primera renovación, el período de todos los directores será de nueve años. 46

ARTICULO 319. La Junta Directiva tendrá las siguientes facultades y atribuciones, sin perjuicio de otras que la Constitución y la Ley determinen:

- 1. Nombrar y remover al Administrador y al Subadministrador del Canal y determinar sus atribuciones, de acuerdo con la Ley.
- 2. Fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal, sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.
- 3. Contratar empréstitos, previa aprobación del Consejo de Gabinete y dentro de los límites establecidos en la Ley.
- 4. Otorgar concesiones para la prestación de servicios a la Autoridad del Canal de Panamá y a las naves que lo transiten.

<sup>&</sup>lt;sup>46</sup> Ibídem, Art. 318.



5. Proponer los límites de la cuenca hidrográfica del Canal para la aprobación del Consejo de

Gabinete y la Asamblea Nacional.

6. Aprobar privativamente los reglamentos que desarrollen las normas generales que dicte el Órgano Legislativo a propuesta del Órgano Ejecutivo, sobre el régimen de contratación, compras y todas las materias necesarias para el mejor funcionamiento, mantenimiento, conservación y modernización del Canal, dentro de la estrategia marítima nacional.

7. Ejercer todas aquellas que establezcan esta Constitución y la Ley.

ARTICULO 320. La Autoridad del Canal de Panamá adoptará un sistema de planificación y administración financiera trienal conforme al cual aprobará, mediante resolución motivada, su proyecto de presupuesto anual, que no formará parte del Presupuesto General del Estado.

La Autoridad del Canal de Panamá presentará su proyecto de Presupuesto al Consejo de Gabinete, que a su vez, lo someterá a la consideración de la Asamblea Nacional para su examen, aprobación o rechazo, según lo dispuesto en el Capítulo 20., Título IX de esta Constitución.

En el Presupuesto se establecerán las contribuciones a la seguridad social y los pagos de las tasas por servicios públicos prestados, así como el traspaso de los excedentes económicos al Tesoro Nacional, una vez cubiertos los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización,



ampliación del Canal y las reservas necesarias para contingencias, previstas de acuerdo a la Ley y su Administración. <sup>47</sup>

La ejecución del presupuesto estará a cargo del Administrador del Canal y será fiscalizada por la Junta Directiva, o quien ésta designe, y solamente mediante control posterior, por la Contraloría General de la República.<sup>48</sup>

ARTICULO 321. La Autoridad del Canal de Panamá pagará anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta del Canal de Panamá, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el Canal de Panamá. Estos derechos serán fijados por la Autoridad del Canal de Panamá y no serán inferiores a los que deberá percibir la República de Panamá por igual concepto al 31 de diciembre de 1999.

Por razón de su tránsito por el Canal de Panamá, las naves, su carga o pasajeros, sus propietarios, armadores o su funcionamiento, así como la Autoridad del Canal de Panamá, no serán sujeto de ningún otro gravamen nacional o municipal.

ARTICULO 322. La Autoridad del Canal de Panamá estará sujeta a un régimen laboral especial basado en un sistema de méritos y adoptará un Plan General de Empleo que mantendrá corno mínimo, las condiciones y derechos laborales similares a los existentes al 31 de diciembre de 1999. A los Trabajadores y aquellos que deban acogerse a la jubilación especial en ese año cuyas posiciones se determinen necesarias de acuerdo a las normas aplicables,

\_

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> Ibídem, art. 320.

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> Ibídem, art. 320.



se les garantizará la contratación con beneficios y condiciones iguales a los que les correspondan hasta esa fecha.<sup>49</sup>

La Autoridad del Canal de Panamá contratará, preferentemente, a nacionales panameños. La Ley Orgánica regulará la contratación de empleados extranjeros garantizando que no rebajen las condiciones o normas de vida del empleado panameño. En consideración al servicio público internacional esencial que presta el Canal, su funcionamiento no podrá interrumpirse por causa alguna. Los conflictos laborales entre los trabajadores del Canal de Panamá y su Administración serán resueltos entre los trabajadores o los sindicatos y la Administración, siguiendo los mecanismos de dirigencia que se establezcan en la Ley. El arbitraje constituirá la última instancia administrativa.

ARTICULO 323. El régimen contenido en este Título sólo podrá ser desarrollado por Leyes que establezcan normas generales. La Autoridad del Canal de Panamá podrá reglamentar estas materias y enviará copia de todos los reglamentos que expida en el ejercicio de esta facultad al Órgano Legislativo, en un término no mayor de quince días calendarios.<sup>50</sup>

## 3.2.2. Canal de Nicaragua:

En Nicaragua las situaciones tanto jurídicas como históricas han sido muy distintas a las de Panamá aquí el Proyecto para la construcción de un Canal Interoceánico que uniría el Caribe y el Pacífico a través del Río San Juan y el Lago de Nicaragua ya fue firmado por el Presidente de la Republica de Nicaragua El pasado 14 de junio del 2013, en el diario oficial del gobierno se

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> Ibídem, art. 322.

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup> Ibídem, art. 323.



publica La Gaceta No.110, en trámite rápido de tan solo 72 horas, fuera aprobada por el Congreso el día 13 de junio, (Asamblea Nacional) por la mayoría exclusiva de los diputados del frente sandinista y un diputado liberal, la Ley No. 840 "Ley Especial para el desarrollo de la Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas". Inmediatamente fue ratificada por el presidente Daniel Ortega, mediante la firma del "Acuerdo Marco de Concesión e Implementación" a favor exclusivo del Concesionario Chino Wang Jing; Canal Interoceánico que costara 40 mil millones de dólares.

El 13 de junio, la Asamblea aprueba construcción del Canal. Con 61 votos a favor, 25 en contra, dos presentes y una abstención, la legislación fue aprobada la "Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas", tras un debate que duró tres horas. La ley otorga la concesión por 50 años, prorrogables por el mismo periodo, a la empresa china HK Nicaragua Canal Development. Esta concesión le otorgaría a la nueva "Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A", la construcción de un oleoducto que conectaría espacios en litorales del Pacífico y del Atlántico; la construcción de dos puertos de aguas profundas, uno en el Pacífico y otro en el Caribe, ambos serían unidos por un canal seco por el cual circularía un ferrocarril de carga. También se crearían dos zonas de libre comercio y la construcción o ampliación de un aeropuerto internacional en cada una de esas zonas.

Al referirnos a las Concesiones en el caso de Nicaragua, inmediatamente lo asociamos al proyecto canalero interoceánico, aunque ha habido Concesiones



de otros recursos naturales de mucha importancia, cuyos diferendos ha incido en la vida política de Nación.

Las Concesiones Canaleras a lo largo de su historia no han sido realizadas por la incapacidad económica y financiera del país en el cual se construye para realizar tan magna obra. Por lo que mediante este instrumento se han cedido los derechos de explotación de nuestros recursos naturales a la espera de obtener unos beneficios derivados de la operación de la obra, sin detrimento al derecho de un beneficio económico por la firma en sí de dicha Concesión o Tratado.

Por las magnitudes de lo que ha significado la obra, como por el interés de los países ante la posición geopolítica que Nicaragua ha representado dentro de las estrategias de dominio de las potencias mundiales en las distintas épocas, sean los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia o México, estas concesiones ha sido Tratados principalmente entre dos países, principalmente entre Nicaragua y los Estados Unidos. Estos Tratados por lo general han sido Concesiones exclusivas por determinados periodos de muchos años, con carácter coercitivos amparados en las aplicaciones del derecho internacional, sin pasar por alto, que para nuestro caso, ha incluido específicamente el derecho a mantener fuerzas militares para garantizar dichos derechos, a costa de violentar la Soberanía de la Nación.

Por su naturaleza e importancia, el desarrollo del canal está regulado por un Marco Jurídico especial, incluyendo los aspectos para otorgar en concesión o trabajar por medio de un acuerdo de participación público-privado su construcción, financiamiento, operación o prestación de servicios y mantenimiento, incluyendo los estudios de factibilidad y el diseño. Esto



incluye una ley de carácter general y correspondientes reglamentos y contratos.

La "Ley de Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua" que se ha preparado, armoniza el pleno ejercicio de la soberanía con la necesidad de permitir obtener en los mercados mundiales de capital los fondos requeridos por los inversionistas privados y de contribuir a la factibilidad del canal.<sup>51</sup>

Un estricto control medio ambiental y el impacto positivo de su manejo sostenible estarían asegurados con las recomendaciones de los estudios de impacto ambiental, así como por las atribuciones asignadas al organismo que actúa como ente supervisor.

Una política de amistad y apertura a todas las naciones motivará el interés en un canal de auténtico servicio público internacional y neutral.

La transparencia y equidad de los procesos de asignación de la concesión o sobre el acuerdo de participación Público-Privado, mediante invitación o concurso internacional abierto, facilitarán la participación de importantes grupos de inversionistas privados idóneos.

La negociación adecuada, bajo reglas claras previamente conocidas, permitirá una relación duradera, respetuosa y de mutuo beneficio, facilitando al Estado incrementar sus ingresos y establecer en el país un proyecto de gran impacto en la vida nacional.

La Forma de Operación de el Gran Canal se considera de interés nacional. Su construcción, financiamiento, administración, operación, servicios y

\_

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. Art.17, Ley 800, Gaceta Nº 128. Managua, Nicaragua.



mantenimiento, la concesión será prorrogable y en forma exclusiva, será otorgada por el Estado en concesión a inversionistas privados nacionales o extranjeros o por medio de un APPP (la Operadora). La Concesión no podrá ser otorgada a o el APPP realizado con otro Estado, ni otro Estado podrá participar como socio o similar, ni empresas estatales o del sector público de otro Estado en la Operadora.<sup>52</sup>

El manejo ambiental del Gran Canal debe contribuir a la conservación, recuperación y mejoramiento del medio ambiente en Nicaragua. Los planes para su construcción y operación contemplarán acciones y programas de desarrollo y control que beneficien al medio ambiente en Nicaragua el área del Gran Canal y los territorios que influyan en la misma, por su necesaria contribución al suministro de agua, estarán sujetos a un régimen especial para su desarrollo y manejo, de carácter conservacionista.

La Concesionaria o Parte Privada del APPP (la Operadora) podrá ser organizada en el extranjero o en Nicaragua y deberá estar dotada de la capacidad legal, gerencial y financiera necesaria para desarrollar el Proyecto. La Concesionaria o APPP deberá ofrecer participación en su capital o en su estructura de recursos propios a inversionistas privados locales y extranjeros. Sus acciones o participaciones no podrán ser vendidas ni transferidas a ningún Estado ni ente estatal o similar.

La legislación laboral Nicaragüense regirá las relaciones de trabajo entre la Operadora y los empleados, trabajadores y funcionarios de la misma. La Operadora, sus contratistas y sub-contratistas darán prioridad al empleo de

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> Ibídem. Art. 17.



personal nicaragüense, contratándose en el extranjero únicamente al personal que no pueda obtenerse en Nicaragua, con base a las calificaciones del cargo.

La ruta del Gran Canal y las zonas aledañas que se determinen, serán consideradas como área de Influencia del Gran Canal, a fin de permitir el tránsito expedito y sin demora de los buques a través del territorio nacional y la operación misma del Gran Canal. Los buques que transiten por el Gran Canal y las cargas, pasajeros y tripulaciones transportados por ellos, estarán exentos de todo tributo, derecho u otro gravamen que apliquen las leyes de Nicaragua, así como de los requerimientos legales de carácter migratorio, excepto aquellos que salgan de o tengan por destino Nicaragua en el Contrato se determinarán las actividades que la Operadora o terceros podrán realizar en el área de Influencia, así como las regulaciones aplicables para cada una de estas actividades.

## 3.3. Aspecto Económico:

Uno de los principales objetivos que pretende lograrse con la construcción de este Canal Interoceánico es insertar a Nicaragua en el mercado mundial como un centro internacional de comunicaciones, comercio, finanzas y desarrollo científico.

Observamos como una de las ventajas la llamada Zona Económica Especial, que Por su carácter de servicio público internacional, la ruta de El Gran Canal de Nicaragua y las zonas aledañas que se determinen, serán consideradas como zonas económicas y de regímenes especiales, a fin de facilitar el tránsito expedito y sin demora de los barcos a través del



territorio nacional y la operación misma de El Gran Canal de Nicaragua. ARTICULO 42. LEY No. 800.<sup>53</sup>

Venezuela, Rusia, Brasil, China, Japón y Corea del Sur son parte del capital extranjero en Nicaragua que ha mostrado interés en dicho proyecto.

Una de las grandes desventajas de este canal inter oceánico es que definitivamente no se puede obviar el impacto ambiental que causaría la construcción de este Canal. El Gobierno tiene la responsabilidad de proteger los recursos naturales de nuestra nación y no pueden dejar de hacer un estudio y análisis ambiental que determine la viabilidad en este sentido. En realidad esto se debió hacer antes de la firma del acuerdo, y establecer los paramentos y lineamentos que den protección al territorio que se verá afectado, pero aún se pueden hacer cláusulas especiales al tan sonado acuerdo en donde se den las debidas y específicas pautas que garanticen el respeto y preservación del medioambiente, que será transgredido de su forma natural.

También tenemos que tomar en cuenta que el Canal Interoceánico que tendrá vías húmedas y secas, aeropuertos, zonas francas y puertos de aguas profundas en las costas del océano Pacífico y el mar Caribe, representará nuevas vías de transporte, y esto, mayor tráfico de mercadería y personas. Lo que puede ser positivo y negativo para nuestro país, pues así como vendrán inversionistas o turistas también se atraerá a personas no deseadas, es decir criminales buscando nuevas rutas para hacer tráficos ilegales. Será un gran logro una verdadera transformación económica para nuestro país, generará los empleos que nuestros compatriotas van a buscar a países vecinos por carecer de ellos en el propio. La tecnología hidráulica ha avanzado, lo que coadyuvará a la

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> Ibídem, art.42.



construcción del Canal nicaragüense que se estima será 250 kilómetros más largo que el de Panamá sin mencionar el ancho que permitirá que naveguen los grandes buques de contenedores.

Se debe garantizar los derechos de propiedad y en su caso el pago correcto de las propiedades de los campesinos e indígenas afectados por donde va a pasar este Canal, el problema en sí no es la construcción del Canal, pues este es un sueño nicaragüense de hace más de cien años y que fue oscurecido en el pasado por el tratado Bryan-Chamorro, suscrito el 5 de agosto de 1914. El detalle está en que deben hacerse estudios técnicos, legales, de estrategia geopolítica, de diseño, ingeniería, ambientales y con un verdadero consenso político donde el proceso sea transparente, público y primen los intereses de Nicaragua.

El número inicial de tránsitos anuales por el Gran Canal se estima en unos 2,773 y 3,820 con una carga promedio de 150,000 TM/buque.

El canal de Panamá ampliado, cubriría aproximadamente un tercio del mercado potencial estimado y el 2.9% de la carga marítima mundial en el año 2025, manteniendo su participación actual. Dicho canal ya saturado, más la expansión proyectada, podría tener -según Panamá - capacidad para buques portacontenedores de hasta 10,500 TEU y petroleros/graneleros de hasta 120,00-130,000 TM (New Panamax), pero con calado de hasta 12.3 metros y estacionalmente de hasta 14.6 metros. Buques por encima de dicha capacidad y calado, hasta 250,000 dwt (Nicamax), serían mercado cautivo para el Gran Canal.<sup>54</sup>

\_

<sup>&</sup>lt;sup>54</sup> BARBOZA Julio, Derecho Internacional público, Ciudad de Buenos Aires 1999, Editorial ZABALIA S.A. Pág. 24.



El Gran Canal también permitiría el tránsito de futuros NPPX portacontenedores superiores a los 10,500 TEU, hasta el máximo buque portacontenedor concebido, el Malacca-Max de 18,000 TEU. Los mayores buques portacontenedores que navegan actualmente tienen aproximadamente un tonelaje de 100,000 dwt, capacidad de 8,000 TEU, calado de 14 metros (los cuales por su calado sólo podrían pasar estacionalmente por el canal de Panamá ampliado) y una manga mayor a los 32 metros. Existen órdenes de construcción de 16 buques de 12,000 TEU y se estima que el segmento superior a los 10,500 TEU será el de mayor crecimiento en términos de dwt durante los próximos 20 años.

El Gran Canal generaría ahorro en costo y en tiempo de navegación a los buques transitando actualmente por rutas alternas relevantes. Asimismo la operación de buques más grandes también generaría ahorros por economías de escala en comparación con buques de menor capacidad. Estos ahorros, a su vez, permitirían una disminución en tarifas al usuario de los servicios de transporte marítimo.

Finalmente, el Gran Canal tendría un impacto importante en la industria naviera al estimular la construcción de buques NPPX, buques que al entrar en operación demandarían un desarrollo portuario adicional tanto en infraestructura como en equipos para atender estos buques, en particular en los puertos de origen y destino de las rutas de contenedores.

Los canales de Suez y de Panamá han tenido y siguen teniendo un gran impacto en el transporte marítimo mundial de mercancías. La cantidad de



buques que transita anualmente por ambos canales es aproximadamente del mismo orden, unos 14,000 buques anuales (Panamá sin embargo ha visto reducido su número de tránsitos a un poco más de 12,000, en tanto Suez supera los 15,000). Los ingresos del Canal de Suez cuadruplican los del Canal de Panamá, por tener tarifas más altas y dimensiones permitidas de calado y anchura muy superiores a las de Panamá.<sup>55</sup>

El canal de Panamá se encuentra prácticamente en el límite de su capacidad. Las autoridades panameñas han anunciado su ampliación y es de mencionar que una de las limitaciones serias del canal de Panamá es su disponibilidad de agua, ya que el recurso hídrico de la cuenca del canal es también la principal fuente de consumo de agua potable de parte de la población panameña. El Tráfico por el canal de Panamá alcanzó su punto máximo en el año 1996, estabilizándose desde entonces alrededor de los 200 millones de toneladas anuales, en tanto el Tráfico Mundial ha estado creciendo a un ritmo de 3.8% anual en la última década y media.

El número de tránsitos por el canal de Panamá disminuyó hasta el año 2003, aunque ha tenido un cierto repunte desde entonces. La reducción se debe principalmente al tránsito de buques de mayor capacidad. En cambio el tonelaje métrico movilizado se ha estabilizado alrededor de los 200 millones de toneladas, en tanto el tonelaje SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques), empleado por dicho canal para el del cobro de peaje, se ha incrementado.<sup>56</sup>

<sup>55</sup> Ibídem, Pág. 26

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> Ibídem, Pág. 28.



## 3.4. Aspectos Ambiental:

En Nicaragua el canal tendría mejores condiciones que en cualquier otro lugar, ya que goza de agua suficiente para su construcción, gracias a sus ríos en la Costa Caribe y sus dos grandes lagos, que es uno de los factores que vuelven viable todo el proceso. El Canal utilizara las aguas del Río San Juan y las del lago Cocibolca, tendría una longitud de unos 250 km, con 5 posibles vías alternas este proyecto (LEY No. 800 LEY DEL RÉGIMEN JURÍDICO INTEROCEÁNICO DE EL GRAN CANAL DE NICARAGUA Y DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD DE EL GRAN CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA) consta de 48 artículos, entre ellos el de la creación de la autoridad encargada de promover la construcción del proyecto, que requerirá de una inversión que asciende a los US\$40,000 millones de dólares, y con un plazo de construcción de 10 años.

El funcionamiento sostenible del Gran Canal requerirá de la disponibilidad cuantiosa y permanente de agua, mediante un ordenamiento territorial, cambios en el uso de la tierra, manejo de las cuencas hidrográficas involucradas, recuperación de la cobertura forestal y control de la erosión, además de otras medidas que permitan revertir el mal aprovechamiento de los recursos naturales y la contaminación ambiental que tradicionalmente se ha hecho. De hecho la ruta propuesta atraviesa territorios que desde hace varias décadas han sido modificados por actividades agrícolas y pecuarias, las que han sustituido extensamente los bosques originales, reducido el caudal de los ríos e incrementado el arrastre de los suelos. Las acciones anteriores son indispensables y deberán ser incluidas en los costos del Proyecto, para garantizar el desarrollo y mantenimiento del mismo a través



de la restauración ambiental del territorio. Se anticipa que el Gran Canal no afectará negativamente a ninguna agrupación humana, si no que más bien proveerá de beneficios.<sup>57</sup>

Los resultados ambientales que tendría el Gran Canal, por la magnitud y costo que se propone, generarían suficientes flujos para orientar recursos al mejoramiento y conservación del ambiente natural en su área de influencia. Este mejoramiento del medio ambiente va a garantizar e el funcionamiento hidráulico del Gran Canal en forma sostenible. Además, se pueden esperar los siguientes beneficios eco-ambientales directos derivados de la construcción del mismo:

- i. Conservación garantizada y manejo sostenible de extensas áreas del bosque húmedo y seco tropical en el sureste de Nicaragua e istmo de Rivas, incluyendo las reservas biológicas existentes con toda su rica biodiversidad, actualmente amenazadas por el avance de la frontera agropecuaria y la deforestación.
- ii. Reforestación de áreas degradadas e implementación del manejo forestal sostenible de la extensa cuenca del Lago de Nicaragua comprendida dentro del territorio nacional.
- iii. Establecimiento de plantaciones forestales bien manejadas para la producción de madera de calidad y su industrialización en Nicaragua.
- iv. Introducción de la agroforestería, silvicultura y manejo de fauna en forma tecnificada para diversificar la producción en las áreas

<sup>&</sup>lt;sup>57</sup> Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. Ley 800, Gaceta Nº 128. Managua, Nicaragua.



tradicionalmente ganaderas de Rivas, Boaco, Chontales, RAAS y partes de Río San Juan.

- v. Creación y ampliación de nuevos hábitats acuáticos en los embalses proyectados para el Gran Canal y terrestres en las islas que se formen en medio de tales embalses, con fines de conservación, recreación, pesca, investigación biológica, ecoturismo y opciones para generar energía localmente.
- vi. Posibilidad de utilizar zonas excavadas y suelos removidos para establecer piletas de retención para plantar cultivos o desarrollar proyectos de acuacultura.
- vii. Extensión del rico ecosistema estuarino y de los manglares a lo largo de los canales costeros de penetración en ambos litorales.
- viii. Acceso y aumento de la actividad turística y ecoturística, con variedad de ambientes naturales, a lo largo de la ruta canalera.

En el canal de Panamá hay un sistema de regulación para el control y seguridad que lo protegen de los accidentes mencionados. Otro aspecto importante es que el Lago de Nicaragua es una masa de agua interna de poca profundidad y extensión comparada con los océanos, lo que impide que en el mismo se desarrollen tormentas con características oceánicas.

Las normas de seguridad que regulan el tráfico en el Canal de Panamá lo han mantenido libre de accidentes que contaminen el agua de los lagos de Gatún y Maden. Estos dos lagos también suministran el agua para la ciudad de Panamá y otras ciudades y pueblos que están en el área de influencia del



canal. Lo anterior es una evidencia que la implementación de regulaciones estrictas para el tránsito por el canal y características constructivas de los buques de la industria de tanqueros, serán una herramienta para proteger, entre otros, el Lago de Nicaragua.<sup>58</sup>

\_

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup> GERSTLE Mack, Panamá 1971, La Tierra dividida historia del canal de Panamá, Panamá Editorial universitaria, Tomo I. Pág. 357.



### CONCLUSIONES.

- 1) La construcción del gran canal en la Republica de Nicaragua está sujeto al régimen de jurídico de Nicaragua y por tanto lo está también a las leyes de nuestro país, reglamentación y supervisión de uso racional y sostenible de los recursos naturales. Es patrimonio de Nicaragua y se requiere que se sujete a las leyes de nuestro país y en el proceso de su construcción una junta directiva será la encargada de supervisar el trabajo que esta empresa mixta realice todo ello dentro del marco legal
- 2) Nicaragua ofrece excelentes condiciones topográficas, geológicas e hídricas para construir un canal interoceánico, lo cual contribuye a la viabilidad del mismo. Las condiciones topográficas facilitarían la construcción de embalses generados por ríos con amplio caudal, para almacenar el agua necesaria para mantener la operación del Gran Canal, complementado por un régimen pluviométrico que oscila entre los 1800mm y los 4500mm anuales. Dichas condiciones topográficas permitirían la construcción de segmentos largos y curvas amplias del canal, garantizando la maniobrabilidad de los buques.

Además, la construcción de dársenas o bahías de espera evitarían el congestionamiento y aumentarían la seguridad de tránsito por el Gran Canal. La geología de la ruta propuesta y tierras bajas en ambos litorales facilitarían el movimiento de tierra.

Sin embargo, el Gran Canal tendría 286 Km. de longitud ya que su trazo no es en línea recta, teniendo intercalado el Gran Lago de Nicaragua cubriendo 80 Km. de la ruta, con una altura promedio de 32 m sobre el nivel medio del mar.



Otros aspectos importantes relacionados con el Gran Canal son que la ruta recomendada pasa por una zona con baja densidad de población y el medio ambiente está completamente deteriorado por la tala indiscriminada de bosques. Todo lo anterior, conjuntamente con la tecnología en la rama de la ingeniería de la construcción, coadyuva a la factibilidad técnica del Proyecto a costos de inversión razonables.

En efecto, durante la colonia y después (hasta la construcción del canal de Panamá) Nicaragua atrajo la atención mundial por la posibilidad que su territorio ofrecía de construir un canal interoceánico, cortando el istmo de Rivas y luego usando el lago y el rio San Juan como rutas de navegación.

- 3) La factibilidad de construir un canal por Nicaragua atrajo a fines del siglo pasado, el interés de empresas norteamericana y del gobierno mismo de los Estados Unidos. No obstante las ventajas que la ruta de Nicaragua ofrecía, al arrancar el siglo xx los Estados Unidos decidieron construir el canal interoceánico cortando el istmo de Panamá adoptaron esa resolución en vista de los riesgos volcánicos y sísmicos en el sur de Nicaragua que, a un siglo de aquella decisión todavía están por manifestarse.
- 4) Las posibilidades canaleras por el rio san Juan se han desvanecido en la medida que su caudal disminuye y las desembocaduras se sedimentan. Sin embargo, el dragado y ampliación del rio para aceptar embarcaciones de gran calado, lo único que haría es desecar aún más el lago de Nicaragua y arruinar para siempre naturales que aún conservan ambos accidentes geográficos, los cuales establecen escenarios potenciales muy atractivos para el ecoturismo.



- 5) La construcción de canal interoceánico por parte de una nación extranjera comprometería la soberanía nacional y crearía una dependencia económica con el país que vaya a financiar la obra.
- 6) Nicaragua goza de la envidiable posición en el continente Americano de encontrarse en medio del angosto istmo centroamericano, donde el mar caribe y el océano pacifico apenas están separados 220 km desde la bahía de salinas hasta la laguna de San Juan del Norte, separación que a su vez se reduce a 18 km de tierra interpuesta (el istmo de Rivas), cuando consideramos que sobre esa misma línea se encuentran el lago de Nicaragua y el rio San Juan , que desaguan en el Caribe , sirviendo de vías naturales para facilitar la transportación entre ambos océanos.



### RECOMENDACIONES

Una vez concluida nuestra tesis se considera de esencial importancia que todos los sectores de la sociedad Nicaragüense estén debidamente informados sobre la viabilidad tecno – económica y ambiental del proyecto del gran canal y a su vez puedan expresar libremente sus recomendaciones, críticas y observaciones:

- 1) Es un Proyecto que desafía las capacidades, es así mismo relevante, que el Proyecto sea consultado con las y los expertos nacionales en las diversas áreas vinculantes con dicho Proyecto. Un diálogo constante sobre el tema dará nuevas perspectivas y enriquecerá la Iniciativa es de vital importancia que el Proyecto discurra en el marco de la Constitución y las Leyes del país, se salvaguarde como deber ser en todo proyecto, la soberanía de Nicaragua y los recursos estratégicos de la nación, proponemos que se de alta prioridad a los recursos humanos nacionales, y se asignen recursos para su capacitación técnica-profesional a través de las instituciones competentes.
- 2) Recomendamos que de acuerdo a las Leyes del país se observe respeto, diálogo y reconocimiento económico justo a los territorios de los pueblos Rama y criollo, Cooperativas Agropecuarias, parcelas campesinas y propietarias de fincas, que de forma directa o indirecta sean afectadas por el trazado del Gran Canal.
  - 3) Se realicen todos los estudios de factibilidad e impacto, a fin de garantizar sus sostenibilidad y la relación armónica con el medio y el desarrollo global de Nicaragua es un imperativo ético-económico



4) Que el desarrollo socio-económico que generará el Proyecto tenga un impacto real en cuanto a sus beneficios para mejorar la calidad de vida de las mayorías, a fin que éste no se convierta en un enclave económico, sino en un factor de desarrollo nacional recomendamos mantener informada a la sociedad Nicaragüense con respecto a las etapas de desarrollo del Proyecto. Sus problemas, límites y viabilidades.



### FUENTES DEL CONOCIMIENTO

### **FUENTES PRIMARIAS**

- Constitución política de la república de Nicaragua. Gaceta Nº 32
   Managua, 18 de febrero del 2014.
- Ley 840, Ley Especial para el Desarrollo de la Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente al Canal, Zonas Libres de Comercio e Infraestructuras Asociadas.
- Convenciones de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar celebradas en Ginebra en 1958 y 1960.
- Ley 800, ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, Gaceta Nº 128. Managua, Nicaragua.

### **FUENTES SECUNDARIAS:**

- JIMÉNEZ PIERNAS Carlos 2009, Introducción al Derecho Internacional Público Madrid España, Editorial Tecnos.
- LÓPEZ RUEDA Francisco Carlos, concepto y caracteres del Derecho Marítimo V niversitas, núm. 106, Diciembre 2003, pontificia universidad Javeriana Colombia.
- GERSTLE Mack, Panamá 1971, La Tierra Dividida Historia del Canal de Panamá, Panamá Editorial universitaria, Tomo I.
- Jiménez Piernas Carlos, Introducción al Estudio del Derecho Internacional Público. Practica Española Editorial Tecnos (grupo Anaya, s. a), 2009.



- Gasteazoro Carlos Manuel, Canal de Panamá, República de Panamá
   1999, Editorial Universitaria, Estafeta Universitaria, Panamá.
- Barboza Julio, Derecho Internacional Público, Ciudad de Buenos Aires 1999, Editorial ZABALIA S.A.
- Tunkin y Otros, Curso de Derecho Internacional, 2 Tomos, Editorial Progreso, Moscú, 1979.
- Benadava, Santiago, Derecho Internacional Público, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1989.
- Colombos John, Derecho Internacional Marítimo, Aguilar, Madrid, 1961.
- Pastor Ridruejo Pastor, Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales, Tecnos, Madrid, 2001.
- Rousseau Charles, Derecho Internacional Público, Editorial Ariel,
   Barcelona, 1961.

### **FUENTES TERCIARIAS**

- VÉLEZ ANASTASIO Hugo J, consideraciones sobre el canal y el tratado Ortega/ Wang Ying, publicado el 11 de julio del 2013 disponible en www.diarionica.com/.../5414-ensayo-sobre-elcanalinteroceanico-de-nic.
- JOLY Antonio, canal de Nicaragua un sueño francés publicado en junio del 2013, disponible en www.laprensa.com.ni/2013/06/.../152574-canalnicaragua-sueño-frances.
- CHAVARRÍA DOMÍNGUEZ Sebastián 2013.la posible construcción del canal y las reales limitaciones a la soberanía (en línea) Nicaragua. disponible en http://www.el%20socialista%centroamericanonicaragua\_%nicaragua.



- PRADO REYES Yader 2013. Gran canal de Nicaragua beneficiara a toda la región (en línea). Disponible en http://www.gran%20por%20nicaragua%beneficios%regiof3nhtm.
- ARÉVALO ALEMÁN Raúl 2013. Rompe el silencio Wang jing de china continental (en línea) disponible en http://www.lajornadanet.com.
- GOMES Oliver, historia del canal de panamá una aventura al corazón de las Américas, publicado el 2 de abril del 2009. Disponible en http://youtu.be/D9MFpao6\_qM.
- DE SKALON Ana, Panamá erase un país a un canal pegado, publicado el 5 de Junio del 2012. Disponible en http://youtu.be/aeQEXoraFe0.



## **ANEXOS**

Imagen número 1 Mapa de Nicaragua con la ruta por donde pasara el canal.





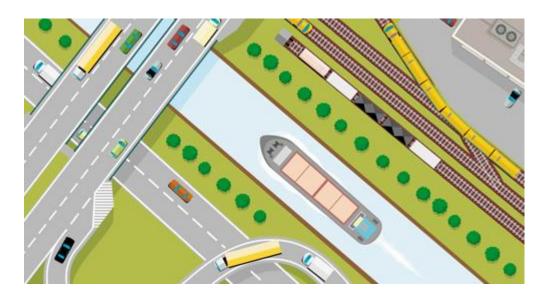
Imagen número 2 la imagen del canal con varios de sus proyectos aleatorios como aeropuerto, ferrocarril, puertos etc.





# Imagen número 3 el puerto y la forma que tendrán las esclusas.

## a) puerto



## b) esclusas.

## ESCLUSAS EXISTENTES

## **NUEVAS ESCLUSAS**

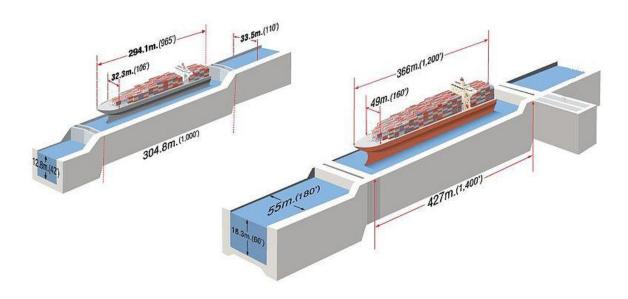




Imagen número 4 un cuadro comparativo entre los canales de Nicaragua, panamá y Suez.

	PANAMA AMPLIADO	SUEZ	NICARAGUA
Canal (Profundidad)	13.8 mts*	21 mts	22 mts
Canal (Longitud)	80 km	195 km	286 km
Buques (Capacidad)	120-130,000 dwt**	200,000 dwt	250,000 dwt
Buques (Calado)	12.3 mts*	19 mts	20 mts
Esclusas (Largo)	427 mts	Sin esclusas	466 mts
Esclusas (Ancho)	55 mts	300-365 mts	64 mts
* Estacional: Profundidad 16  ** Según Panamá	6.1 mts, Calado 14.6 mts		



Imagen número 5. Imagen comparativa de los portacontenedores del canal de Panamá y Nicaragua.



Imagen Numero 6. Imagen comparativa de las esclusas Panamá y Nicaragua.

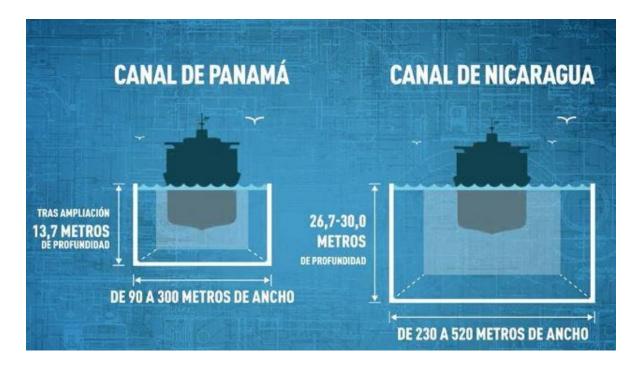
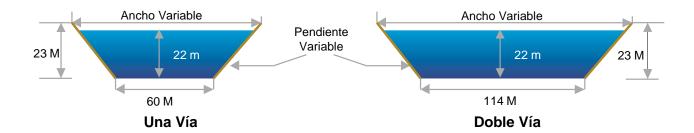




Imagen Numero 7. Requerimientos del proyecto.



Imagen número 8: comparación de la vía de Panamá y la doble vía que tendría el canal de Nicaragua.





## Proyecto de reforestación.

