



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"SITUACION JURIDICA DE LOS ESTADOS
SIN COSTA EN EL NUEVO
DERECHO DEL MAR"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

MARIA DIANA PANTOJA MELENDEZ

MEXICO, D. F.

1984



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

Págs.

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO.-

ANTECEDENTES HISTORICOS.	1
A) Primera Convención de Ginebra de 1958.	3
B) Asistencia de los Estados en la Convención.	6
C) Posición de Suiza y otros Estados sin litorales.	8
C.1. Propositiones del Afganistán.	18
C.2. Proposition de la Delegación de Checoslovaquia.	19

CAPITULO SEGUNDO.-

SITUACION JURIDICA DEL MAR.	21
A) Concepto de Mar Territorial.	21
B) Concepto de Zona Contigua.	34
C) Concepto de Mar Patrimonial.	36
D) Historia breve del concepto de la extensión de las 200 millas en Latinoamérica.	37
D.1. Deberes del Estado ribereño en la Zona Económica Exclusiva.	42
E) Plataforma Continental.	49
F) El Alta Mar.	52
F.1. Naturaleza Jurídica del Alta Mar.	54

CAPITULO TERCERO.-

DEFINICION Y CONCEPTO DE ESTADO A LA LUZ DEL
DERECHO DEL MAR. 61

A) Definición del Estado Litoral. 63

A.1.) Definición del Estado Litoral o Estado
constanero. 65

B) Definición y Conceptos de Estados sin Litoral. 70

C) Definición y conceptos de isla. 76

D) Diferencia entre Estado sin litoral e isla. 87

CAPITULO CUARTO.-

CONDICION JURIDICA DE LOS ESTADOS SIN LITORAL. 89

CAPITULO QUINTO.-

LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
DERECHO DEL MAR Y LOS ESTADOS SIN LITORAL. 97

A) Estados en situación geográfica desventajosa. 104

B) Estados sin litoral. 107

C) Desarrollo Económico. 108

CONCLUSIONES. 116

BIBLIOGRAFIA. 121

I N T R O D U C C I O N

"El mar es un factor del desarrollo de los pueblos, un elemento de solidaridad entre las naciones y una zona de paz y seguridad". (3a. Confemar, 32a. Sesión).

La idea de este trabajo es con el primordial objetivo de que se garanticen real y efectivamente los derechos que poseen los Estados mediterráneos que sin temor a equivocarnos la situación de dichos Estados, es uno de los conflictos más serios y de mayor relevancia a los que se han venido enfrentando todos los Estados que carecen de litorales marítimos; no obstante ser estos Estados los primeros perjudicados debido a su situación geográfica, no es un problema de ellos exclusivamente, recalcamos nosotros que este es un problema que incumbe a todos los Estados del mundo y al que se le debe de dar la solución más racional, justa y equitativa, convencidos siempre de que sus condiciones son precarias debido que en su mayoría son Estados en desarrollo, aclaramos, decimos en su mayoría y no en su generalidad, porque dentro del seno de este grupo de Estados, existen unos cuantos que sí han alcanzado un grado de desarrollo superior y éllo ha sido consecuencia de que cada uno de estos Estados no tiene acceso al mar pero sus condiciones geográficas independientemente son específicas de lo cual se deriva que los Estados sin litorales que a la fecha han alcanzado su desarrollo económico, ha sido debido a que son poseedores de riquezas minerales o de algunas otras riquezas que la tierra produce. Otro argumento puede ser que cuentan con buenos vecinos, los cuales han permitido el paso en tránsito a fin de que efectúen su comercio con otros Estados o sea comercio internacional.

Los empeños e intereses que dichos Estados han presentado a la Comunidad Internacional, han sido tenazmente apoyados por la Organización de las Naciones Unidas y algunos otros Organismos Internacionales.

Muchas han sido las reuniones que a nivel interna - cional se han convocado a fin de solucionar la problemática - que presentan estos países, sobre el particular la Comunidad - Internacional se ha reunido en algunas ocasiones en forma ofi - cial y otras lo han hecho extracoficialmente, también algunos - Estados de manera independiente han expresado sus inquietudes al respecto por medio de declaraciones, todos unificando sus - ideas y dirigiéndolas hacia un mismo punto: "Que se garanti - cen y respeten los derechos de los Estados sin litoral, el -- libre acceso al mar y desde el mar".

Los planteamientos que se hacen en este trabajo a - barcan cuestiones históricas y jurídicas, así como posibles -- soluciones que diversos miembros de la Comunidad Internacio - nal han expresado con el fin de que se favorezca a los Esta - dos sin litorales.

Con fundamento en lo anterior, nuestro trabajo -- comienza con una breve reseña histórica de las conferencias -- y declaraciones que se han celebrado; el primer antecedente - es la Declaración de Barcelona, España en 1921, la Conven -- ción de Ginebra de 1958 y referencia de algunos otros documen - tos que de manera singular han cooperado para que se reconoz - can los derechos legítimos de estos Estados.

Posteriormente, hacemos una pequeña introducción -- al Derecho de los Espacios Oceánicos, examinando rápidamen -- te las nociones fundamentales para el planteamiento final de - este trabajo o sea, las nociones de Mar Territorial, Zona -- Contigua, Mar Patrimonial, Zona Económica Exclusiva, Platafor - ma Continental y Alta Mar.

Continuando nos introducimos en las concepciones - y definiciones que sobre Estados sin litoral, Estados ribere - ños, esta Ciencia Jurídica ha establecido. También hacemos -- una comparación de los derechos de los Estados ribereños y la - desventaja que frente a ellos ostentan los Estados sin lito -

rales marítimos. Además hacemos un breve esbozo sobre las --
islas, nuestra idea fundamental en esta parte, fue comparar --
al Estado rodeado completamente por tierra y a la isla rodea --
da a su vez completamente por el agua, deduciendo las venta --
jas y desventajas que en ambos casos se presentan.

Finalmente se analizan las participaciones de los --
Estados sin litoral y otros en condiciones geográficas des --
ventajas en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas --
sobre el Derecho del Mar; esta parte es la que consideramos --
más importante de nuestro trabajo, hacemos un planteamiento --
real del desarrollo económico comercial y cultural que guar --
dan estos pueblos, así como los derechos que adquirieron en --
la nueva Legislación sobre la Materia, "Convención de la Or --
ganización de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar --
del 10 de diciembre de 1982".

Este trabajo, es un estudio que refleja las condi --
ciones y circunstancias por las cuales atraviesan los Estados
que no tienen una costa marítima y la intención de su elabo --
ración ha sido aportar una ayuda a la comprensión y conoci --
miento de los problemas de dichos Estados ya que estamos cier --
tos que la solución de los mismos no es tarea exclusiva pre --
cisamente de los susodichos, sino por el contrario, es un pro --
blema que incumbe solucionar apremiantemente a todos los Es --
tados del mundo.

rales marítimos. Además hacemos un breve esbozo sobre las --
islas, nuestra idea fundamental en esta parte, fue comparar --
al Estado rodeado completamente por tierra y a la isla rodea --
da a su vez completamente por el agua, deduciendo las venta --
jas y desventajas que en ambos casos se presentan.

Finalmente se analizan las participaciones de los --
Estados sin litoral y otros en condiciones geográficas des --
ventajosas en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas --
sobre el Derecho del Mar; esta parte es la que consideramos --
más importante de nuestro trabajo, hacemos un planteamiento --
real del desarrollo económico comercial y cultural que guar --
dan estos pueblos, así como los derechos que adquirieron en --
la nueva Legislación sobre la Materia, "Convención de la Or --
ganización de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar --
del 10 de diciembre de 1982".

Este trabajo, es un estudio que refleja las condi --
ciones y circunstancias por las cuales atraviesan los Estados --
que no tienen una costa marítima y la intención de su elabo --
ración ha sido aportar una ayuda a la comprensión y conoci --
miento de los problemas de dichos Estados ya que estamos cier --
tos que la solución de los mismos no es tarea exclusiva pre --
cisamente de los susodichos, sino por el contrario, es un pro --
blema que incumbe solucionar apremiantemente a todos los Es --
tados del mundo.

CAPITULO PRIMERO.

ANTECEDENTES HISTORICOS.

"Los Estados sin Litorales". No cabe la menor duda, que en el transcurso de la Historia han sido un tema apasionante para escritores y tratadistas en la materia, así como asunto de debates en foros internacionales; pero a pesar de ser un tema de interés general, problema que se plantea constantemente en las oportunas conferencias que se celebran. Nos deprime decir; que hasta la actualidad, no se ha dado una resolución clara y precisa en la que se garanticen los intereses jurídicos, económicos y políticos, etc; de estos Estados.

A continuación trataremos de hacer una breve reseña histórica de estos Estados, con el ánimo de encontrar en la misma historia elementos que reafirmen las garantías jurídicas de los Estados sin litorales.

Nuestra reseña histórica empezará en Roma y nos plantearemos interrogantes como: ¿Quién es el propietario legítimo de los mares?, y que concepciones se han tenido acerca del mar. Además, ¿Quién dividió los mares y por qué estos países no alcanzaron nada de la repartición?.

RES COMMUNES, "Se llaman communes las cosas cuya propiedad no pertenece a nadie y su uso es común a todos los hombres" (1), (Cicerón, de Offic, I, 16), y por naturaleza, nadie se puede apropiarse individualmente de estas Res Communes, la mar fue calificada por los romanos como tal; además tuvieron a bien considerar 2 libertades, que hasta hoy, en el nuevo Derecho del Mar son libertades universales; como lo es la-

(1) Petit, Eugene. "Tratado Elemental del Derecho Romano". México. 1959. Edit. Nacional, S.A. Traducción de la Novena Edición Francesa. Pág. 167 (Segundo Libro).

libertad de pesca y navegación. Cabe mencionar pues, que los romanos también consideraron a las orillas del mar como Res - Communes. Por otra parte, aceptan expresamente la apropiación individual del agua corriente.

Ventura Silva, define al mar como una Res Communes- y dice: "Son Res Communes aquéllos cuya propiedad no pertenece a nadie y su uso es común a todos los hombres. Entre ellas se puede citar: el aire, el agua de los ríos y el mar, con -- su lecho y sus riberas" (2).

Margadant S., considera que las "Res Communes --- omnium iure naturali", pertenecen a todos por derecho natural, como la costa del mar. (3).

Es al finalizar el siglo XV cuando el español Francisco de Vitoria, habla sobre la libertad de los mares y en la segunda mitad del siglo XVI el jurista Vázquez de Menchaca dá a conocer al mundo, esta idea: "El mar es libre, porque -- es de las cosas que no pueden prescribirse" (4), califica al mar como lugar público, este es de todos y no puede ser objeto de reclamación como propiedad individual. Más tarde el jurista de origen holandés, nos estamos refiriendo a Hugo Gro - cio, proclamó la libertad de navegación en el Alta Mar, con - siderándola como patrimonio común de la humanidad, por lo tan - to, todos tenemos derecho a los frutos que resulten de ella; esta ideología la sostuvo en su obra "De Mare Libero", la que

(2) Ventura Silva, Sabiño. "Derecho Romano". México. 1975.
Edit. Porrúa, S.A. Pág. 138.

(3) Florís Margadant S., Guillermo. "Derecho Romano. México.
1974. Edit. Esfinge. Pág. 18.

(4) Sepúlveda, César. "Derecho Internacional". México. 1980.
Edit. Porrúa. S.A. Pág. 18.

sería refutada por el inglés Selden, con la obra "Mare Clausum" no obstante, de sostener una lucha ideológica contradictoria, tanto el holandés Grocio, como el inglés Selden, concurren en un sólo punto, ambos, propusieron la libertad de navegación con sus respectivos fundamentos.

Es para el año de 1702 cuando el holandés BYNKER - SHOEK, escribe también sobre el campo del derecho del mar. Estableciendo el concepto de lo que es el Mar Territorial.

A).- PRIMERA CONVENCION DE GINEBRA DE 1958.

Después de una serie de reuniones, celebradas en la ciudad de New York, el resultado fue una Convención la que -- tuvo como lugar de celebración la ciudad de Ginebra, Suiza, -- en la primavera del año de 1958, (24 de febrero al 27 de -- abril); debemos dejar bien claro, que la conferencia a la -- que nos referimos en este capítulo no llegó a alcanzar el ran -- go de oficial; pero la misma, estuvo abierta a todos los Es -- tados de la Comunidad Internacional y de manera muy especial -- a los Estados sin litorales marítimos o mediterráneos. Dicha -- tarea se encomendó a la quinta comisión cuyo cometido sería, -- tratar la cuestión del Libre acceso al mar de los países sin litoral. De esta forma en las resoluciones 1105 (XI) de la -- Asamblea General de las Naciones Unidas, se hace un llamado -- a los Estados tengan en consideración las carencias de los -- Estados que no tienen litorales marítimos; pensando racional -- y humanamente en su comercio de tránsito y tomando en cuenta -- el Derecho de Gentes se les deben de otorgar facilidades a -- todos los Estados que fueren desprovistos de litorales maríti -- mos.

El resultado de la conferencia preliminar fué la -- aprobación de 7 principios fundamentales, con los cuales no -- se pretendía resolver en toda su magnitud el derecho del li -- bre acceso al mar de los Estados sin litoral, pero de algún -- modo, se trató de resolver el problema planteado. Los princi -- pios son los siguientes:

1.- Proclamación de la libertad del libre acceso al mar de -- los Estados no costaneros, concluyéndola de la libertad de la Alta Mar. Sin dicho derecho, la libertad de la Alta Mar se -- privaría en su totalidad de la universalidad.

2.- Todos los Estados sin litorales marítimos, tienen dere -- cho a un pabellón marítimo, (este principio es semejante a -- la declaración de Barcelona, España de 1921).

3.- Se toma también este principio de la libertad de la Alta Mar y asimismo, dá seguridad en Alta Mar a los buques que -- enarbolan el pabellón de un Estado sin litoral, el mismo ré -- gimen jurídico que a los buques de los Estados marítimos. El mismo sistema jurídico se aplicaría en las aguas territoria -- les e interiores; aplicando la igualdad del régimen a que son acreedores los buques de los Estados marítimos, exceptuando -- a los buques de los Estados ribereños; por tener estos prima -- cía de consentir a sus buques el exclusivo derecho de cabota -- je.

4.- Los Estados sin litoral, tienen derecho a utilizar los -- puertos marítimos de los Estados ribereños, teniendo los pri -- meros derecho al trato mas considerable, en los puertos de -- los segundos; y de ninguna manera, a un trato desfavorable -- que el trato concedido a los buques del Estado ribereño. En -- este principio se hace un llamado a todos los Estados ribere -- ños con el objetivo de que le brinde todas las facilidades en lo que a puertos se refieren a los Estados que carecen de -- ellos. Con la declaración de este principio se trata de sol -- ventar el problema a que se enfrentan los Estados desprovis -- tos de litorales marítimos.

5o.- Proclamación de la libertad de tránsito de un Estado sin litoral hacia el mar, haciéndolo por medio de territorio de -- terceros países. Este principio llevado a la práctica hace -- posible disfrutar materialmente de los beneficios; riquezas -- y libertades que todos los Estados ya tengan litorales o ca --

rezcan de ellos puedan gozar en el Alta Mar.

6.- Establece el derecho que tiene el Estado de tránsito a tomar medidas concernientes a la protección de su soberanía y con las cuales no se pretende de ningún modo violar la legitimidad de sus intereses y sí pretende con esta actitud, la seguridad pública. Estas medidas tomadas por el Estado de tránsito, tienen como objetivo fundamental, asegurar los intereses para sí y para los Estados sin litorales, cuidando de este modo su soberanía.

7.- Proclamación del mantenimiento vigente de los acuerdos particulares que rigen el acceso al mar de los Estados desprovistos de litorales marítimos. Esto quiere decir, que deja en libertad a los Estados no litorales para que en lo futuro, los acuerdos bilaterales que surjan tengan como base los principios a que nos estamos refiriendo.

Jorge A. Vargas y Edmundo Vargas Carreño resumen -- los siete principios resultado de la conferencia preliminar y posteriormente presentados a la conferencia de Ginebra de 1958, de la siguiente manera:

1o.- Derecho del libre acceso al mar.

2o.- Derecho de pabellón.

3o.- Derecho a la navegación en alta mar, mares territoriales, y aguas interiores en pie de igualdad con los Estados ribereños.

4o.- Utilización de los puertos.

5o.- Libre tránsito para personas y mercaderías por los territorios de los Estados ribereños vecinos.

6o.- Salvaguarda de la soberanía y seguridad de los Estados de tránsito.

7o.- No abrogación de tratados sobre libre tránsito más favorables. (5).

B).- ASISTENCIA DE LOS ESTADOS EN LA CONVENCION.

Nos estamos refiriendo a los Estados que carecen de litorales marítimos. Dieremos pues, que la asistencia de estos Estados a tan importante convención, no fue totalmente victoriosa; ya que, por principio de cuentas, las invitaciones se hicieron exclusivamente a doce países, (que carecen de litorales marítimos); y son los siguientes: (Afganistán, Austria, Bolivia, Checoslovaquia, Hungría, Laos, Luxemburgo, Nepal, Paraguay, República Socialista Soviética de Biela Rusia, San Marino y Suiza. De los países a que nos acabamos de referir hicieron acto de presencia once de ellos, faltando el delegado de Paraguay.

Queremos aclarar, que la convención estuvo abierta en general a todos los países; pero, específicamente se invitaba a todos aquellos Estados que careciesen de litorales ya que, la carencia de litorales era pues motivo de la celebración de dicha convención. El interés mayoritario incumbía sobre manera a estos Estados.

En la convención de Ginebra de 1958, se lamentó la ausencia de Estados que teniendo esta situación jurídica desfavorable, no hicieron acto de presencia a tan importante convención, ya que sería de primordial importancia para la Comunidad Internacional escuchar sus opiniones y posibles soluciones que al respecto pudiesen aportar así como el plantea -

(5) Vargas, Jorge A. y Vargas Carreño, Edmundo. "Derecho del Mar, una visión latinoamericana". México. 1976. Edit. - Ius. Pág. 120.

miento de sus problemas y la posible forma de resolverlos. Se añoró y deseó que presenciasen dicho acto, Estados sin litorales marítimos como la República de Mongolia.

Todos los Estados participantes, presentaron a la conferencia preliminar, la condición especial de cada uno de sus Estados representados.

En la conferencia a la que nos venimos refiriendo, se presentaron tres documentos:

b).- Proposiciones que la misión del Afganistán hace, (26 de agosto de 1957): Libertad de acceso al mar de los Estados sin litorales marítimos; derecho a un pabellón marítimo para todos los Estados que carezcan de litorales, así como el reconocimiento universal del derecho de tránsito por carretera a través de los Estados, aéreo, ferroviario; y fluvial. Además, se pide que se eleve al rango de "Declaraciones Universales", las peticiones anteriores.

b).- Proposiciones del Gobierno Suizo, de fecha 31 de enero de 1958:

Reconocimiento al pabellón marítimo y la relación de legitimidad que debe existir entre el buque y el Estado cuya bandera enarbola.

c).- La Delegación de la República de Checoslovaquia presentó un proyecto constituido por 12 artículos a los que anexaba sus comentarios y sobre los cuales la Conferencia del Derecho del Mar, debería de someter a discusión y asimismo, dar una solución jurídica y real a todos los Estados desprovistos de litorales marítimos.

Todos los Estados que estuviesen presentes en la conferencia deberían unificarse para recalcar el momento his-

tórico e importante que se estaba viviendo, del mismo modo, -- serían testigos videntes de la posible codificación del Derecho del Mar, derecho reconocido por el Derecho de Gentes y -- los Estados sin litorales; no obstante de diferir en sus características geográficas, económicas, sociales, culturales, -- comerciales etc., todos encaminaban sus peticiones y consideraciones a la libertad de acceso al mar. Para que se pudiera llevar a efecto la codificación de los principios sobre el -- derecho del mar, se tuvo que formar un grupo de trabajo cuyo -- presidente fué el delegado de Checoslovaquia, Sr. SOUREX y -- también formaron parte del mismo, los delegados de: Suiza, -- Austria, Nepal, Bolivia; y previa discusión y examen concienzudo de los planteamientos que hicieron los Estados asis-- tentes a la conferencia, se aprobaron los siete principios a los que ya nos referimos en el inciso anterior, mismos que se expresan en el Derecho Internacional, que rigen la materia y el régimen jurídico de los Estados sin litorales marítimos. La -- aprobación de estos principios, el documento primordial de la conferencia preliminar, figura en el anexo VII y se llama: "Principios enunciados en la conferencia preliminar de los -- Estados sin litoral".

C).- POSICION DE SUIZA Y OTROS ESTADOS SIN LITORALES.

La postura de Suiza, fue la siguiente:

Ya desde 1919 en la Conferencia de la Paz de París, Suiza venía pidiendo:

1.- Derecho a enarbolar un pabellón marítimo para todos los-- Estados carentes de litorales marítimos o provistos de ellos, ya que, es un derecho que no se le puede vedar a ningún Es-- tado independiente; sostuvo también que el pabellón es un emblema de soberanía y para tal, no es menester que se reconozca de modo especial.

2.- Defendió el libre tránsito internacional, para todos los--

Estados carentes de litorales marítimos, con el objetivo primordial de asegurar para sí las exportaciones, el aprovisionamiento, el sostenimiento y desarrollo de sus relaciones con el universo en general. No debemos olvidar, que esta tarea ya se le había encomendado a la Sociedad de Naciones en el año de 1919.

Debemos aclarar, que en lo que se refiere a la primera petición que hace Suiza, fue el único país que a lo largo del desarrollo de la conferencia impugnó el derecho que -- deben de tener todos los Estados a enarbolar su propia bandera en el mar; las observaciones que hicieron algunos países -- al respecto fueron de carácter indeciso, pero materialmente -- hablando nada objetaron.

Por su parte Francia y Prusia, expresaron que a un Estado carente de puertos, le es imposible practicar la navegación marítima; refutando a estos dos Estados podemos decir, que la práctica nos ha demostrado que un país mediterráneo -- es capaz de ordenar y dirigir su navegación, como lo puede -- hacer cualquier país provisto de litorales marítimos.

Debemos aclarar también, que la República de Suiza había asistido con anterioridad a la declaración de París --- celebrada en el año de 1856 y conocida también, como Primera Conferencia Marítima.

El Consejo de la Sociedad de Naciones tomó nota el 30 de mayo de 1920 y la Conferencia General sobre la libertad de comunicación y de tránsito inició sus tareas encomendadas por los Estados el 10 de marzo de 1921, celebrándose en Barcelona, España. Las tareas encomendadas por los Estados fueron:

- a).- Convención y estatuto sobre la libertad de tránsito.
- b).- Convención y estatuto sobre el régimen de las vías navegables de interés internacional.

- c).- Declaración sobre el reconocimiento del derecho de bandera de los Estados sin litorales.
- d).- Recomendación referente al régimen internacional de los ferrocarriles.
- e).- Recomendación referente a los puertos sometidos al régimen internacional.

Suiza en esta ocasión, no pensó únicamente en los beneficios económicos que le podría redituár el reconocimiento a enarbolar un pabellón en el mar; sino que asumió el papel de líder ya que consideró que estaba obligada moralmente para con los Estados y debía pues, cumplir y cooperar en la medida de lo posible en este terreno internacional. Nosotros podemos observar, que tanta ha sido la cooperación internacional de Suiza que el gesto que tuvo en la Segunda Guerra Mundial es inolvidable para la Comunidad Internacional, ya que, parte del Comité Internacional de la Cruz Roja, navegó con la bandera de la República de Suiza.

La situación de Suiza es específica por razones de sus encargos internacionales y además la experiencia especial que ha tenido en materia de derecho de pabellón y del libre tránsito de los Estados sin litorales marítimos.

Suiza opinó, que se deben de tomar medidas pertinentes, con el objetivo de que se garantice la existencia de una relación legítima entre los buques que enarboleen el pabellón de un Estado sin litorales y el mismo Estado, con el propósito de fiscalizar efectivamente la navegación de sus barcos; en conclusión se debe obligar por sí con el ánimo de brindarle protección al Orden Jurídico Internacional.

Aunque lo ideal sería que las Leyes Marítimas de los Estados sin litorales establecieran la relación requerida.

Por tal circunstancia, el Derecho Marítimo de la República -- de Suiza, establece que la mayor parte del capital que se invierte en los buques debe ser de origen suizo; y que la dirección de las empresas, debe de tener como sede y lugar de celebración de actos a realizar la República de Suiza y la aplicación de los principios jurídicos de su legislación.

Se consideró la Libertad de tránsito, como medio idóneo para que se desarrolle la Comunidad Internacional.

Por lo que respecta a la libertad de navegación, se dijo que, teniendo acceso los buques a los puertos que puedan gozar del derecho de paso inocente por aguas territoriales y por las vías de navegación interiores, Suiza ya había pedido a la Conferencia de la Paz en París, en 1919 derecho a enarbolar en el mar su propia bandera, ilusión que venía sosteniendo y expresando en las reuniones internacionales que oportunamente se celebraban. En esta ocasión, Suiza consideró que tenía derecho a que se reconociera su bandera en el tránsito-marítimo. No obstante, de ser un derecho básico para todos -- los Estados libres e independientes y por el que Suiza en esta conferencia preliminar abogó en representación de todos -- los Estados. Además sostuvo, que en el Nuevo Derecho Internacional, se ha señalado que todos los Estados sin distinción -- alguna tienen el derecho de navegar libre y absolutamente en el Alta Mar; donde los Estados desprovistos de litorales marítimos o lejanos al mar puedan hacer que sus buques naveguen -- con su Bandera Nacional. No debemos olvidar, que en el Alta -- Mar la bandera simboliza la soberanía de ese Estado sobre el buque teniendo en consideración que la bandera es una característica de soberanía y para que este derecho llegue a ser -- verdadero o real, se requiere que se haga del conocimiento de las demás potencias aunque no es necesario que se reconozcan -- los símbolos en tierra y mar; ya que se juzga que es una obligación y un deber internacional como el resultado del derecho básico de respeto al que todos los Estados pretenden.

Por ende, el derecho de los Estados mediterráneos a la navegación seguía siendo un tema no disentido y en algunas ocasiones que se llegaba a impugnar la mayoría de sus veces no se trataban cuestiones que incumbiesen al derecho y si con frecuencia se presentaban problemas de índole práctico, que impedían el uso de ese derecho por los Estados que carecen de litorales marítimos. Generalmente los estudiosos del Derecho Internacional interesados en tan importante renglón, sus escritos los han elaborado favoreciendo siempre los derechos de los países carentes de litorales marítimos y en esta ocasión, han favorecido particularmente a Suiza.

En el supuesto caso que se contradijera el derecho de bandera no se podrá demostrar el principio de la equidad y la idea del Derecho Internacional quedaría en tela de juicio. El resultado inevitable sería la absorción jurídica y práctica de la navegación de este Estado por el comercio de los Estados circundantes.

El 22 de enero de 1917 el Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica dirigió un mensaje en el que se expresaba: Que todos los Estados específicamente aquellos países que no tienen acceso al mar se les debe de proveer de recursos en los cuales se pueda hacer posible la comunicación en el litoral; mensaje que alentó y aumentó las ilusiones de países como Suiza, quien después de tan alentador mensaje debería de reglamentar su navegación conforme a su conveniencia particular; pero sin salirse de las normas jurídicas del Derecho Internacional, ya que, además se asegura a Suiza el reconocimiento del derecho a enarbolar su propia bandera en el mar; aunque la bandera Suiza es reconocida por los otros Estados vecinos; y no hay diferencia entre la bandera izada en aguas interiores y la bandera marítima. Y debemos recordar que los buques suizos tienen derecho a navegar por el río Rín internacional (Tiene su nacimiento en los Alpes Suizos, atra-

vieza los lagos de Constanza y Basilea, puertos suizos).

Con motivo de aplicar el principio de igualdad entre los Estados, Suiza fue admitida a la Primera Convención sobre el Derecho Internacional Marítimo, conocida como "Declaración de París de 1856". El navío que transportó la primera legación Suiza al Japón en el año de 1864, izó los colores de su bandera.

Posteriormente se celebraron dos convenciones más en La Haya, el 8 de octubre de 1907 a las que también asistió Suiza y a las que ninguna de las potencias participantes de mostraron interés.

También hubo argumentos en contra del reconocimiento del derecho de bandera en Alta Mar para Suiza, apoyando lo anterior se dijo que: Suiza carecía de puertos donde los buques que navegaran bajo su bandera, pudieran recalar; se juzgó como una razón ligera e infundamentada que no puede ser causa apta e idónea como para negarse a reconocer su bandera.

Por otra parte, algunos consideraron que los argumentos de Suiza no deben tener mucho peso, ya que, este país se encuentra comunicado al mar con el río Rín internacional. Con los argumentos debidamente fundamentados creyó que eran suficientes para que su derecho quedara enteramente estable, también recalcó la necesidad real que tiene Suiza de poseer una flota comercial nacional, que goce de los mismos derechos y obligaciones como las de otros Estados; este anhelo de Suiza que venía animando únicamente con el propósito de no depender en su totalidad del comercio marítimo extranjero y las necesidades del desarrollo de su vida económica ya que, depende completamente del fenómeno de la importación y exportación, donde además la mayor parte de las importaciones se realizan por ultramar, en consecuencia, Suiza participa maravillosamente en el comercio mundial; hecho que obedece ante todo, a la

industria de expansión con que cuenta; y a su potencial de trabajo, motivo por el cual, Suiza debe de encontrar medios adecuados que hagan posible la circulación de las mercancías, este medio es el comercio marítimo internacional.

Las importaciones y exportaciones que realiza Suiza, se pueden comprobar con los datos estadísticos que a continuación vamos a señalar:

En lo que se refiere a exportaciones en períodos normales:

Se exporta un séptimo e importa dos quintos del aprovisionamiento alimenticio del Estado de productos agrícolas. En relación con la producción total de Suiza en cereales, antes de la guerra a estirones alcanzaba a cubrir las necesidades del Estado durante 60 días, exportándose los dos tercios de los productos manufacturados; sin embargo, en otros renglones de la industria, el porcentaje de los productos importados se elevó a un 95%, porcentaje que rebasa muchísimo las cifras alcanzadas por otros países.

Suiza pues, expuso estos ejemplos con el ánimo de lograr convencer a las potencias de la verdad de sus solicitudes y manifestó el ansioso deseo de ver su Bandera Nacional, unida a recuerdos inolvidables para el mundo, ya que dió sus colores y nombre "A la Cruz Roja" Universal.

Suiza está presente en la Conferencia de las Potencias de París del 13 de mayo de 1919 y en la que todos los pueblos europeos confían. En plena guerra, esperan la nueva ratificación de los principios esenciales del Derecho Internacional, necesarios para que se pueda hacer más duradera la paz.

En consecuencia, la razón de la guerra obliga a que los pueblos europeos se solidaricen; recordando que la desu -

nión de los pueblos a lo largo de la historia ha traído consigo consecuencias nefastas; así por ejemplo recordemos que la decadencia de grandes imperios como el Romano y la barbarie de la Edad Media fueron el resultado de la desaparición progresiva de las comunicaciones entre los pueblos y finalmente vino el despoblamiento; por ende, Europa espera que las potencias reunidas confirmen nuevamente la garantía del libre tránsito internacional establecida en el tratado de París del 30 de mayo de 1814. En el mismo, se compromete a unir los pueblos por medio de las comunicaciones, refiriéndose a los ríos navegables y que en el recorrido de su nacimiento a su desembocadura separan a los Estados; ya que los ríos internacionales de esta época formaban el medio de transporte internacional más efectivo y económico existente. En varias convenciones internacionales se había confirmado la aplicación de la garantía del libre tránsito internacional, garantía que para los países europeos desprovistos de litorales marítimos es necesaria e inexcusable para el desarrollo de su independencia política y económica.

Así pues, dentro del marco jurídico del Derecho de Gentes, Suiza hizo sus proposiciones a las grandes potencias aquí reunidas las que se resumen del modo siguiente:

a).- El libre tránsito entre los países por medio de uno o varios territorios es y será por siempre y para siempre perpetuamente libre, por lo tanto esta garantía no debe ser obstruída, tampoco debe imponerse ningún tipo de gravamen, en tanto los Estados por los que se efectúa el paso deberán otorgar las mismas condiciones que a sus súbditos, las personas, mercancías, buques, vagones, correo postal y otros medios de comunicación o de transporte en tránsito por su tierra sin distinción de nacionalidad y su destino.

Aquí mismo se recordó a las grandes potencias que la libertad de tránsito, aplicada a la navegación fluvial es la aplicación del principio que se concedió en el Derecho de-

Gentes (1814-1815). En los tratados de 1839 y 1868 algunos -- países pretendieron garantizar la libertad de tránsito internacional; entre el río Rín y Bélgica, dicha pretensión fue -- tachada por considerarse que no llenaba los requisitos de las reglas contínuas del Derecho Internacional; pero el Derecho -- de Gentes no otorga ninguna garantía jurídica a la navegación fluvial; y por lo tanto, se llegó a la conclusión que este -- derecho tenía tres enormes lagunas a las que Suiza pretendió -- darles resolución y solicitó: Que por Convención General Euro -- pea el derecho de libre navegación sobre los ríos internacio -- nales comprenda manifiestamente:

a).- Derecho a la libertad de navegación entre los ríos in -- ternacionales y los grandes puertos marítimos cercanos al -- estuario navegable, o también cuando la navegación se pueda -- efectuar por canal o por el Mar Territorial de varios países. Además Suiza aceptaría y limitaría esta garantía exclusivamen -- te para los barcos y cargamentos de los Estados sin litorales.

b).- Derecho al régimen nacional para el tránsito de barcos -- o mercancías con destino a Estados fuera del Alta Mar o que -- provinieran de ella; esta garantía debería ser concedida a -- todos los países que suscribieran la convención.

c).- Que se garantizase realmente la libertad de navegación -- de todos los Estados por las aguas del Rín internacional, -- que se tuviese a bien considerar la libertad de tránsito de -- sus mercancías, así como también el beneficio de sus buques. Se habló en el año de 1868 de sustituir el derecho de pabe -- llón en el Rín. esta sustitución no tuvo eco suficiente en -- la convención, ya que, se pensó que de consentir que los paí -- ses representados en la convención del Rín, promulgaran el -- régimen para este río seguramente se reservarían intereses en beneficio suyo, detrimento de los demás países. También se -- hicieron grandes interrogantes al respecto de la navegación -- para el Rín internacional, interrogantes que se dejaron al be -- nevolente y lúcido criterio de las grandes potencias por ser--

temas del Derecho de Gentes e Internacional Público.

En lo que se refiere a tránsito internacional por ferrocarril, se pide a los países de tránsito encarecidamente que no se obstaculice por ningún motivo el libre paso de viajeros; mercancías o correos postales, para tal efecto, es suficiente imponer medidas fiscales para que las administraciones de ferrocarriles, hagan admisible el transporte y para asegurararlo es necesario e indispensable que exista una regla que lo garantice, en la cual se manifieste por ejemplo: su duración, distancia, etc. Por lo que respecta al tránsito mixto, Suiza cree que las vías férreas no deben de ser internacionales por considerar, que traería consigo problemas de índole práctica, aún y cuando estas vías sean el único medio de comunicación internacional por agua.

Por otra parte, Suiza considera que hablando de transporte mixto, es indispensable la garantía de tráfico por ferrocarril, cuando la práctica sea al mismo tiempo el ferrocarril y un río internacional, con lo cual se favorece específicamente a los países sin litorales marítimos.

En relación a la libertad de comunicaciones postales y telegráficas se pide igualdad de trato, para los países sin litorales, en el uso de teléfonos, telégrafos, correos y algunos otros medios de comunicaciones que existen entre los países para el ejercicio del Derecho de Paso; además, se acentuó que es de vital importancia el establecimiento de esta garantía jurídica, la que debe quedar inscrita en el Derecho de Gentes del Siglo XX.

Referente a la libertad de paso inocente en tiempo de Guerra se dijo que era necesario el establecimiento de una parte mínima de garantías jurídicas en favor del paso inocente de los Estados que no participan en la guerra y aún más, favoreciendo el paso de los Estados aliados. Este derecho ten

dería a beneficiar a los Estados participantes en la guerra; al respecto la Sociedad de Naciones cree pertinente, que los Estados miembros deben ser solidarios en todos los momentos - previendo, que un Estado ajeno a la Sociedad le declarase la guerra; por lo cual sería conveniente a todos los países que la forman y sería estupendo asegurar el paso por Estados que no forman parte de la Sociedad, a unas razones más considerables, de interés militar no serían suficientes para justificar el deseo de privar en modo permanente a un Estado amigo - de todo acceso al mar; pero las carencias de la guerra predominan sobre toda consideración, aún cuando se trate de Estados amigos.

El paso inocente en tiempo de guerra no tiene carácter temporal y se permite el paso de: Trenes, convoyes especiales y cuya única condición, es que se guarde el secreto -- de las operaciones bélicas.

También propone fórmulas como esta: El derecho de libertad de tránsito internacional de un Estado sin costas no se puede limitar en forma permanente, sino en las vías de comunicación del territorio atravesado que comprenda la zona de hostilidades, cuando el Estado sin acceso al mar se niegue a someterse a las necesidades de seguridad militar exigidas por los Estados beligerentes cuyo territorio atravesase, este derecho se puede suprimir.

C.1).- Propositiones del Afganistán.

La Delegación del Afganistán, hace sus sugerencias a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

Considera que esta conferencia puede resolver problemas relativos al libre acceso al mar de los países sin litoral.

Por principio de cuentas, sugiere que se elabore -

una Declaración Universal en la que enuncie el libre acceso -- al mar de los países en general, confirmación de la Declara -- ción de Barcelona.

Cree que es necesaria una Declaración Universal en -- la que todos los Estados reconozcan el Derecho Universal del -- tránsito por aire, ferrocarril, carretera y vías acuáticas -- por medio de sus países; además que en una Convención Univer -- sal se precisen los puntos esenciales que gobiernen el dere -- cho de tránsito y específicamente de la libertad de acceso al -- mar; también consideró indispensable que se elabore una Con -- vención Universal en la que se comprenda el derecho a utili -- zar los puertos, aeropuertos y demás en países extranjeros.

Elaboración de una Convención Universal en la que -- se crearan las zonas francas. Además, sugiere que se consulte -- y debata entre los representantes de los países sin litorales, -- todas las sugerencias hechas por los Estados asistentes.

C.2).- Proposición de la Delegación de Checoslovaquia.

Propone un proyecto de artículos de los que a continua -- ción nos referiremos a los tres primeros.

Artículo I.- Libertad del Alta Mar. Que garantice el uso del -- Alta Mar a todos los países, derecho reconocido internaciona -- lmente, (Artículo 27 del proyecto redactado por la Comisión -- del Derecho Internacional). Principio que tiende a beneficiar -- a los países sin litorales. En este artículo no incluye a los -- territorios enclavados en un Estado extranjero.

Artículo II.- Derecho a los Estados sin litorales a que enar -- bolen su propia bandera en el mar, gozando de trato igual que -- los navíos del Estado ribereño. Este derecho ya había sido -- reconocido por: El tratado de Paz de Versalles, en su Artícu -- lo 263, tratado de Paz de NEVILLY en su Artículo 153, trata -- do de Paz en Triánón en su Artículo 209 y en el tratado de --

Paz en Saint Germain-En-Laye, en su Artículo 225, (Derecho que reconocen a todos los Estados sin litorales de enarbolar su bandera en el Alta Mar). Por unanimidad se reconoce este derecho en la declaración de Barcelona del año de 1921. El derecho a enarbolar bandera en el Alta Mar, a todos los Estados sin litorales. Principio permanente de Derecho Internacional.

Artículo III.- Los Estados sin litorales tienen derecho a que las naves que naveguen bajo su bandera pueden utilizar los puertos marítimos, donde el Estado ribereño asegurará el trato más favorable y nunca inferior al que otorga a sus buques en los puertos marítimos que estén bajo su soberanía o autoridad, asimismo, se les deben facilitar la navegación y operaciones comerciales para los buques, mercancías, pasajeros; de rechos e impuestos.

CAPITULO SEGUNDO

SITUACION JURIDICA DEL MAR.

En este apartado, trataremos de exponer primeramente los elementos y formas jurídicas que tienen de algún modo una relación ya sea directa o indirecta con el problema que queremos desentrañar. No situaremos pues, a los Estados sin litorales en el desarrollo del tema; únicamente pretendemos hacer un análisis de estos elementos separadamente, con el objetivo de que nos ayuden y sirvan de marco a un planteamiento final, con lo cual concluiremos, que porción de mar corresponde jurídicamente a los Estados sin litorales, o que parte del océano corresponde a los mismos.

A).- CONCEPTO DE MAR TERRITORIAL.

"El mar territorial podría definirse como la faja oceánica adyacente al territorio continental de un estado ribereño, generalmente de una anchura máxima de doce millas náuticas (o sean 22.22 kilómetros), sobre la cual dicho estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente, con la única excepción del derecho de paso inocente a favor de otros estados" (6)

"Constituye una prolongación del territorio. Es la parte del mar que el derecho internacional asigna al Estado ribereño para que este realice ciertos actos de soberanía territorial. Gidel, con mucha lucidez, la llama "parte sumergida del territorio" (7).

(6) Vargas, Jorge A. "Terminología sobre Derecho del Mar". México. 1979. Centro de Estudios Económicos del Tercer Mundo. Pág. 191.

(7) Sepúlveda. Op. cit. Pág. 174.

En relación con lo anterior, admitimos "que la soberanía de un Estado, vá más allá de sus aguas interiores, a una zona de mar contiguo". En la Conferencia de Caracas; la soberanía del Estado ribereño, se ejerce también sobre los recursos marinos, incluyendo estos, tanto a los recursos minerales, como los recursos ictiológicos y los que en tiempos-venideros la ciencia descubra.

Por otra parte, el problema más trascendental sin lugar a dudas, del Mar Territorial; es el relativo a la extensión o anchura del mismo. En respuesta a ello, diremos, que el antecedente más remoto, corresponde a: Bynkershoek. Con el ánimo de dar solución concreta, la Comunidad Internacional decidió llevar a cabo una convención y a la que se encomendó desentrañar la problemática existente del Mar Territorial y la Zona Contigua; la convención se celebró en Ginebra, en el año de 1958 y concretamente nada se resolvió.

Para 1960 la Organización de las Naciones Unidas, convocó a una II Conferencia y las aportaciones que salieron de ella son:

1) Propuesta de los países afroasiáticos, México y Venezuela: fijaba el límite máximo de las aguas territoriales en doce millas, y dentro de ese límite los Estados serían libres para establecer la extensión que juzgasen más conveniente.

2) Propuesta de Estados Unidos y Canadá. Reducía el límite máximo de las aguas territoriales a seis millas, con seis millas adicionales donde los Estados costeros ejercerían en exclusiva el derecho de pesca. Esta propuesta no fué adoptada por falta de un solo voto, y la Conferencia terminó así en un fracaso" (8).

(8) Seara Vázquez. "Derecho Internacional Público". México. 1981 Edit. Porrúa, S.A. Pág. 260.

El concepto de Mar Territorial, hace su aparición y se fortalece al mismo tiempo que se acepta la idea de la pluralidad de unidades políticas, autónomas y es que en la época de la Roma Imperial, no se podía concebir un Mar Territorial, teniendo en consideración, que Mar Territorial significa ejercicio de soberanía, esto es, la competencia de un Estado frente a otros. En esa época reinaba la concepción de unidad política mundial y el dominio de los mares pertenecía a los romanos en virtud de que; los otros pueblos estaban sometidos a él, o no tenían relación alguna.

La idea de Mar Territorial, nace como una apremiante necesidad de los pueblos; ciudades independientes y rivales de la Edad Media, que competían entre sí, cada uno con una serie de necesidades que cubrir, para lo cual, una franja marítima solucionaría la variada gama de problemas que enfrentaban.

El Mar Territorial es la consecuencia de varias necesidades históricas. "En la Edad Media, cuando Venecia y otras ciudades italianas y las ciudades del Mar del Norte reivindicaban soberanía sobre el mar, lo hacen porque necesitan tener una esfera, un ámbito espacial de competencia para luchar contra los piratas, prevenir la difusión de las pestes, aplicar ciertos impuestos y, secundariamente, también a fin de asegurarse la pesca para sus propios ciudadanos" (9). En el Siglo XIV hubo ciudades de Italia que tuvieron a bien considerar hasta 100 millas de Mar Territorial. En otras partes se aplicó el sistema del alcance de la vista y de la que más-

(9) Orrego Vicuña, Francisco. "Tendencias del Derecho del Mar Contemporáneo". Buenos Aires. 1974. Edit. UNITAR. (Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones). Pág. 11.

noticia se tiene, es del alcance del disparo de un cañón, --- esto es, hasta donde llegaban las armas en general. Galiani - en 1782, manifestó que el tiro del cañón llegaba aproximada - mente hasta tres millas de distancia.

Por otro lado, los intentos de codificación, han si - do nefastos: a) En 1930, la Sociedad de Naciones, se reunió - en La Haya, con el propósito de llegar a un acuerdo al respec - to y fracasó rotundamente. b) En 1958 y 1960, la Organización de las Naciones Unidas, celebró conferencias en Ginebra con - el mismo propósito de la anterior y fracasaron ambas.

Algunos tratadistas, justifican los fracasos de di - chos intentos, argumentando para ello: La aparición de la doc - trina de la Plataforma Continental y consecuentemente, lo ine - vitable de racionalizar el principio de la libertad de los -- mares, por haber sido este principio aceptado universalmente; también debemos recordar, que aparecen reivindicaciones mayo - res de las 3, 6 ó 12 millas.

En estos años, (1930-1958), se suscribe la Declara - ción de Santiago (18 de agosto de 1952). También surgen nue - vos Estados, (Ex-colonias). Por último, la realización de ac - tos internacionales, por ejemplo: Las sentencias de las pes - querías Anglo-Noruegas (Diciembre 18 de 1951), de la Corte - Internacional de Justicia, que acepta, reconoce e incorpora - principios del Derecho Internacional Marítimo.

Todos estos antecedentes, influyeron y fueron sufi - cientes, para que se modificara el panorama entre 1930-1958, recordando que en esta época, aparece la doctrina del Patrimo - nio Común de la Humanidad; agregando a ello, los avances tec - nológicos, por ende; la codificación a la que se aspiró en -- 1958 sería insuficiente para resolver la problemática del mar.

En la actualidad, tanto políticos, como juristas y - diplomáticos, enfrentan el problema de: cómo establecer los -

principios, las normas e instituciones, de tal modo, que se dé seguridad y se impida que se propague el caos y la anarquía en los océanos; previendo reclamaciones unilaterales y regionales.

Nosotros consideramos, que esta necesidad, debe describirse, con la creación de normas, principios e instituciones flexibles que permitan adaptarse a las necesidades y cambios futuros, imposible de ser previstos por juristas y legisladores.

En cuanto a la anchura del Mar Territorial, diremos que es el tema más discutido por el Derecho Internacional actualmente, en todas las conferencias y reuniones que se relacionan con el Derecho del Mar, específicamente las que se celebraron en Ginebra en 1958 y 1960 y en las que no se logró resultante satisfactorio, es decir no se resolvió nada. Sin embargo las proposiciones fueron las siguientes:

- a) Las grandes potencias propusieron 3 millas.
- b) Se propuso también por otro sector las 6 millas.
- c) Otros hicieron la propuesta de 12 millas.

d) Por su parte, Estados Unidos de Norteamérica y Canadá; sostuvieron la propuesta de las 6 y 6 millas, (1960). En nuestros días prevalece la regla de las 12 millas; pero de 90 Estados, 19, establecen en su legislación, la regla de las 3 millas; 48 Estados sostienen la de las 12 millas; 17 Estados, sostienen el criterio de 4, 6 y 10 millas; de 9 á 10 Estados, están dependiendo de la concepción que se tenga del Mar Territorial.

En conclusión: la regla de las 12 millas, es la que tiene un mayor número de seguidores y se utiliza en la práctica internacional.

Hasta la fecha, la Comunidad Internacional, acepta la existencia de un Mar Territorial, sobre el cual el Estado ejerce soberanía plena y absoluta. En tanto, que el Mar Territorial es, derecho, también algunos tratadistas de la materia, sostienen que es un deber, ya que el Estado constanero debe de tomar las responsabilidades que el Derecho Internacional le imponga, en relación con los territorios sobre los que el Estado ejerce soberanía. FITZMAURICE añadía: "Que la adquisición de territorio terrestre implica automáticamente la adquisición del respectivo mar territorial adyacente" (10).

Por otra parte, no existe una norma que establezca, cual es la anchura de este espacio oceánico. Aunque no existe esta norma obligatoria, que lo delimite, creemos que sí debe de haber una anchura máxima.

Los pueblos de América Latina, en el transcurso de la historia, han sostenido su propia tesis, la que obedece a lo siguiente:

a) Los pueblos Latinoamericanos, heredaron de la Legislación Española el criterio del Mar Territorial de 6 millas.

b) La situación geográfica del Continente Americano, no podría ser más favorable, se encuentra rodeado de agua, por los dos gigantes océanos, el Pacífico por el Oeste y por el Este lo rodea el Océano Atlántico. Esta circunstancia natu

(10) Ibidem. Pág. 17.

ral, favorece indiscutiblemente a los pueblos Latinoamericana -- nos, ya que, fácilmente se puede extender su Mar Territorial, sin temor a chocar, ni dañar los intereses de otros Estados.

En 1952 se suscribió la Declaración de Santiago, -- (países del Pacífico Sur), fué ratificada por Chile, Perú y -- Costa Rica; los puntos que se tocaron, fueron de índole econó mica; pero las interpretaciones han sido diversas; por ejem -- plo: algunos consideran que reclama un Mar Territorial Stric -- tu Sensu, para algunos más, es una Zona Contigua y para otros, se trata de una zona de aprovechamiento exclusivo.

Orrego Vicuña, opina: "La parte más importante de -- la Declaración de Santiago es la que señala que se reivindi -- can la soberanía y jurisdicción exclusiva sobre el mar que -- baña las costas de los respectivos países, hasta una distan -- cia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas. En mi interpretación hay aquí una reivindicación de mar terri -- torial, desde el punto de vista estrictamente jurídico y de -- interpretación del texto. A ello debe agregarse un argumen -- to que podrá ser coadyuvante, y que es el hecho de que estos -- tres países, en la misma Declaración, dejan a salvo el paso -- inocente, institución típica del mar territorial y no la li -- bertad de navegación" (11). También en este punto se nota una desvinculación del dúo, Mar Territorial y paso inocente por -- una parte, Alta Mar y libertad de navegación por la otra.

En 1956, se reúne el Consejo Interamericano de Ju -- risconsultos, aprueba los principios de México sobre el régi -- men jurídico del mar, con lo que aparece la tesis que se uti -- lizaría más tarde y se reconoce el derecho que tiene cada Es -- tado para fijar su Mar Territorial, con limitaciones lógicas -- y considerando a los factores geográficos, geológicos, bioló -- gicos y las necesidades económicas de los pueblos.

(11) Ibidem. Pág. 20.

A continuación nos referiremos en forma breve, a las legislaciones de los países que conforman un tercer grupo y que según las mismas, sostienen lo siguiente:

- a).- Nuestro primer caso se presenta con Argentina; en su Ley número 17.094, manifiesta que la soberanía de esa nación se extiende al mar adyacente a su territorio, hasta una distancia de 200 millas marinas medidas desde la más baja marea; además dice que la soberanía se extiende al lecho del mar y al subsuelo de las aguas submarinas adyacentes a su territorio, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de esa zona.

Debemos añadir, que la libertad de navegación y aeronavegación, no se vé afectada por lo que dispone esta Ley; - esto es, que las embarcaciones de cualquier nacionalidad pueden navegar libremente y la zona de las 200 millas se convierte en una zona de pesca, la que solamente puede ser explotada por las embarcaciones de su nacionalidad. Por lo tanto, se llega a la conclusión, que es el Estado que continúa su soberanía y jurisdicción en el mar; y definen al Mar Territorial como la franja de territorio -- marítimo adyacente a las costas, sobre la cual el Estado ejerce su soberanía como si fuera su propio territorio.

- b).- Por su parte, en la Legislación del Brasil de 1970, se fijó una zona marítima de 200 millas, con ejercicio de plena soberanía, ya que, esta abarca las aguas, el espacio aéreo sobre el Mar Territorial y su lecho y subsuelo. La Legislación Brasileira permite el paso inocente a barcos que no sean de su nacionalidad y reconoce un -- Mar Territorial de 200 Millas náuticas.

- c).- En cuanto a los puntos de vista de la Legislación Ecuatoriana, en su Código Civil, Artículo 628 se establece un Mar Territorial o mar adyacente hasta una distancia de 200 millas marinas, medidas de los puntos más salientes de la costa continental ecuatoriana y de los de las islas más extremas del Archipiélago de Colón, es Mar Territorial y de dominio nacional.
- d).- En lo que se refiere a Panamá: en 1967, aprobó y extendió su Mar Territorial a 200 millas náuticas, esta actitud fue tomada de la Declaración de Santiago.
- e).- La Legislación Peruana, considera un Mar Territorial de 200 millas náuticas y solamente permite paso inocente. Varias leyes peruanas se refieren a un Mar Territorial de 200 millas náuticas. En su Legislación solamente habla de plena soberanía, en una zona de 200 millas náuticas; por lo tanto, el Perú encaja entre las reivindicaciones de Mar Territorial Strictu Sensu.

En otras Legislaciones, como en la de la República del Salvador se dispone que su territorio, comprende el mar adyacente hasta un límite de 200 millas marinas, contadas desde la línea de la más baja marea, además del espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondiente. En sus primeras tres millas permite el paso inocente a embarcaciones extranjeras y en las 197 restantes hay libertad de navegación absoluta. Por su parte el Uruguay extiende su soberanía sobre un Mar Territorial hasta las 200 millas; de las cuales, en las primeras 12 millas hay libertad de paso inocente. El derecho de pesca es exclusivo de los uruguayos. En el espacio de las 188 millas náuticas que resta, hay ciertas libertades como son: navegación, aeronavegación y la pesca de embarcaciones extranjeras con su respectiva autorización.

Se opina que el Mar Territorial del Uruguay es, un verdadero Mar Territorial.

El Mar Territorial en la Declaración de Santo Domingo, (1972).

1.- La soberanía del Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de Mar Territorial, así como el espacio aéreo sobre el Mar Territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar.

2.- La anchura de esta zona y la manera de su delimitación deben ser objeto de un acuerdo internacional, preferentemente de ámbito mundial. Todo Estado tiene, entre tanto, el derecho de fijar la anchura de su Mar Territorial hasta el límite de 12 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base aplicable.

3.- Los buques de cualquier Estado, con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través de esta zona, de conformidad con el Derecho Internacional.

Sobre el Mar Territorial el Estado del que forma parte, ejerce absoluta soberanía, ya en el espacio aéreo, como al lecho y al subsuelo. En el transcurso de la historia, a este espacio oceánico se le ha conocido con otros nombres como son: "mar marginal", "aguas territoriales" y "aguas marginales".

En relación con la extensión del Mar Territorial, el antecedente más remoto que tenemos, es el del holandés --- Cornelio Van Bynkershoek que en el siglo XVIII, sostuvo, que la anchura del Mar Territorial se debía de considerar a partir del alcance del disparo de un cañón, localizado en el litoral del Estado. Fue en el año de 1782, cuando Galiani, sugiere que la medida del Mar Territorial es de tres millas geográficas.

Después vienen una serie de reuniones internacionales, con el fin de fijar oficialmente la anchura máxima del Mar Territorial, pero desafortunadamente todas fracasan y nada se concluye al respecto.

En la última Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en el Artículo Tercero del citado documento y en relación con la anchura del Mar Territorial establece: "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta el límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención" (12). En relación con las líneas de base normal en el mismo documento en su Artículo Quinto, aclara que para medir la anchura del Mar Territorial, se considera que es la línea de bajamar a lo largo de la costa.

Por otra parte, el sistema de líneas de base rectas es aplicable para medir el Mar Territorial de zonas donde la costa sufra enormes escotaduras y aberturas o también cuando se esté en presencia de un gran número de islas a lo largo de la ribera. Cuando se utiliza este sistema para medir la extensión del Mar Territorial, las líneas de base rectas se unen en puntos adecuados. Por su situación geográfica el primer país que utilizó este sistema fue Noruega.

El paso inocente también conocido como paso inócuo o inofensivo y este derecho es el único que menoscaba el pleno ejercicio de la soberanía del Estado ribereño sobre su Mar Territorial. En la Conferencia de Amsterdam de 1957, celebrada por el Instituto de Derecho Internacional, expresó cla-

(12) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York. 10 de Diciembre de 1982. Edit. Organización de las Naciones Unidas. Pág. 3.

ramente, que las embarcaciones extranjeras tienen derecho de paso inofensivo en el Mar Territorial y en casos extraordinarios, (fuerza mayor), se acepta que se fondeen dichas embarcaciones en esta parte del océano; al enunciado anterior se le dió fuerte acogida en la Convención de Ginebra de 1958, en la que se sustentaron los temas de Mar Territorial y Zona Contigua.

En la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, en sus Artículos 17 y 18 establece:

Artículo 17, que las embarcaciones de los Estados, ya sean estos ribereños o sin litoral, tienen derecho de paso inofensivo en el Mar Territorial. En el Artículo 18, del citado documento nos detalla lo siguiente:

"1. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas -- interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones -- portuarias o salir de ella.

2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave". (13)

Se considera que el paso es inofensivo el que no -- daña o lesiona la paz y seguridad del Estado ribereño; y además será perjudicial para la paz y seguridad del Estado ribereño. cuando una embarcación extranjera, ejecute en el Mar --

(13) Ibidem, Págs. 7 y 8;

Territorial del Estado ribereño alguno de los actos que a continuación se indican:

- 1) Amenazas, hacer uso de la fuerza, contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño, o bien que viole en general, los preceptos de Derecho Internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.
- 2) El uso de armas de cualquier clase.
- 3) Ejecutar actos por medio de los cuales consiga información en detrimento de la defensa o seguridad del Estado ribereño.
- 4) Los actos propagandísticos, con los cuales se perjudique la seguridad del Estado.
- 5) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves; así como el de dispositivos militares.
- 6) Embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contra de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarias del Estado ribereño.
- 7) Los actos de contaminación dolosos.
- 8) Practicar la pesca.
- 9) Efectuar investigaciones o levantamientos hidrográficos.
- 10) Actos con los que se interrumpen las comunicaciones, instalaciones o cualquier otro servicio del Estado ribereño.

De lo anterior, podemos deducir perfectamente, que solamente el ejercicio de la soberanía del Estado ribereño -- sobre su Mar Territorial, se vé menoscabada, en tanto, que -- tiene que permitir el paso inofensivo por su Mar Territorial, éllo, gracias al acuerdo de la Comunidad Internacional.

B).- CONCEPTO DE ZONA CONTIGUA.

Zona Contigua: "Comprende el espacio marítimo que se extiende mas allá del límite exterior del Mar Territorial en dirección a la Alta Mar y hasta cierta distancia" (14), -- sobre la que el Estado costanero puede ejercer ciertas competencias de índole limitada.

"Estas competencias se refieren principalmente al -- control necesario para impedir y castigar posibles violacio -- nes, dentro del territorio o las aguas territoriales, a sus leyes y reglamentos en materia de aduanas, fiscal, migrato -- ria o sanitaria" (15)

Edmundo Vargas Carreño; en su obra América Latina -- y el Derecho del Mar, cita a Gidel y dice: "La zona contigua obedeció a la necesidad de otorgarle al Estado ribereño en -- alta mar determinadas competencias, fragmentarias y limitadas, con el fin de asegurarle la posibilidad de verificar el carác -- ter inocente de la presencia de navíos extranjeros en la ve -- cindad de sus costas". (16)

(14) Rousseau, Charles. "Derecho Internacional Público".
Madrid, España. 1966. Edit. Ariel. Pág. 216.

(15) Seara Vázquez, Op. Cit. Pág. 265.

(16) Vargas Carreño, Edmundo. "América Latina y el Derecho del Mar". México. 1973. Edit. Fondo de Cultura Económica.
Pág. 69.

Con referencia a la extensión de la Zona Contigua, tenemos conocimiento que a principios del siglo XVIII, Inglaterra, publica en los "Movering Acts", el alcance de su jurisdicción, con el objeto de que se cumplan sus Leyes Aduaneras y Fiscales, hasta un límite pasado de 3 millas marinas. En 1802, el límite de esta jurisdicción fué de 24 millas.

En el año de 1930, en la conferencia para la codificación del Derecho Internacional, se concibe a la Zona Contigua más allá del Mar Territorial, en la que el Estado ribereño puede proyectar sus competencias dentro de ciertos límites; y para fines determinados. Esta zona fue reconocida más tarde, en la Convención de Ginebra de 1958, sobre Mar Territorial y Zona Contigua y en la que se precisa la extensión de esta zona hasta 12 millas. El objeto de la creación de esta zona sin temor a equivocarnos, ha sido específicamente, la necesidad de procurar mayores recursos a las economías de los Estados; aunque han presentado variados aspectos.

"En términos generales, por zona contigua debe entenderse el espacio oceánico adyacente al mar territorial, de una anchura igual o menor que la de este último, en el cual el estado ribereño ejerce ciertas competencias para fines específicos, en particular de tipo aduanero, fiscal, de inmigración y sanitario". (17)

De conformidad con lo que establece, el Artículo 33 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, en la Zona Contigua el Estado ribereño tiene derecho a adoptar, medidas de fiscalización sanitarias, aduaneras. Asimismo, está facultado para sancionar a quienes infrinjan las leyes que establezca. Acatando lo que dispone esta Convención, la extensión de la Zona Contigua, el Mar Territorial de todo Estado ribereño, no será mayor a 24 millas marinas.

(17) Vargas, Jorge A. Op. Cit. Pág. 265.

En cuanto a la naturaleza jurídica de la Zona Contigua diremos; que no forma parte del Alta Mar; pero tampoco se le considera parte del Mar Territorial; tiene un carácter "Sui-Géneris", aún no definido perfectamente.

C).- CONCEPTO DE MAR PATRIMONIAL.

"Las denominaciones que ha recibido esta zona son--diversas; así, por ejemplo, encontramos los nombres de mar territorial, mar jurisdiccional, mar adyacente, mar complementario, mar epicontinental y mar patrimonial" (18). Como podemos observar, no hay consenso generalizado en lo que a su denominación se refiere y el término más común para llamar a esta zona es el de Mar Territorial; aunque también se concibe como Zona Económica Exclusiva o simplemente se ha llegado a concluir, que hablar de Mar Patrimonial, Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva, es referirse a una extensión oceánica de 200 millas marinas y de las cuales 12 millas marinas corresponden a lo que se llama Mar Territorial y las 188 millas restantes, conforman lo que conocemos actualmente, como Zona Económica Exclusiva.

Sobre el particular, el mérito del concepto, corresponde al jurista e internacionalista chileno, Edmundo Vargas Carreño, quien, conceptúa al Mar Patrimonial de la siguiente forma: "Es el espacio marítimo en el cual el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de explorar, conservar y explotar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo mar, así como de la plataforma continental, y su subsuelo, hasta el límite que dicho Estado de-

(18) Méndez Silva, Ricardo. "El Mar Patrimonial en América--Latina". México. 1974. Edit. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México. Pág. 33.

termine de acuerdo con criterios razonables, atendiendo a sus características biológicas, y a las necesidades del racional-
aprovechamiento de sus recursos". (19).

Agrega además, que el objeto vital de este espacio-marítimo es promover el máximo desarrollo de las economías de los Estados ribereños; y consecuencialmente, elevar los niveles de vida de sus pueblos.

D).- HISTORIA BREVE DEL CONCEPTO DE LA EXTENSION DE LAS 200 MILLAS EN LATINOAMERICA.

Este nuevo espacio, nace en contraposición a dos - proclamas pronunciadas por el Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, Harry S. Truman, de fecha 28 de septiembre de 1945 y la declaración del Presidente de nuestro país, Manuel Avila Camacho, el día 29 de octubre de 1945.

La proclama número 2667, declara como propiedad de los Estados Unidos y sujetos a su jurisdicción y control "Los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la Plataforma Continental debajo de la Alta Mar; pero contiguos a las costas de ese país", se aclara que el carácter de Alta Mar, de las aguas que están sobre la Plataforma Continental y el derecho a su libre e irrestricta navegación de Norteamérica, argumentaron en esta ocasión, que los recursos pesqueros son de especial importancia para las comunidades pesqueras y que hay la necesidad urgente de brindarles protección, con el objeto de evitar explotaciones abusivas.

La proclama número 2668, estableció zonas de conservación en aquellas zonas de ultramar, contiguas a las costas de los Estados Unidos de Norteamérica, en las que las activi-

(19) Vargas, Jorge A. Op. cit. Pág. 186.

dades pesqueras se han desarrollado y mantenido, o lo serán en el futuro.

Posteriormente, aclara que el derecho de cualquier Estado a establecer las referidas zonas de conservación fuera de sus costas, queda concedido siempre y cuando se otorgue el reconocimiento correspondiente a cualesquiera intereses pesqueros y nacionales de los Estados Unidos; y se respeta igualmente el carácter de Alta Mar y el derecho de la libre navegación en tales áreas.

La verdad es, que las proclamas a las que nos acabamos de referir, fueron motivadas esencialmente; por la crisis económica a la que se enfrentaba en esa época el Gobierno de el país vecino; debemos recordar que entonces se vió afectado financieramente por los altísimos costos de los gastos militares, ocasionados por su participación en la segunda Guerra Mundial, por lo cual, se lanzó hacia el mar con el propósito de proteger principalmente los ricos yacimientos petrolíferos, que poco antes habían sido localizados en la plataforma submarina adyacente a su territorio.

Un mes después de ser emitidas estas proclamas, exactamente el 29 de octubre del mismo año, el entonces Presidente de la República Mexicana, Manuel Avila Camacho, emitió una declaración que "Reivindica toda la plataforma o Zócalo Continental adyacente a sus costas y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentren en la misma". Esta navegación no afectó en ninguna circunstancia los derechos de la libre navegación en Alta Mar; ya que el fin que se desea alcanzar es la conservación de estos recursos para el bienestar nacional, continental y universal.

Históricamente hablando, nuestro país es el primero del Continente Latinoamericano, que toma una posición patrimonialista para la defensa y reafirmación de la soberanía sobre sus recursos.

En el año de 1946, 11 de noviembre; Argentina, de - clara: "Pertenecientes a la Soberanía de la Nación el Mar -- Epicontinental y el Zocalo Continental Argentino".

Las proclamas del Presidente Norteamericano Truman, tuvieron fuerte eco, e inmediatamente se hicieron escuchar -- declaraciones semejantes de otros Estados, con lo cual, se ad mitió; la figura de la Plataforma Continental, como Derecho -- Internacional consuetudinario. Fue hasta el año de 1958, cuando en la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental -- se consagrará esta figura; misma en la que se fijó y precisó su régimen; además se estableció que la soberanía del Estado -- comprende solamente el suelo y el subsuelo del zócalo submarí no sin que se afecte las aguas que lo cubren.

Por otra parte, la conformación geográfica de va -- rios Estados, los obligó a reformar sus ordenamientos inte -- riores de las 200 millas; por carecer de Plataforma Continen -- tal, en este supuesto se colocan Chile y Perú y los Estados -- del Pacífico Sur; por el contrario, la situación de los Esta -- dos bañados por las aguas del Océano Atlántico; con éstos si -- fue la naturaleza benevolente, ya que la Plataforma Continen -- tal de la Argentina sirve de ejemplo; en algunos puntos su -- plataforma tiene una extensión de 1000 kilómetros.

El móvil que impulsó esta tesis de las 200 millas, práctica y meramente es económico, ya que estos países dependen de los recursos pesqueros, tal es el caso del Perú. "Además obsérvese que frente a los Estados que reclaman una -- zona de doscientas millas se extiende la inmensidad de los -- océanos Pacífico y Atlático sin que su posición afecte o inva -- da jurisdicciones territoriales de terceros Estados. La pre -- tensión latinoamericana no puede prosperar en aquellas confi -- guraciones geográficas en las que se encuentren próximos o -- enclavados terceros Estados". (20).

En las declaraciones de Lima y Montevideo de 1970, se establece que existe un vínculo geográfico, económico y social entre el mar, la tierra y el hombre que vive en ella.

Por otra parte, la doctrina latinoamericana de las 200 millas, se originó de la tesis marítima de la Plataforma Continental y fue una brillante idea de países como: Estados Unidos, México, Chile, Ecuador, Perú y Argentina, cuyos litorales son bañados por los dos océanos más grandes del mundo.

El primer país que con fecha 23 de junio de 1947, declaró oficialmente su jurisdicción sobre la zona de las 200 millas, fue Chile; actitud que también fue asumida por el Perú en el mismo año, así se inició el movimiento en favor de las 200 millas; tendencia que tiene como objetivo básico la manifestación de un derecho vital; misma que ha sido adoptada por los países del "Pacífico Sur", grupo integrado por los países americanos; Ecuador, Chile y Perú, con el interés de proteger la pesca y sus recursos naturales, también para prevenir la contaminación y la necesidad que tienen de alcanzar el desarrollo económico, auxiliándose para ello, de los recursos que el mar les proporciona. Esta zona de 200 millas se ha determinado para garantizar la subsistencia de la población del Estado ribereño y asegurar a los pueblos, medios materiales de bienestar.

Siete años después de las proclamas, pronunciadas por el Presidente Truman; el 18 de agosto de 1952; los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, tuvieron a bien celebrar la "Declaración de Santiago", en la que reclaman sus derechos (La soberanía y jurisdicción exclusivas) de conservación, en una zona de 200 millas, las que se contarán a partir de la costa. Además el Gobierno del Ecuador añadió: "El derecho de gentes tiene que fundarse en la razón y en la justicia, y tan vital es salvar las riquezas del mar, para aquellos estados-

próximos a las mismas que más las necesitan para desarrollarse y sobrevivir, como vital es mantener la libertad fundamental de comunicaciones". (21)

Con esta declaración se consolida y apoya firmemente, la formulación y defensa de la teoría de las 200 millas, con la cual se pretendió mejorar los niveles económicos de los Estados.

Posteriormente vienen otras declaraciones Latinoamericanas también; con el fin de darle una mayor fuerza y vigor a la tesis sostenida en la "Declaración de Santiago"; y tales son: La Declaración de Montevideo de fecha 8 de mayo de 1970; en este mismo año, en el mes de agosto se celebra la Declaración de Lima; y en 1972 junio se celebra la "Declaración de Santo Domingo"; estas declaraciones van incluidas de manera notable en el desarrollo del Derecho Internacional Marítimo.

Son tres las posiciones adoptadas por los países latinoamericanos, en torno al espacio marítimo a que nos venimos refiriendo en este inciso; a continuación las señalaremos:

- a) Panamá, Ecuador, Brasil y Perú sustentan, una Mar Territorial de 200 millas, esta posición es mayoritaria.
- b) Argentina, Costa Rica, Chile, El Salvador, Nicaragua y Uruguay, han establecido un Mar Territorial de 12 millas náuticas y una Zona Contigua adyacente de 188 millas náuticas.
- c) México, Guatemala, Honduras, Trinidad y Tobago y Venezuela; aceptan un Mar Territorial de 12 millas náuticas.

(21) Vargas Carreño. Op. Cit. Pág. 30.

El Estado tiene derechos sobre los recursos de esta zona; por ésto no se le puede considerar como Alta Mar; del mismo modo no se puede considerar Mar Territorial, porque en esta parte del océano se permite la libertad de navegación; y el Estado ribereño, solamente ejerce soberanía sobre los recursos; pero no sobre la zona. Figura que aparece en 1970 en el Continente Americano, con el nombre de Mar Patrimonial, de lo cual, se deduce que jurídicamente Zona Económica Exclusiva y Mar Patrimonial se consideran sinónimos.

En relación con los derechos, que el Estado ribereño tiene sobre esta faja marítima, diremos, pues que tiene derecho sobre los recursos, por lo cual, no se le puede considerar como Alta Mar; del mismo modo, no se puede considerar Mar Territorial, porque en esta parte del océano se permite la libertad de navegación y el Estado ribereño únicamente ejerce soberanía sobre los recursos y no sobre la zona.

A continuación anotaremos la definición que de esta zona se hace en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, en su Artículo número 55 dice: "La zona económica exclusiva es una área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta 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".(22)

D.1).- Deberes del Estado Ribereño en la Zona Económica Exclusiva.

En el Artículo número 56, de la multicitada Convención; en el punto número 2, establece: "En ejercicio de sus -

(22) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.
Op. Cit. Pág. 24.

derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes -- de los demás Estados y actuará de manera compatible con las -- disposiciones de esta Convención". (23).

Y en relación con la soberanía en el mismo artículo, establece lo siguiente:

"1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene :

a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la 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 arreglo a las disposiciones -- pertinentes de esta Convención 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 marino".
- (24).

(23) Ibidem.

(24) Ibidem.

Extensión de la Zona Económica Exclusiva.-- Su extensión no será más allá de las 200 millas marinas, las que se contarán a partir de las líneas de base, a partir de las que se mide el Mar Territorial.

En la Zona Económica Exclusiva, todos los Estados ya sean ribereños o sin litoral, tienen ciertos derechos y deberes, a continuación, señalaremos algunos de ellos:

Derechos.

- a) Libertad de navegación;
- b) Libertad de sobrevuelo;
- c) Libertad de tendido de cables y tuberías submarinos;
- d) Libertad de construir islas artificiales; así como otras instalaciones conferidas por el Derecho Internacional.
- e) Libertad de pesca, moderada, esto es; que el Estado, que la ejerce, debe considerar que ese mismo derecho, tiene otro Estado, o sea, que esta libertad es igualmente para todos los Estados de la Comunidad Internacional;
- f) Libertad de hacer investigaciones científicas.

Asimismo, la multicitada Convención en su Artículo 88 establece que la Alta Mar, será utilizada específicamente con objetivos pacíficos. También ningún Estado podrá ejercer su soberanía sobre cualquier parte del Alta Mar, en este espacio oceánico, hay derecho de navegación para todos los Estados del planeta ya sean ribereños o carezcan de litoral, hay libertad de navegación para todos los buques sin discriminación de nacionalidad; con la salvedad que debe existir una relación directa entre la nacionalidad de la embarcación y la bandera que enarbola el mismo, los que siempre navegarán bajo la bandera de un mismo Estado. Las embarcaciones navegarán bajo la bandera de un solo Estado, con excepción de los casos que estén previstos expresamente en tratados internacioo

nales, o en la propia Convención, se someterán, en la Alta Mar, a la jurisdicción de ese Estado. En la misma Convención se establece que las embarcaciones que naveguen, bajo la bandera de dos Estados, se considerarán como embarcación sin nacionalidad frente a un tercer Estado.

De acuerdo con lo que establece el Artículo 95, del documento a que nos referimos: "Los buques de guerra en alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón" (25). También gozan de inmunidad en Alta Mar, las embarcaciones que se utilicen para un servicio especial no comercial.

Existen más derechos y obligaciones para los Estados en esta parte del océano, de los que nos encargaremos de profundizar en otro inciso de nuestro trabajo, específicamente en la Alta Mar.

En la Zona Económica Exclusiva, de acuerdo con lo que dispone esta Convención, los Estados tendrán que respetar los derechos y deberes del Estado ribereño, acatando los reglamentos que disponga dicho Estado respectivamente, de acuerdo con la presente Convención y otras reglas de Derecho Internacional.

En este espacio oceánico, como ya lo dijimos anteriormente, existe la libertad de construir islas artificiales y cuya facultad incumbe exclusivamente al Estado ribereño; conjuntamente con esta facultad, tiene otras, de las cuales enumeraremos algunas: Como, el ejercicio de jurisdicción exclusiva, sobre las islas artificiales, instalaciones y estructuras; cuando se construya una isla artificial, las instalaciones o estructuras, se deben de dar a conocer; considerando -

(25) Ibidem.

que aquellas instalaciones y estructuras que no sean ya de utilidad se deben de retirar definitivamente; cuando el Estado ribereño considere pertinente, creará alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad, las que no tendrán una distancia que no excederá los 500 metros, contados a partir de cada punto de su margen o borde externo, además las susodichas, no se podrán instalar o establecer, cuando obstruyan o perjudiquen las vías marítimas, reconocidas para la navegación internacional. Aclarando, que, no se equiparan jurídicamente a las islas, ya que, no poseen Mar Territorial propio; tampoco su presencia perjudica la extensión de Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva o la Plataforma Continental.

En relación con la conservación de los recursos vivos, todo Estado ribereño fijará la captura permisible, de los recursos vivos en su Zona Económica Exclusiva; quien otorgará facultades o concesiones a otros Estados; para que ejecuten el excedente de la captura permisible, en el supuesto de que él no sea capaz de realizarla en su totalidad; claro que todo ésto será teniendo como pauta los acuerdos u otros arreglos y sin contravenir lo que disponga al respecto esta Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982. Al otorgar facultades el Estado ribereño, sobre su Zona Económica Exclusiva a otro Estado, el primero, impondrá sobre el segundo, la obediencia a sus leyes y reglamentos que serán entre otros:

- 1) Conceder permisos a pescadores, embarcaciones y equipo de pesca.
- 2) Señalar que especies pueden capturarse, época y cuota establecida.
- 3) Establecer los períodos y lugares de pesca, cantidades, así como el número de embarcaciones para tal efecto.
- 4) El Estado ribereño permitirá la realización de ciertos

programas de investigación pesquera; dichas investigaciones y resultados serán dados a conocer, así como otras -- informaciones científicas.

- 5) El embarque y descarga de las embarcaciones y los puertos del Estado ribereño y algunos más.

Por otra parte, los Estados sin litorales marítimos, de acuerdo con lo que dispone el Artículo 69 de esta Convención, tienen derecho a participar equitativamente, en la explotación de una parte del sobrante de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños, considerando las características geográficas y económicas de los mismos.

Los Estados que tengan interés en participar en el aprovechamiento de dichos recursos, lo harán por medio de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, quienes tratarán de no ser una carga para el Estado ribereño; el que tendrá en consideración las necesidades nutricionales del Estado sin litoral, quien solamente participará de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados.

También los Estados con características geográficas especiales, tendrán derecho a participar de la explotación de los recursos vivos de la Zona Económica Exclusiva de otros -- Estados; y es que como su nombre lo indica, son Estados ribereños pero desfavorecidos geográficamente, por dicha circunstancia y a fin de satisfacer las necesidades alimenticias de sus pueblos, tienen que recurrir a la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados; la explotación de las susodichas tendrá como marco a seguir, los acuerdos bilaterales, subregionales o regionales -- que celebren los Estados interesados.

Queremos aclarar, que la explotación de los recur -

sos vivos de la Zona Económica Exclusiva de los Estados ribereños, se llevará a cabo siempre y cuando su economía no dependa exclusivamente de la explotación de esa parte del océano.

En relación con lo preceptuado por el Artículo 73 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, el Estado ribereño, ejecutará sus propias leyes y reglamentos en los siguientes casos:

a) Tomará las medidas pertinentes, a fin de que se cumplan sus propias leyes y reglamentos, en lo que incluirá la visita, inspección, apresamiento, así como el principio de procedimientos judiciales.

b) Cuando una embarcación y sus tripulantes, sean apresados, ambos serán liberados, siempre y cuando, depositen una fianza u otra garantía.

c) Las penas que priven de la libertad y las corporales, están descontadas en el supuesto de que un Estado viole los reglamentos de pesca en la Zona Económica Exclusiva de un Estado ribereño.

Por último, en cuanto a la delimitación de la Zona Económica Exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situados frente a frente se llevará a cabo, mediante acuerdos celebrados entre los Estados y teniendo como base las normas establecidas por el Derecho de Gentes; ya una vez que acuerden los Estados la delimitación de la Zona Económica Exclusiva, las líneas de delimitación trazadas se indicarán en cartas a escala a fin de precisar su ubicación. Además, el Estado ribereño publicará las cartas o listas de coordenadas geográficas, proporcionando un ejemplo de cada una de ellas, al Secretario General de las Naciones Unidas.

Diremos finalmente, que este concepto representa un

espacio marítimo localizado entre el Mar Territorial y la Alta Mar y que es el espacio oceánico que ha causado toda una revolución en el Derecho de Gentes, debido a que su aparición vino a solucionar problemas de índole socioeconómico a los que se ha tenido que enfrentar la Comunidad Internacional en los últimos tiempos; su surgimiento ha favorecido a todos los Estados ribereños; los que a su vez podrán otorgar concesiones a otros Estados o celebrar acuerdos bilaterales o regionales para que exploten recursos de esa zona. Otros Estados de la Comunidad Internacional, gozan de la Zona Económica Exclusiva de las libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinos, sin que su ejercicio afecte los derechos de los Estados ribereños sobre ella.

E).- PLATAFORMA CONTINENTAL.

"Es la prolongación del macizo continental que penetra en el área oceánica adyacente" (26); por lo cual atinadamente Gilbert Gidel la haya denominado como "la parte sumergida del territorio de un estado" (27), o también se considera que la Plataforma Continental es la prolongación del territorio terrestre, o macizo continental.

Sobre el particular, podríamos seguir hablando; pero no es el objetivo de este trabajo y solamente nos referiremos a continuación a los conceptos o definiciones oficiales que sobre la misma conocemos y así pues, citaremos a la Primera Convención de Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en el año de 1958 y que en su Artículo Primero la describe como "el área submarina y adyacente a las costas de un estado ri -

(26) Vargas, Jorge A. Op. Cit. Pág. 209.

(27) Ibidem.

bereño, incluido su lecho y su subsuelo, situada fuera del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros o más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permitan la explotación de los recursos naturales de dichas zonas". (28)

El Artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, la define considerando la geomorfología y la distancia de esta parte del océano, el citado Artículo dice que: "La plataforma continental de un estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia". (29).

La Plataforma Continental está dividida en 2 partes:

a) Es el escalón denominado orilla de la plataforma, que se encuentra además a una profundidad de 200 metros.

b) Es otro escalón ténue, el que baja a las profundidades y se llama talud continental.

c) Finalmente, las elevaciones continentales, su punto inferior llega hasta los fondos oceánicos o llanos abismales y se le denomina a este punto margen continental.

(28) Ibidem. Págs. 209 y 210.

(29) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Op. Cit. Pág. 36.

Derechos del Estado ribereño en la Plataforma Continental.

a) Ejerce plena soberanía en lo que se refiere a la explotación, exploración de sus recursos naturales.

b) El Estado ribereño tiene facultades para autorizar o convenir con otros Estados en el caso de que él no lo pueda hacer, se lleve a efecto la explotación y exploración de sus recursos.

c) En la Plataforma Continental, existe la libertad de tendido de cables y tuberías submarinas. Al respecto, el Estado ribereño, impondrá medidas de control y contaminación.

d) Las perforaciones en la Plataforma Continental, exclusivamente las podrá autorizar el Estado ribereño.

Los Estados que poseen plataformas continentales, son los Estados bañados por las aguas del Océano Atlántico, en cambio los que son bañados por el Océano Pacífico, poseen plataformas continentales pequeñas. Los países que tienen enormes plataformas continentales son: Canadá, Estados Unidos, México, Brasil y específicamente Argentina posee una Plataforma Continental que se extiende a una distancia de 800 kilómetros desde la costa, es la plataforma más grande del mundo. La importancia que tiene esta parte del océano, es que reporta enormes beneficios económicos a los Estados, debido a que ahí se localizan bastas riquezas.

En cuanto a las competencias que tiene el Estado ribereño en su Plataforma Continental, existen derechos exclusivos de soberanía, esto es en cuanto a la exploración, explotación y conservación de sus recursos naturales. En esta misma zona, el Estado ribereño está obligado a respetar la libertad de navegación y el sobrevuelo de naves y aeronaves que enarboleden cualquier bandera, también respetará el tendido de cables y tuberías submarinas; facultará a otros Estados para

que realicen investigaciones científicas y tendrá derecho de participar en sus resultados.

F).- EL ALTA MAR.

Los primeros en escribir sobre el tema, fueron: Vitoria, Vázquez de Menchaca, Gentili, a Hugo Grocio; a este último toca el mérito definitivo de la libertad de los mares en su obra: "De Jure Proedae" (Derecho de presas), en la cual se incluye el capítulo: "Mare-Libero", que es la base de todo lo que se ha escrito sobre la libertad de navegación en Alta Mar.

En 1958, se celebra la primera conferencia de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar y en la convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos en la Alta Mar se define al "Alta Mar", como parte del mar no perteneciente al Mar Territorial ni a las aguas interiores de un Estado, donde todos los Estados gozarán de la libre navegación, pesca, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías. Además, todos los Estados tenían el derecho de que sus nacionales se dedicasen a la libre pesca, teniendo los Estados la obligación de colaborar con otros Estados en la adopción de medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos.

La misma Convención en su Artículo Primero expresa: "Que el Alta Mar no forma parte del Mar Territorial ni de las aguas interiores de un Estado.

Artículo Segundo: Estando la Alta Mar abierta a todas las Naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter parte de ella a su soberanía. La libertad de la Alta Mar, se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del Derecho Internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- 1).- La libertad de navegación.
- 2).- La libertad de pesca.
- 3).- La libertad de tender cables y tuberías submarinas.
- 4).- La libertad de volar sobre la Alta Mar." (30)

A estas libertades todos los Estados tienen derecho.

En su Artículo Tercero deja claro, que para que los Estados ribereños estén en igualdad de condiciones con los - Estados sin salida al mar; éstos deben tener acceso a él. Por lo que el Estado situado entre el mar y un Estado sin costa, - garantizará de conformidad con este último:

a) Al Estado sin litoral, recíprocamente, libertad de tránsito por su territorio.

b) En los puertos marítimos y en el uso de los mismos, también será el mismo trato para las embarcaciones que - naveguen con bandera de un Estado sin litoral, que para las - embarcaciones nacionales.

"Actualmente el término "alta mar" (haute mer, high seas) comprende todas las aguas del mundo que yacen más allá del límite externo del mar territorial, y el término "liber--tad de los mares" significa que el océano no está ni puede estar bajo la soberanía de un Estado particular, ni parte alguna del mismo puede estar sujeta en épocas de paz a Estado--alguno". (31)

(30) Cámara de Senadores del H. Congreso de los Estados Uni - dos Mexicanos. "Senado de la República". México. 1969. Pág. 77.

(31) Sepúlveda. Op. Cit. Pág. 204.

Del convenio sobre el Alta Mar, nacido en Ginebra, se reconoce los principios relacionados con el mar abierto y los derechos de navegación, no se supeditaron a los caprichos de las potencias económicas fuertes.

F.1).- Naturaleza Jurídica del Alta Mar.

1) El Alta Mar, está abierta a todos los países del mundo, ya tengan litorales o carezcan de ellos.

2) No es susceptible de dominio exclusivo, esto es, que nadie puede alegar en su propio y exclusivo provecho, la utilización del Alta Mar, en perjuicio de otros Estados.

En el Alta Mar, impera la libertad de navegación; aunque esta libertad no es absoluta, sino que debe ser ejercida con las restricciones y limitaciones consagradas en resguardo de los intereses de la Comunidad Internacional y de los Derechos de los Estados ribereños.

En la actualidad, la situación del Derecho Internacional Marítimo, en relación con el Alta Mar, es la evidencia de que hemos pasado del liberalismo económico a un régimen de explotación racional y equitativa del medio, el que tiene su fundamento en el ius communicationis.

La libertad de navegación se ha venido considerando como un medio, de desarrollo económico y social; este concepto lo debemos tomar como base, a fin de conseguir un desenlace justo y equitativo, con el cual se favorezca a toda la humanidad; y es que del derecho de comunicarse, comerciar y tener contacto con otros pueblos, traerá como consecuencia, resultados benéficos para los países de menor desarrollo. El ejercicio de estos derechos, siempre tendrá como límite el ejercicio de un tercero y la libertad del Alta Mar, implica una utilización no excluyente de la utilización por los demás; su uso no debe de perjudicar:

a) El carácter de aguas de Alta Mar.

b) No debe entorpecer el uso de las rutas marítimas ordinarias, indispensables para la navegación internacional; principio que vá a la cabeza en relación con los otros principios de la Alta Mar.

También en el Alta Mar, existen restricciones y limitaciones a fin de poder asegurar los intereses de la Comunidad Internacional, de los Estados costaneros y específicamente, de los Estados sin litorales marítimos. En seguida señalaremos estas limitaciones o restricciones:

1.- La primera de estas restricciones surge, debido a la incertidumbre que existe sobre la extensión del Mar Territorial.

2.- La existencia de la Zona Contigua; que es considerada como una parte del Alta Mar.

3.- La Plataforma Continental.

4.- Derechos de pesca, en el Alta Mar, donde se ponen en contraposición los derechos de los Estados costaneros, con el régimen de esta parte del océano.

5.- Al Estado costanero, se le otorgan facultades para practicar algunos derechos, representándose asimismo o a la Comunidad Internacional; a ésto, se le conoce como autoridad compartida; y cuando el Estado representa a la Comunidad Internacional, estaremos en presencia del ejercicio de autoridad residual.

En el Alta Mar, se incluyen algunos haceres como son: los experimentos nucleares; con lo cual, los Estados que lo experimentan, abusan del derecho de los otros Estados sobre el Alta Mar; al mismo tiempo, existen libertades para todos los Estados como son:

a) Investigación científica de buena fé; la que debe de hacerse en beneficio de la humanidad y todos deben participar en ella.

b) También se ejerce en el Alta Mar, la investigación comercial, la que tendrá como base el principio de igualdad, rechazando discriminación alguna.

Podríamos seguir hablando del Alta Mar, ya que posiblemente es el tema más extenso; pero no es el objetivo de nuestro trabajo, solamente, indicaremos las libertades que el nuevo derecho del mar ha establecido, se ejerzan en esta zona; y que de acuerdo con lo que dispone el Artículo 87 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, son las siguientes:

"1.- La alta mar, está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad en la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos;
- d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional.
- e) La libertad de pesca; (siempre y cuando no se realice de una forma indiscriminada);
- f) La libertad de investigación científica.

2.- Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de

otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la zona". (32).

A fin de concluir este inciso, diremos que en esta parte del océano se localizan recursos renovables y no renovables, o dicho en otras palabras, recursos vivos y no vivos y los cuales los nacionales de todo el mundo tienen acceso a ellos, claro, siempre y cuando se ajusten a los preceptos que para tal efecto establece el Derecho Internacional.

Cabe aclarar que con el objeto de que se haga una realidad la explotación y exploración de la Alta Mar; podemos, decir que quedó dividida en dos partes:

a) En las aguas suprayacentes, localizadas fuera de la jurisdicción nacional, los nacionales de todo el mundo tienen acceso a la exploración y explotación de los recursos vivos; quienes con el propósito de conservar dichos recursos, habrán de quedar obligados a tomar medidas que permitan conservar esos recursos; medidas que tomarán participando con otros Estados o de manera independiente. Ahora bien, cuando algunos Estados exploten similares recursos vivos localizados en la misma zona, celebrarán negociaciones entre sí, con el fin de tomar medidas pertinentes que hagan posible la conservación de los recursos vivos. Con este propósito participarán estableciendo para ello organizaciones subregionales o regionales de pesca.

(32) Diario Oficial de la Federación. México. Miércoles 10 de junio de 1983. Segunda Sección. Pag. 31. Tomo CCCLXXVIII No. 22.

Por otra parte, todos los Estados una vez que hayan determinado la captura permisible y establecido medidas con las cuales se conserven los recursos vivos, tendrán en consideración los datos científicos más fidedignos que tengan los Estados interesados. Las medidas que tomen tendrán como objetivo conservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas, de tal modo que se pueda obtener el mayor rendimiento, sin pasar por alto los factores ambientales y económicos pertinentes incluyendo las necesidades de los Estados en desarrollo y considerando las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera normas mínimas internacionales.

Referente a la información científica, las estadísticas sobre capturas, esfuerzos de pesca y otros datos necesarios para la conservación de las poblaciones de peces se aportarán e intercambiarán periódicamente por medio de las organizaciones internacionales competentes, ya sean subregionales, regionales o mundiales cuando proceda y con la participación de los Estados interesados, los que, también garantizarán que las medidas de conservación y su aplicación no provoquen discriminación de hecho o de derecho contra los pescadores de ningún Estado.

b) Los Fondos Marinos y Oceánicos, Zona Internacional, área submarina y su subsuelo.

El área submarina y su subsuelo, (del Alta Mar), -- Fondos Marinos y Oceánicos, o bien la Zona, como la ha denominado la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. (del 10 de diciembre de 1982), en su parte XI. En esta parte de la Alta Mar, se llevarán a efecto la exploración y explotación de los recursos no vivos o no renovables como son: petróleo, gas, hidrocarburos, nódulos polimetálicos, etc. Los recursos existentes aquí, forman el patrimonio común de la humanidad y en lo que se refiere a su exploración y explotación,

no se regirá por el régimen establecido para el Alta Mar, ya que la Comunidad Internacional, decidió que esta área y sus recursos no tendrán derecho de apropiárselos ni Estados, ni entes jurídicos, considerando que la exploración y la explotación de sus recursos se realizará teniendo como beneficiaria a toda la humanidad, sin tomar en cuenta la posición geográfica que guarda cada uno de los Estados.

Las riquezas que existen en esta parte del océano son incalculables debido a que cada día se hacen nuevos descubrimientos, al respecto, hechemos a volar nuestra imaginación. La mayor concentración de dichas riquezas se encuentran localizadas en las profundidades de los océanos.

Con el interés de hacer posible la exploración y explotación de esta Zona, varias compañías trasnacionales han venido realizando una serie de experimentos y practicajes con el fin de encontrar las técnicas más adecuadas para realizar la explotación de los recursos que se encuentran en esa Zona.

Relacionado con la distribución de los beneficios económicos, producto de las actividades realizadas en la Zona se ajustarán a medidas apropiadas y sobre un fundamento no discriminatorio considerando siempre la situación económica de los Estados desprovistos de recursos. Con el interés de que los recursos que se obtengan sean correctamente administrados y equitativamente repartidos entre los miembros de la Comunidad Internacional, la Organización de las Naciones Unidas y a petición de los miembros de la Comunidad creó la Autoridad Internacional, a quien se le hizo tan importante encomienda. Las tareas y facultades que tiene la Autoridad son amplísimas; quien apoyada además por otros Organismos Internacionales, buscarán medidas apropiadas para evitar que al extraer los metales de la Zona, los países productores de esos mismos metales vean afectados sus intereses económicos. No nos cabe la menor duda que éste es un tema apasionante y del-

que hablaremos con más detalle en otro apartado de este -- trabajo; por ahora solamente quisimos anotar algunos benefi - cios que de la Alta Mar obtienen los Estados, ya sean con li - torales o desprovistos de ellos.

Es en el último apartado, en donde abundaremos so - bre la participación de los Estados sin litoral en esta parte del océano.

CAPITULO TERCERO.

DEFINICION Y CONCEPTO DE ESTADO A LA LUZ DEL DERECHO DEL MAR.

De acuerdo a la terminología del derecho de los espacios oceánicos, a continuación expondremos brevemente, tanto conceptos como definiciones de Estados litorales, no litorales, e islas, así como las posibles diferencias y similitudes que existan entre ambos.

Del mismo modo, hablaremos un poco acerca de la importancia y trascendencia de los litorales en el desarrollo económico y geográfico de los pueblos.

No nos cabe la menor duda, que el mar ha sido un reto para el hombre desde tiempos inmemorables, al mismo tiempo ha sido motivo de innumerables estudios profundos por parte de oceanógrafos, economistas, historiadores, etc.; y en nuestro caso de juristas.

¿Y qué son los litorales?. ¿Qué significado han tenido desde que se separó por un lado, la tierra para formar lo que conocemos como continentes y por la otra el agua conocida como los océanos?.

Las preguntas que el género humano se hace son ilimitables y aún más resultan las respuestas convincentes que se le pueden dar.

Hablaremos pues, poco de geografía coordinándola con nuestra ciencia jurídica y así diremos que:

Tomando en consideración su forma y apariencia, popularmente podemos clasificar a los litorales denominándoles costas bajas y arenosas, las que suavemente penetran en el mar; y costas altas y rocosas en las que el tránsito de la

tierra al mar se hace por acantilado o escalón violento.

No obstante, la clasificación anterior, debemos tener en cuenta el origen de la zona continental próxima, la erosión, y la forma de la región considerando todo ésto, el resultado es:

a) Costas de sumersión.- Son el resultado de los hundimientos parciales; ya que puede ocurrir que, parte de la corteza se ha sumergido; o por la elevación del nivel del mar, estas costas se presentan en variados tipos.

b) Costas de emersión.- Se producen, cuando aparece a la luz parte de la Plataforma Continental, o también cuando el nivel del mar desciende.

c) Costas de tipo neutro.- Son las que no podemos calificar como costas de sumersión; ni costas de emersión y son el resultado de la acción de los deltas, planos aluviales, planos de lavado, volcanes, arrecifes de coral y fallas:

1.- Las costas que se forman por la acción de los deltas, forman penetraciones internas en los mares, tomando diversas formas como las patas de gallina, de cúspide o de una entrante redonda.

2.- Los planos de lavado y los planos aluviales: Son los que equivalen a los conos de deyección en la morfología continental; y tienen su origen a causa de los depósitos de los azolves que los ríos y los glaciares depositan al desembocar en los mares.

3.- Las costas provocadas por volcanes, tienen forma de arcas de círculo.

4.- Los arrecifes de coral: Se derivan de las for--

maciones de pólipos coralinos, levantándose desde el fondo -- del mar, salen sobre las aguas para constituir islas; o cuando se adhieren a las orillas originan lo que conocemos como: arrecife coralino litoral.

5.- Costas de falla: Se producen precisamente por -- una falla de tal modo que la línea de contacto del agua con -- el continente concorda con el eje de la falla.

d) Costas de tipo compuesto.- Las características -- que presentan generalmente, son de algunos de los tipos que -- acabamos de señalar.

A).- DEFINICION DE ESTADO LITORAL.

Estado litoral, es todo aquel, poseedor de una cos-
ta marina.

En múltiples convenciones, tratados y declaraciones internacionales que se han celebrado, siempre se ha dado un -- máximo de derechos a los Estados poseedores de costas marinas; y se desprende de documentos como las Declaraciones de Santiago de 1952; de Lima, Perú y de Montevideo, establecen como -- principios comunes del Derecho del Mar (de los Estados litorales), los que a continuación se indican:

a) El derecho del Estado ribereño a explorar, con -- servir y explotar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas, así como los del suelo y subsuelo del mismo mar.

b) El derecho del Estado ribereño a establecer los límites de su soberanía o jurisdicción marítima de acuerdo -- con criterios razonables,

c) El derecho del Estado ribereño a adoptar medidas de la reglamentación de las actividades relacionadas con el --

aprovechamiento de los recursos marinos, sin perjudicar por ello la libre navegación y el sobrevuelo de las naves y aeronaves de cualquier bandera.

d) El derecho que tiene el Estado a prevenir la contaminación marina; y,

e) El derecho del Estado ribereño a autorizar, vigilar y participar en las actividades de investigación científica que se efectúen en las zonas marítimas sometidas a su soberanía o jurisdicción, así como a recibir los datos obtenidos y los resultados de tales investigaciones.

Podemos observar de lo anterior que los principios 1, 2 y 3, forman la doctrina de América del Sur, sobre el Derecho del Mar.

En lo que se refiere al método que debe de utilizar el Estado ribereño con la intención de prevenir la contaminación marina, se considera de vital importancia; así como también el derecho que tiene el Estado ribereño a autorizar y reglamentar las actividades de investigación científica y marina; principio que ha sido una aportación de la doctrina de Latinoamérica al Derecho del Mar. Nuestro País votó a favor de esta declaración, (Montevideo).

Si enumerásemos los derechos que invocan los Estados litorales en los foros internacionales; seguramente sería una tarea árdua; pero no difícil; y de ninguna manera injusta; ya que, precisamente por haber sido favorecidos por las situaciones geográficas; esta condición trae consigo una serie de derechos que se han otorgado los pueblos entre sí, todo ello como resultado de los acuerdos de la Comunidad Internacional. Cabe mencionar que hay países que han lanzado proclamas internacionales que les han valido por conveniencia -

de los mismos y con el objetivo de elevar el nivel de vida y el progreso de sus pueblos; tal es el caso de la doctrina de las 200 millas que tuvo sus orígenes con el Decreto Chileno de fecha 23 de junio de 1947. Posteriormente los países del "Pacífico Sur" y del Atlántico.

A.1).- Conceptos de Estado litoral o Estado costanero.

Hablando gramaticalmente, los términos concepto y definición son distintos; ya que los conceptos varían de acuerdo al criterio del estudioso que tenga conocimiento del tema; en cambio una definición no puede ser variante, diríamos que es una regla permanente que no puede cambiar indiscutiblemente.

En conclusión, la definición y concepto de los países con litoral y el concepto de Estado litoral o Estado costanero no varía como tampoco difiere de lo que es un Estado-riberaño.

Así pues, el Estado litoral, costanero o riberaño, vá a tener una serie de derechos derivados de las diversas conferencias oficiales, (Organización de las Naciones Unidas), que se han venido celebrando. Los derechos inherentes y reconocidos a estos Estados los podemos resumir en los siguientes:

- a) Aguas interiores (ríos, lagos, bahías, golfos, istmos).
- b) Islas, cayos y arrecifes.
- c) Mar Territorial.
- d) Zona Económica Exclusiva y Zona Contigua.
- e) Plataforma Continental.
- f) Alta Mar.

g) Fondos Marinos y el subsuelo de éstos.

En relación con las islas, cayos y arrecifes, el Estado ribereño es legítimo poseedor de las islas, cayos y arrecifes, adyacentes a sus costas.

El Mar Territorial de Estados ribereños, generalmente tiene una anchura que no excede de 12 millas náuticas; sobre éste el Estado ribereño ejerce plena soberanía, a excepción del paso inocente que debe otorgar a otros Estados.

Respecto a la Zona Económica Exclusiva, el Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación la define, "la zona económica exclusiva es una zona situada fuera del mar territorial y adyacente a éste... (que) no se extenderá más allá de las 200 millas marinas (y en la cual) el estado ribereño tendrá: derechos soberanos para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes; y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, como la producción de la energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; jurisdicción... con respecto al establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; la preservación del medio marino (y) otros derechos y obligaciones.... En la zona económica exclusiva, todos los estados, tanto ribereños como sin litoral, gozarán... de las libertades... de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinos, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades". (33) Criterio plasmado en la Nueva Legislación.

(33) Vargas, Jorge A. Op. Cit. Págs. 278 y 279.

En cuanto a la Plataforma Continental, está considerada de acuerdo al criterio de Gilbert Gidel "la parte sumergida del territorio de un estado". En la Convención de Ginebra de 1958 se definió como: "El área submarina adyacente a las costas de un estado ribereño, incluido su lecho y su subsuelo, situada fuera del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros o más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permitan la explotación de los recursos naturales de dichas zonas (art. 1)". (34).

El Alta Mar, esta zona está considerada como "zona internacional"; sobre ella ningún Estado puede ejercer su soberanía; es patrimonio común de la humanidad y tienen acceso a esta zona tanto Estados litorales como los que carecen de él. En el Alta Mar de conformidad con lo que establece el Artículo 87 del Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación se ejercen las libertades que a continuación se indican:

- a) Navegación.
- b) Sobrevuelo.
- c) Tendido de cables y tuberías submarinos.
- d) Pesca.
- e) La construcción de islas artificiales y otras instalaciones autorizadas por el Derecho Internacional.
- f) Investigación científica.

El numeral a que nos referimos, forma parte de la nueva convención.

(34) Ibidem. Págs. 209 y 210.

Las primeras cuatro libertades, conforman las libertades tradicionales del Derecho de Gentes; aprobadas por la Convención de Ginebra de 1958, celebrada en Ginebra, Suiza. En relación con las libertades cinco y seis, son el resultado del texto que aludimos en este mismo inciso.

Los Fondos Marinos.- Son patrimonio común de la humanidad, con los que debe beneficiarse y utilizarse para propósitos pacifistas y racionales exclusivamente; aunque no debemos cerrar los ojos a la realidad y olvidarnos, que esta zona es explotada y explorada por los países que cuentan con tecnología altamente desarrollada; y que ellos son quienes resultan beneficiados, financiera y tecnológicamente.

Variadas controversias se han suscitado en el seno de la Comunidad Internacional, tanto cuanto para definirlos y conceptualizarlos como para precisar exactamente la extensión, medida o límite oficial que debe tener esta zona, los planes y proyectos propuestos etc., han sido bastos y abundantes. Los criterios que prevalecieron al respecto en el período de sesiones de la tercera conferencia mundial sobre el Derecho del Mar celebrada en Caracas, Venezuela, fueron dos:

1) Representado por los Estados potencialmente desarrollados o sea, las grandes potencias quienes ostentan la política de restringir en mayor grado las zonas marítimas bajo soberanía y/o jurisdicción nacional y descartar el principio universal "del patrimonio común de la humanidad", de los fondos marinos fuera de su jurisdicción, con el evidente objeto de proseguir manteniendo su reinado marítimo y en las mismas circunstancias explotar y usar los mares amparándose en su autosuficiencia tecnológica y económica.

2) Este segundo criterio lo sostienen los Estados en desarrollo (costaneros), con origen, vocación y destinos marítimos que han reivindicado bastas zonas marítimas, pro-

pugnan la dedicación de éstas en auxilio de sus primordiales necesidades de subsistencia y desarrollo, así como la proyección del postulado del "patrimonio común de la humanidad" a las aguas suprayacentes de los fondos marinos fuera de su jurisdicción, al amparo del principio de la cooperación internacional de la justicia y de la paz.

El primer espacio submarino es la Plataforma Continental con una profundidad de 200 metros, la que se inicia a partir de la costa hasta el mar. El producto de la explotación de esta zona, así como la exploración de sus recursos será en beneficio de todos los Estados ya poseedores de litoral como carentes de él. Respecto a los fenómenos de exploración y explotación, fue enorme la preocupación de los países en desarrollo que producían en tierra recursos minerales, los mismos serían extraídos del fondo del mar, con lo que se pensó en la disminución pecuniaria de sus ingresos. Por tal motivo, se pidió apoyo a la comisión de los fondos marinos -- y en la resolución 2750 (XXV), se pide al Secretario General su cooperación para:

"a) Determinar los problemas derivados de la extracción de ciertos minerales de la zona situada fuera de los límites de la jurisdicción nacional y examinar la repercusión que tendrán en el bienestar económico de los países en desarrollo y, en particular, en los precios de las exportaciones de minerales en el mercado mundial;

b) Estudiar estos problemas conforme a la escala de la posible explotación de los fondos marinos, teniendo en cuenta la demanda mundial de materias primas y la evolución de costos y precios;

c) Proponer soluciones eficaces para estos problemas". (35).

(35) Vargas, Jorge A. y Vargas Carreño. Op. Cit. Pág. 206.

B).- DEFINICION Y CONCEPTOS DE ESTADOS SIN LITORAL.

Todo Estado que no es poseedor de una costa marítima, se denominará Estado sin litoral. Con palabras más, palabras menos, los Estados sin litoral así se han conceptuado para diferenciarlos de los que sí poseen una costa marítima.

Desde que se celebró la primera convención sobre Derecho de Mar, en Ginebra en 1958, y que poco favorables fueron los resultados, no obstante esta observación, debemos recalcar, que precisamente en esta conferencia se le encargó a la Quinta Comisión, el estudio minucioso, razonable y detallado de la cuestión del libre acceso al mar de los países sin litoral. Fue en la convención sobre Alta Mar del mismo año en donde se estableció en sus Artículos 2o., 3o. y 4o.:

1o. Se hace la aclaración de que el Alta Mar se abre a todos los Estados, por lo tanto, ninguno la puede someter a su soberanía.

2o. Los Estados con litoral o sin él, tienen acceso al mar.

3o. La garantía de los Estados de tránsito a los Estados sin litoral, de transitar a través de su territorio en condiciones de reciprocidad.

4o. No habrá discriminación alguna a los barcos que enarboleden bandera de un Estado sin litoral.

5o. La libertad de tránsito y el uso de puertos obedecerá a la celebración de acuerdos bilaterales entre el Estado de tránsito y el Estado sin litoral.

6o.- Tienen derecho a navegar en el Alta Mar los buques de los Estados sin litoral, enarbolando para tal efec-

to su bandera.

7o.- Todos los Estados ya sea con litoral o sin él, deben otorgar el paso inocente en su Mar Territorial.

Fue para 1964, en la resolución del 15 de junio, cuando la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), resumió en 8 principios la expansión del comercio internacional y el desarrollo económico y social de los Estados sin litorales marítimos. Posteriormente, la convención de Nueva York, celebrada en el año de 1965, reúne estos principios, así como las cláusulas de la convención de Alta Mar del año de 1958.

En la convención a que hacemos mérito se define al Estado sin litoral como aquel que no tiene costa marítima. Aquí mismo, plasma la frase: "Tráfico en tránsito", señala el paso de mercancías por medio del territorio de un país situado entre el mar y otro país sin litoral, con lo cual, deja fuera de su contenido a las personas que transitan, manifestando un grado de insuficiencia peligroso. Ya que, cuando hablamos de medios de transporte, entendemos por ellos vehículos de carretera como: ferrocarrilles, acémilas, embarcaciones fluviales o marítimas, oleoductos y gasoductos. La ventaja más importante que ofrece el libre tránsito, es dejar exento de derechos aduanales y de algunos otros tributos y solamente se gravará el tránsito con tasas de servicio en relación con los gastos de vigilancia y administración y en relación a las tarifas, éstos no serán discriminatorios y sí lógicos y razonables, ya sea por su importe o por el método de exacción. En la misma convención, se otorga facultades a los Estados de tránsito para suspender la libertad de tránsito por salud pública, seguridad, moral pública o protección de la propiedad intelectual; esta restricción impondrá el Estado en tránsito en tiempo de guerra.

La preparación de la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar se encomendó a la Comisión de los Fondos Marinos; este órgano tomó especial cuidado en salvaguardar y favorecer a su vez, los intereses de los países sin litoral, algunos de estos Estados, tomaron parte en la propia comisión con el objeto de que en la nueva codificación, se contemplaran preceptos congruentes y prácticos, tanto sobre el libre acceso al mar, (libertad de tránsito y navegación); como sobre la participación de estos países en el aprovechamiento de los recursos marítimos fuera de la jurisdicción nacional y, temporalmente en la Zona Económica Exclusiva, a expensas de que esta nueva figura jurídica se imponga en el derecho del espacio oceánico.

Por las condiciones geográficas de los Estados Africanos y los de América Latina, ha nacido un movimiento regional de opinión, considerando principalmente las urgencias como los intereses de estos países carentes de litorales marítimos; no debemos olvidar que en su mayoría, estos países se encuentran en desarrollo económico debido en gran parte a la condición geográfica que poseen. Un ejemplar de este movimiento lo tenemos en la Declaración de la Organización de la Unidad Africana, celebrada en Mogadiscio y de fecha 11 de junio de 1974, en esta Declaración los países africanos piden a la citada conferencia, su consideración sobre 2 principios básicamente y que señalamos a continuación:

a) Acceso al mar de los Estados Africanos, sin costa marítima.

b) Derecho a la explotación de los recursos vivos de la zona económica; y para los Estados litorales, no litorales y Estados en situación geográfica desfavorable.

Ya en el mes de febrero de 1973, nuestro País había

propuesto que se adhiriera al nuevo documento, la extensión del Mar Territorial hasta una distancia de 12 millas, así como la creación de una zona adyacente de 200 millas.

Poco más tarde a esta propuesta por México; se celebró la Declaración de Kampala, teniendo la temática como punto de partida los Estados sin litoral; en la susodicha, se expusieron 9 principios que serían aplicables precisamente a los Estados sin litoral marítimo.

Estos principios los sintetizamos a continuación:

1.- Derecho de libre acceso al mar y desde el mar.

2.- Derechos de los países en desventaja geográfica a tener acceso al alta Mar.

3.- Obligación de los Estados de tránsito de facilitar el tráfico en tránsito de los países sin litoral, sin discriminación por todos los medios de transporte y comunicación.

4.- Libre acceso de los países sin litoral y de otros con desventajas geográficas a la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos.

5.- Igualdad de trato a los barcos de los Estados mediterráneos en los puertos e instalaciones de los Estados costeros.

6.- Exención de derechos e impuestos al tráfico en tránsito, excepción hecha de tasas por servicios prestados.

7.- Representación adecuada y proporcional de los Estados sin litoral y otras desventajas geográficas en los mecanismos administrativos de los fondos marinos y oceánicos.

8.- En la explotación de los recursos del mar, fuera del mar territorial, se tomarán en cuenta los derechos e intereses de todos los Estados, sean mediterráneos o ribereños, se mantendrán los derechos de los Estados sin litoral o con desventajas geográficas, conforme a la legislación internacional vigente, y se asegurará que la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos tenga una extensión suficiente como para hacer viable la explotación de sus recursos.

9.- Participación de la explotación de los recursos naturales dentro de la zona adyacente al mar territorial".(36)

En los puntos 4, 7 y 8 se hace referencia al acceso de estos países a los fondos marinos y oceánicos; así como a la digna representación de éstos, en los mecanismos administrativos y por último, se promete que la extensión de la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos sea amplia, a fin de que estos Estados hagan posible la explotación de sus recursos; se deja claro también, que se tomará nota que los Estados mediterráneos tienen derecho a la explotación del mar, fuera del Mar Territorial de el Estado costanero.

En esta breve explicación de conceptos, definiciones y problemáticas en general que presentan los Estados no costaneros a la Comunidad Internacional; ya en las convenciones de Barcelona de 1921, en la convención de Ginebra de 1958, en 1964 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en la convención de New York de 1965 y en algunas declaraciones hechas por Estados sin costas o litorales marítimos; se pide y propone una serie de derechos para tratar de beneficiarse así, y favorecer su economía y grado de desarrollo.

(36) Ibidem. Pág. 126

En nuestra América, encajan dentro de este supuesto, Bolivia y Paraguay; es en Africa, donde gran parte de los Estados que forman el continente se ven afectados por la ausencia de litorales, con lo cual, se acentúa en mayor grado el progreso económico de esos pueblos; por ser en general el mar, la solución de problemas de alimentación, transporte y una serie de riquezas más; en fin, la única posible esperanza de un mundo óptimo.

¿Cuáles son los derechos adquiridos de los Estados sin litorales?

a) El Alta Mar; ya el holandés Hugo Grocio hablaba de la libertad de navegación en el Alta Mar; también precisó que el Alta Mar es patrimonio común de la humanidad. por ende, todos los Estados tienen acceso a ella.

b) Los fondos marinos y oceánicos fuera de la jurisdicción nacional, la explotación y exploración de ellos se repartirá equitativamente entre los países, ya sean ribereños o sin litorales; atendiendo las necesidades precarias de los Estados que lo necesiten. A esta parte del océano también se le conoce como patrimonio común de la humanidad. Y nos volveremos a preguntar, los Estados sin litoral que en su mayoría son países en subdesarrollo y salvo raras excepciones países con un grado más de desarrollo, podrán lanzarse a la exploración y explotación de esta zona?, la respuesta sería: que no disponen en su mayoría, de técnicas tan avanzadas, como tampoco de recursos económicos que les permitan emprender rescatar parte del océano que el Derecho de Gentes otorga.

En relación con el principio del Alta Mar, creemos que al aclarar lo que es patrimonio común de la humanidad, queda explicada por su propia naturaleza.

Los derechos adquiridos por los Estados que carecen

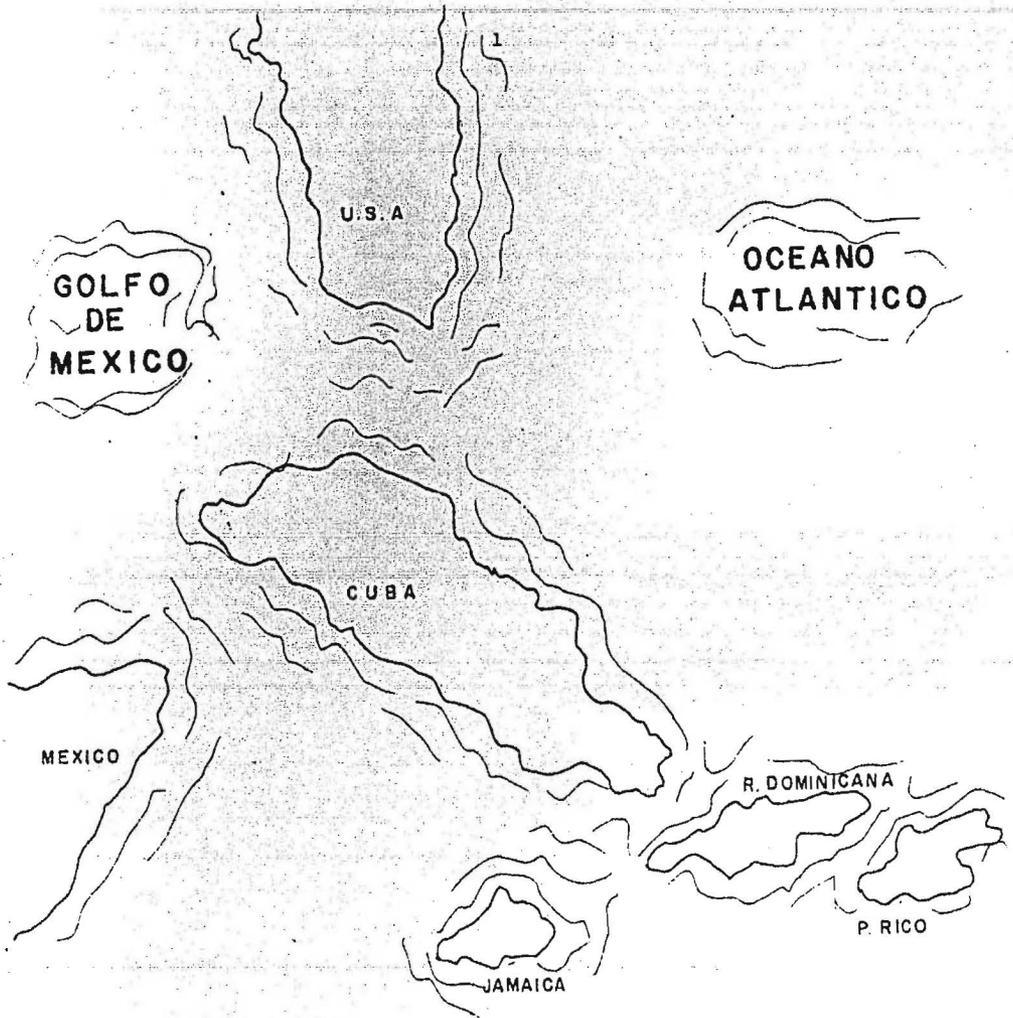
de costa marítima son más; en éste mismo inciso los explicamos pero quisimos referirnos exclusivamente al Alta Mar y a los fondos marinos y oceánicos, por considerar que tienen prioridad sobre los otros por su misma naturaleza; ya que el Estado se lanza a hacer efectivo un derecho.

C).- DEFINICION Y CONCEPTOS DE ISLA.

Isla.- Hablando en términos geográficos, "Insula" - viene del latín y se define así, "es una porción de tierra -- situada en un océano, mar, lago o río rodeada de agua por todas partes" (37). Optamos por esta definición por considerar que abarca más elementos, lo que a su vez, la hace más completa; sin olvidar que el origen de las islas es debido a la separación de las masas continentales, (movimientos tectónicos, por ascenso del nivel del mar, etc.). Ver cuadro No. 1.

Por su parte, la ciencia jurídica estudia y define a las islas en diferentes ramas del derecho, así por ejemplo: Dentro del derecho civil se dice acerca de las islas que se forman en los ríos que no sean navegables o flotables por continua acumulación de arrastres superiores, conciernen a los dueños de las orillas más próximas a cada una. Cuando la isla se encuentre a la mitad del río, se dividirá longitudinalmente por su mitad. cuando la isla esté situada más cerca de uno, que de otro, será por completo dueño de ella el propietario de la orilla más cercana. En el supuesto de que las islas aparezcan en las vías navegables o flotables, pertenecerán al Estado. Del mismo modo, pertenecerán a él, las islas que aparezcan en los mares adyacentes a las costas. Ver cua -

(37).- Gran Enciclopedia Larouse. Barcelona. 1979. Edit. Planeta, S.A. Décima Quinta reimpresión. Pág. 98.



Cuadro No. 1

2

ISLA
DE
CEDROS

OCEANO
PACIFICO

ISLA
NATIVIDAD

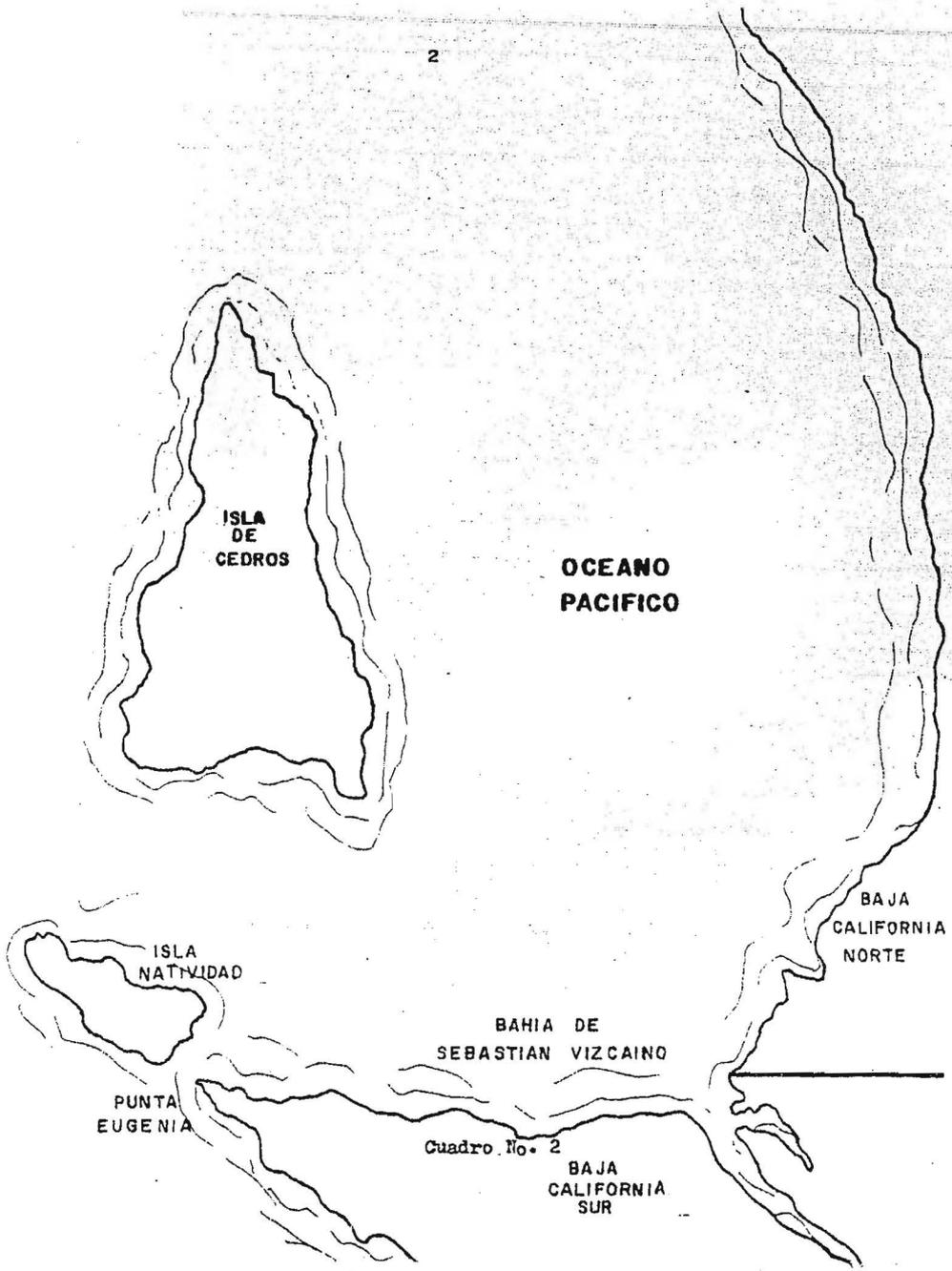
BAJA
CALIFORNIA
NORTE

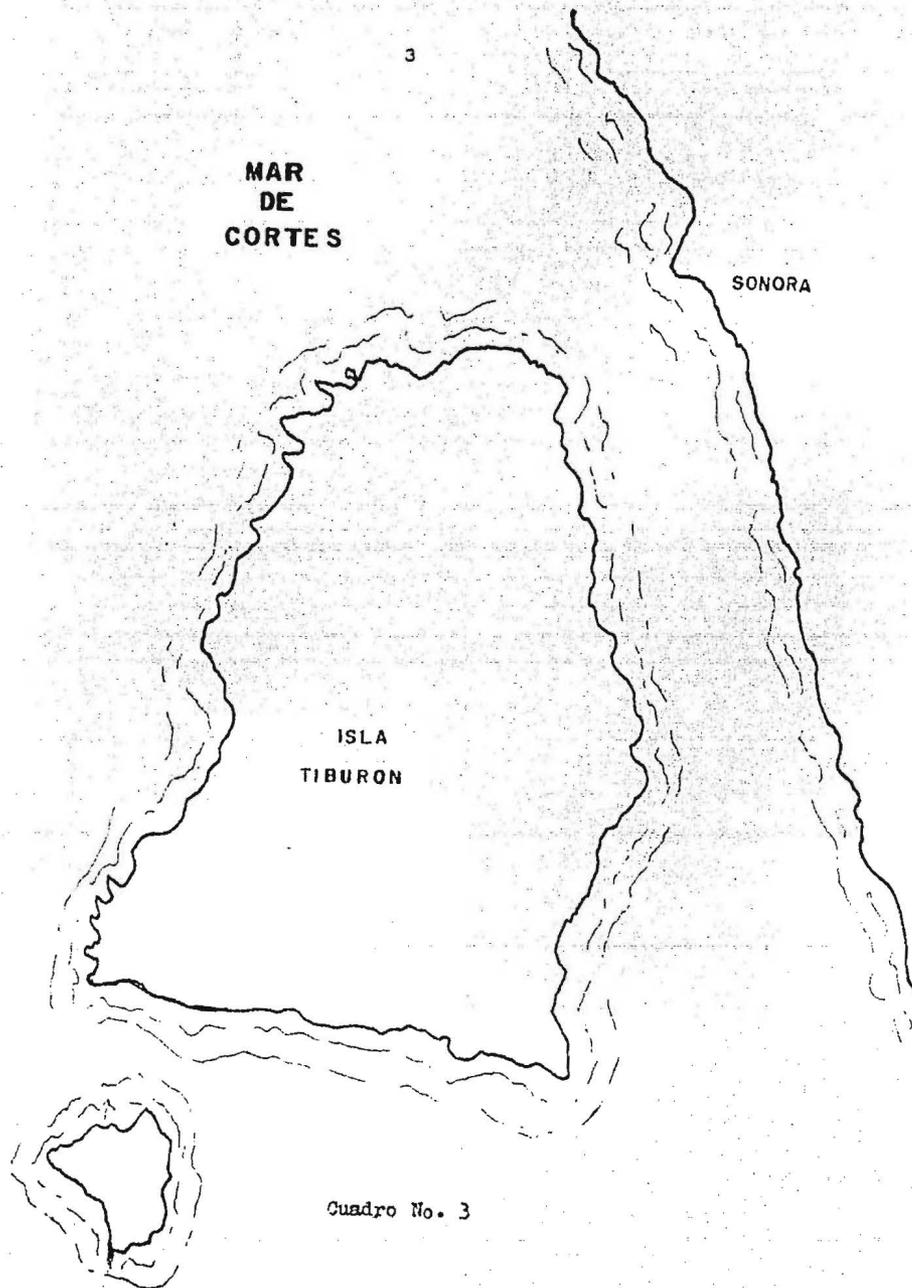
BAHIA DE
SEBASTIAN VIZCAINO

PUNTA
EUGENIA

Cuadro No. 2

BAJA
CALIFORNIA
SUR





MAR
DE
CORTES

3

SONORA

ISLA
TIBURON

Cuadro No. 3

dro No. 2 (Isla de Cedros, México. Localizada en el mar --
adyacente a las costas de nuestro País).

Dentro del marco del Derecho Internacional, materia --
de nuestro estudio, la naturaleza de las islas está supedi --
tada a su situación:

a) Las islas localizadas en aguas territoriales, --
la isla como accesoria de la costa, se presume sigue su suer --
te (de lo principal). Ver cuadro No. 3 (Isla Tiburón, locali --
zada en aguas territoriales, pertenece a México).

b) Las islas que se forman en el curso del agua en --
la frontera de los Estados, corresponden a los dos Estados de
acuerdo a la línea divisoria trazada por la línea media o --
por la vaguada del río.

c) Las islas que nacen en un río indiviso, entre --
dos Estados, la isla corresponde a los dos Estados en común.

Dentro del Derecho Internacional, surge la problemá --
tica a fin de dilucidar que es lo que debe de entenderse por --
isla; concluyéndose, que a la porción de tierra rodeada ente --
ramente por agua debe llamársele isla, no satisface debido a --
que no difiere este concepto para distinguirla de los conti --
nentes, bancos, o elevaciones del suelo que estén cubiertos --
por las aguas para que emerjan en la baja marea o en la baja --
te de los ríos. Deducimos de la explicación anterior, que la --
diferencia que hay entre una isla y un continente, está en la --
extensión y será el menor tamaño el que distinguirá a una is --
la del continente.

Por su parte, la doctrina, explica que para que --
una parte de la tierra se considere como isla, deberá ésta per --
manecer siempre por encima del Alta Mar o del nivel normal --
de los ríos o de los lagos, no debiendo desconocer que puede --

ser cubierta por las aguas en condiciones excepcionales de --
 tempestades o de crecimientos anormales. La primera conferen-
 cia de codificación de La Haya, define lo que es una isla así:
 "Una isla es una extensión de tierra rodeada por el agua que --
 se encuentra de una manera permanente por encima de la alta --
 marea" (38), aclarando además que esta definición no deja --
 exentas a las islas artificiales, siempre y cuando éstas sean
 auténticas porciones de territorio y no de obras de arte fro-
 tantes, balizas ancladas, etc.; deja fuera de este supuesto --
 las islas artificiales cerca de los límites entre las zonas --
 territoriales de dos Estados, Gilbert Gídel, siguiendo los --
 lineamientos de la definición ya citada, define a las islas --
 como: "Una isla es una elevación natural del suelo marítimo,
 que, rodeada por el agua, se encuentra de una manera permanent
 te por encima de la alta marea y en la cual, las condiciones
 naturales permiten la residencia estable de grupos humanos --
 organizados" (39). Sigue diciendo Gídel, que son semejantes --
 a las islas naturales, las artificiales que reúnen las mismas
 características en las cuales la formación por la acción de --
 los fenómenos naturales ha sido producto de trabajos; pero es
 primordial la existencia de una definición que abarque en sí,
 tanto a las islas naturales, artificiales, las situadas en --
 los ríos y en los lagos y la definición sería así: "Una isla-
 es una porción natural de tierra rodeada enteramente por las-
 aguas que se encuentran de manera normal por encima de las --
 aguas que la rodean". (40). Las islas presentan 3 caracterís-
 ticas a saber:

(38) Enciclopedia Jurídica Omeba. Buenos Aires. 19. Edit.
 Bibliográfica Argentina, S.R.L. Pág. 902. Tomo XVI.

(39) Ibidem.

(40) Ibidem. Pág. 903.

- a) Es una porción de tierra rodeada completamente por las aguas.
- b) Es una porción de tierra, con una dimensión menor que la de un continente.
- c) Es una formación natural de tierra o altura del suelo que emerge a la superficie de las aguas.
- d) Se encuentra normalmente por encima de las aguas, o sea, que siempre se encuentra por encima de la alta-marea, o de las crecientes ordinarias de los ríos y lagos, teniendo en consideración que puede ser cubierta por las aguas en el supuesto de tempestades o de crecientes excepcionales.

En la convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua de la conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958 y a la que tantas veces nos hemos referido, define a las islas en su Artículo 10 de la siguiente manera: "Es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar". (41). La definición a que nos acabamos de referir comprende solamente las islas naturales y en relación con las islas artificiales nada se establece, por ser éstas un fenómeno actual.

A continuación indicaremos varias clases de islas artificiales:

a) Las construcciones sobre el lecho marino, lacustre o fluvial y en las que hay una continuidad entre la construcción y el lecho de las aguas.

b) Las islas flotables que no son continuas con el lecho de las aguas como por ejemplo: aeropuertos flotantes, moródromos, (como puntos de escala para objetivos militares).
(41) Ibidem.

c) Las islas que sean resultado de los trabajos -- realizados por el hombre.

El problema de la situación jurídica de las islas - artificiales fue observado por varios países a saber; así por ejemplo: El Gobierno de Holanda, llegó a la conclusión de que era sumamente necesaria la existencia de una definición más - general del término isla, y la definió así: "Conviene enten-- der por isla toda elevación natural o artificial del suelo -- por encima de la superficie del mar durante los períodos de - la baja marea". (42). La opinión del Gobierno de Alemania fue similar, nada más agrega, que las islas artificiales deben de estar habitadas por hombres.

En relación al Mar Territorial, que corresponde -- a las islas naturales, en la propuesta número 12 hecha al - Comité preparatorio de la Conferencia de La Haya de 1930, to- mando en consideración la doctrina de los principales publi - cistas y la práctica de los Estados, se afirmó que cada isla lleva aguas territoriales que le son propias. El Mar Territo- rial de una isla que se encuentra dentro del Mar Territorial- de otra isla, su Mar Territorial empezará a partir de la lí- nea de bajamar de la isla; y se considerará como interiores - las aguas que haya entre aquella tierra y esta isla. La doc - trina universal sostiene que para que una fracción de territo- rio terrestre posea extensión de Mar Territorial, ésta debe - encontrarse siempre por encima de la alta marea.

Y en relación con la extensión de tierra que deben- poseer las islas, algunos autores sobre la materia, consideran que cualquier masa emergida, por pequeña que ésta sea, debe - de considerarse como una isla y otorgarle un Mar Territorial- propio.

(42) Ibidem.

En lo que concierne a los archipiélagos oceánicos;-- se califica de archipiélago un conjunto con un cinturón de -- Mar Territorial que lo envuelve, siempre y cuando las islas -- se encuentren cerca unas de las otras; para este caso, algu -- nos autores consideran que la distancia entre las islas más -- alejadas del grupo de la periferia, no debe de ser mayor del -- doble del Mar Territorial; en contraposición de este criterio -- otros más afirman que esa distancia debe de ser hasta las -- diez millas o definitivamente no limitarse esta distancia.

La soberanía de las islas:

a) Islas en un río.-- Cuando se trate de islas que -- estén situadas dentro de un mismo Estado, o sea un río nacio -- nal, las islas que se formen o existan son propiedad de ese -- Estado. El mismo criterio se aplica para los ríos internacio -- nales no limítrofes.

b) Islas en un lago.-- Son propiedad del Estado don -- de se encuentren, cuando el lago se encuentra localizado en -- tre los territorios de dos ó más Estados, la soberanía de los -- Estados se determina por medio del sistema de la línea thal -- weg, esta línea se determinará por convenio y dependerá en -- gran manera de la situación geográfica del lago.

c) Islas en un mar interior.-- Cuando el mar inte -- rior pertenece a varios Estados, su situación es semejante a -- la de los lagos que se encuentran rodeados por el territorio -- de varios Estados, pero también considerado por algunos tra -- tadistas como mar libre. Cuando se trata de un mar interior -- abierto que es propiedad de un Estado y tiene comunicación -- con el océano por medio de un estrecho angosto, las aguas de -- ese mar como sus islas son propiedad de ese Estado.

d) Islas en el Mar Territorial.-- Las islas que se -- encuentran o forman dentro de un Mar Territorial, son propie -- dad del mismo Estado.

El problema más trascendental es sin duda alguna, - la determinación de la extensión del Mar Territorial, ya que hay desacuerdo entre los Estados en lo que se refiere a la - determinación de la soberanía, sobre las islas que se encuentran dentro del Mar Territorial de ese Estado; y cuando una - isla está situada dentro del Mar Territorial de un Estado, es - te es el dueño de ese mar, por otra parte, cuando las islas - se localizan fuera del Mar Territorial, su situación jurídica cambia radicalmente, ya que, una isla situada en el Alta Mar - y fuera de la Plataforma Continental, se presume que no tiene dueño y cualquier Estado podrá adueñarse de ellas por medio - de la ocupación.

Por otra parte, la doctrina tradicional acepta que - las islas situadas dentro de las 3 millas de la costa de un - Estado son propiedad del Estado. Esta medida podríamos decir - atinadamente que ha pasado de moda y que en la actualidad, la extensión de las 3 millas es una medida mínima y que por las necesidades imperantes de los pueblos tiende a aumentar a una extensión que abarca 200 millas como máximo a partir de la -- costa (Perú y Chile).

e) Las islas en un golfo o en una bahía.- Para de - terminar la soberanía, el Mar Territorial debe de medirse por medio de una línea recta trazada a través de la bahía en la - parte más cercana a su boca, hacia el mar y en donde la dis - tancia entre los puntos extremos de esa recta, (12 millas se - gún el criterio del Instituto del Derecho del Mar en su Regla - mento de 1894). En cambio la convención de Ginebra sobre Zona Contigua y Mar Territorial establece en su Artículo 7 la línea recta se extiende a 24 millas. Aunque en ocasiones se ha lle - gado a entender que las aguas de un golfo o de una bahía, - son propiedad del Estado ribereño el que también se considera dueño de las islas existentes dentro del Golfo o la Bahía.

f) Islas en un estrecho.- Las costas de un estrecho

angosto que pertenecen a un Estado también pertenecen a él, las islas que se encuentran dentro de él. (No hay uniformidad de criterios en lo que se refiere a la diferencia de lo que es un estrecho ancho y otro angosto). Los sistemas más utilizados para medir los estrechos son: lo.- Sistema de la línea media y 2o.- Sistema del thalweg. El primer sistema la línea limítrofe pasa por la mitad del canal de navegación principal. Después de la línea divisoria de las aguas de los estrechos, queda determinada la soberanía y para poder dividir los estrechos, se deben de tomar en consideración los accidentes geográficos de cada uno de ellos.

En Derecho Positivo, algunos autores han tratado de otorgar a uno sólo de los Estados ribereños, todas las aguas, y también de las islas que hay en un estrecho que separa varios Estados. Este criterio no es aceptable en el estado actual del Derecho Internacional, ya que no se puede reconocer que un Estado posea costas marítimas o fluviales y esté desposeído de aguas jurisdiccionales que le permitan llegar a sus costas sin atravesar las aguas de otro Estado.

g) Islas en el Mar Epicontinental.- En su mayor parte, los gobiernos y la doctrina aceptan la soberanía estatal, con algunas modalidades sobre la plataforma submarina, adyacente al territorio terrestre de un Estado y en las tantas veces citada Conferencia de Ginebra de 1958 sobre Derecho del Mar y específicamente en la convención sobre Plataforma Continental en su Artículo 2o., se le reconocen al Estado ribereño derechos de soberanía sobre la Plataforma Continental, con el fin de que ésta sea explotada y explorada de sus recursos naturales por ese Estado.

En relación con la situación jurídica de las islas situadas en la Plataforma Continental.- Por principio de cuentas, diremos que todo depende de la naturaleza jurídica de la plataforma submarina y adopte el carácter de "res communis", por tal circunstancia no puede ser propiedad de ningún Estado

particularmente, hasta en tanto no se resuelva que es una --
"res nullius", ésto es, que puede ser propiedad del primer --
ocupante, o bien que pertenece al Estado cuyo territorio con-
tinental es adyacente.

No obstante, hay una base seria que sostiene que --
las islas situadas sobre la plataforma submarina, deben de --
pertenecer al Estado poseedor de élla, con excepción de los --
derechos adquiridos por terceros Estados, con lo cual se --
obstruye la libertad de navegación; además estas islas forman
la unidad geológica y que es la plataforma submarina.

Por otra parte, la delimitación de la Plataforma --
Continental entre diversos países, es un problema estudiado --
por la doctrina durante varios años y se ha resuelto indican-
do la línea media de la plataforma cuando las costas de los-
Estados estén una frente a la otra, en ausencia de acuerdo y-
salvo que motivos especiales justifiquen otra delimitación, --
(Convención de Ginebra sobre Derecho del Mar de 1958). En es-
ta misma convención, estableció en su Artículo 6o. lo siguien-
te: "Cuando una misma plataforma continental, sea adyacente --
al territorio de dos Estados limítrofes, a falta de acuerdo y
salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimi-
tación, ésta se efectuará aplicando el principio de la equi-
distancia de los puntos más próximos de las líneas de base --
desde donde se mide el mar territorial". (43).

h) Islas en Alta Mar.- Las islas que están o que --
aparezcan en Alta Mar, más allá de la plataforma submarina --
de los Estados y que no estén ocupadas por ningún país, su --
condición jurídica se considera como cosas sin dueño; por lo-
tanto, las puede adquirir el primer Estado que las ocupe, --
siempre y cuando se acate a las condiciones que impone el De-
recho Internacional para que se puedan ocupar los espacios --

(43) Ibidem. Pág. 913.

terrestres; ya que la ocupación se debe de hacer a nombre del Estado, ser real y hacer del conocimiento de todos los Estados el acontecimiento, (toma de posesión).

i) Islas artificiales.- En general y a diferencia de las islas naturales, las islas artificiales no poseen un Mar Territorial propio, por ende ambas islas tienen una situación jurídica diferente. En contraposición a la generalidad a que nos acabamos de referir en cuanto a que las islas artificiales no deben de poseer un Mar Territorial. Gilbert Gidel, considera que las islas artificiales resultantes de trabajos hechos por el hombre y con el propósito de precipitar o activar el proceso de formación de islas naturales puede advertirse que éstas tengan una zona de Mar Territorial, por estar formadas con materiales propios de la naturaleza su situación es más parecida a las islas naturales que a las artificiales.

En la conferencia del Mar Territorial y Zona Contigua, organizada por las Naciones Unidas en Ginebra en el año de 1958, nada satisfactorio se resolvió en relación con el Mar Territorial de las islas artificiales, solamente en esa conferencia hay una breve referencia a los faros y es la que a continuación transcribimos: "Las líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emergen en bajamar, ni a partir de ellos, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua" (44). En la misma conferencia se establece que el Estado costanero puede construir, mantener y lograr que en la Plataforma Continental las instalaciones, así como medios adecuados para explotarla y crear zonas de seguridad alrededor de dichas instalaciones, las que serán respetadas por las embarcaciones de cualquier nacionalidad. Pero aunque las instalaciones de que hablamos se encuentran bajo la jurisdicción del Estado costanero, no serán considera

(44) Ibidem. Pág. 915.

das jurídicamente como islas; además no poseerán un Mar Territorial propio y no afectarán la delimitación del Mar Territorial del Estado costanero.

Acerca de la soberanía de las islas artificiales diremos que dentro de las aguas interiores (mar Territorial, ríos, lagos, etc.), el Estado tiene derecho a construir, islas artificiales sobre las que establecerá su competencia y obtendrá soberanía sobre ellas. Tal vez el problema más serio que afronta el Derecho Internacional, es el relativo a la adquisición de la soberanía sobre las islas artificiales, construídas en el Alta Mar (flotantes), por estar considerada el Alta Mar como patrimonio común de la humanidad y tener todos los Estados de la Comunidad Internacional derechos semejantes sobre ella.

El ejercicio de soberanía exclusiva de un Estado sobre los aeropuertos de Alta Mar, no es aceptada por autores como: Hércules de Fonseca e Isidoro Ruiz Moreno, quienes opinan que los aeropuertos deben ser internacionalizados y estar controlados por un organismo internacional (IV Congreso Internacional de Navegación Aérea. Roma 1927). Algunos autores más, aceptan la soberanía estatal, (faros), sobre los aeropuertos de Alta Mar, tal es el caso de Alfred Vedros.

En la reunión de Budapest del Comité Jurídico Internacional de la aviación de 1930, en su Artículo 10. dispone: "Ningún aeropuerto de alta mar, creado para las necesidades de la navegación aérea, sea propiedad de un particular o de un Estado, puede ser establecido en alta mar sin estar bajo la autoridad y responsabilidad de un Estado, tenga o no este último un litoral marítimo". (45). Concluimos este pequeño esbozo diciendo que el Derecho de Gentes no tiene reglas apropiadas sobre esta materia, motivo por el cual la doctrina ha tratado de presentar soluciones al respecto, las que siempre-

(45) Ibidem. Pág. 917.

tendrán como base la equidad y la conveniencia de los pueblos. Se espera que el Derecho Internacional, dé los lineamientos-- que fijen el régimen jurídico de las islas artificiales.

D).- DIFERENCIA ENTRE ESTADO SIN LITORAL E ISLA.

La diferencia entre ambos términos estriba preci--- samente en que, el primero se sitúa rodeado completamente por tierra y, la segunda siempre estará rodeada por las aguas. En este inciso no queremos profundizar más, ya que las dife -- rencias las encontramos en los incisos anteriores y de hacer lo, caeríamos en una serie de repeticiones que no tendrían -- sentido ni son el objeto de este trabajo.

Solamente haremos la siguiente observación:

Estados sin litoral e islas.
(Derechos en el mar).

a) Derecho de acceso a la Alta Mar. (Derecho para -- todos los Estados).

b) Libertad de tránsito por los ríos navegables -- internacionales (libertad para todos los Estados).

c) Derecho a la construcción de islas artificiales, en el Alta Mar.

d) Acceso a la explotación, exploración y aprovecha miento de los recursos naturales de los fondos marinos. (Dere cho para todos los Estados).

Los derechos de los Estados no costaneros, frente -- a las islas y a cualquier otro Estado costanero es enorme; -- los derechos que hasta el momento les ha otorgado la Comuni -- dad Internacional, son en general derechos que también tienen los Estados litorales; con lo cual, no se ha compensado la --

naturaleza física que poseen. Creemos que esta compensación, depende única y exclusivamente de la humanidad y lógica de -- los hombres.

CAPITULO CUARTO

CONDICION JURIDICA DE LOS ESTADOS SIN LITORAL.

Después de haber analizado los elementos jurídicos consubstanciales y propios a nuestro parecer, unidos a nuestro propósito, trataremos de examinar brevemente cuál es la condición jurídica de los Estados mediterráneos, o no costaneros; primeramente en relación con los Estados litorales, finalmente, con el Alta Mar y el Régimen Internacional de los Fondos Marinos y Oceánicos.

En seguida, haremos una comparación de los derechos que a la fecha han adquirido los Estados costaneros y no costaneros; mismos que han sido reconocidos y aceptados por la Comunidad Internacional. Sobre el particular, expondremos los logros obtenidos en las diferentes convenciones.

1o. En la convención de Barcelona, celebrada en el año de 1921, se aprobaron 7 principios; los que se expusieron a la conferencia de Ginebra de 1958 a los que ya nos hemos referido en el capítulo anterior. De éstos 7 principios haremos un pequeño comentario.

En el principio número uno, se acepta el derecho de libre acceso al mar; derecho que no tienen nada más los Estados sin litoral, a nuestro parecer, ésto no es una ganancia ni ventaja para éstos; ya que se discurre que este derecho, todos los Estados del mundo lo pueden ejercer.

En relación con el derecho de bandera, es un derecho que en igualdad de circunstancias todos los Estados harán uso de él; y al igual que los ribereños, los Estados no costaneros, pueden y tienen el mismo derecho a que sus embarcaciones naveguen usando su Bandera Nacional.

En el tercer punto, se concede la navegación a to -

dos los Estados en los mares territoriales, aguas interiores y el Alta Mar. El hecho de que se otorgue atributos al Estado no costanero en los mares territoriales de cualquier Estado, solamente surte efectos en lo que se refiere al paso de tránsito; pero nunca jamás este Estado ribereño otorgará facultades al costanero para que explote esta parte del océano que le es propia, claro, salvo convenio en contrario y como sabemos, el Alta Mar es patrimonio común de la humanidad; es el derecho más antiguo que tienen los Estados no costaneros.

La utilización de los puertos, que lógicamente son propiedad de los Estados ribereños; el trato será igual para las embarcaciones que enarboleden su bandera ya sea de un Estado costanero o carente de costa marítima.

Y en lo que se refiere al tránsito de personas y mercaderías se efectuará libremente teniendo como fundamento la mutua correspondencia.

La soberanía como los derechos propios del Estado de tránsito, deben ser defendidos y protegidos por los Estados que transiten su territorio.

Para terminar, se hace mención en el punto séptimo, respecto al respeto y no anulación de los tratados, que se celebren sobre libre tránsito más favorable. Sobre este punto, comparándolo con el número ocho de los de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en ambos se expresa lo mismo.

Los principios que acabamos de comentar, en cuanto a su propósito fundamental, en los 7 principios de Barcelona de 1921; después las 6 consideraciones hechas por Ginebra en 1958; más tarde en 1964 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), aprueba 8 principios, en los que se hacen fundamentalmente, los mismos reconocimien

tos y aclaraciones a los preceptos expuestos en las dos convenciones que citamos. Las diferencias son leves; podríamos afirmar que no se aportan en ésta última, novedades ni ventajas para los Estados objeto de nuestro estudio.

En los comienzos de la Tercera Conferencia del Mar, diciembre de 1973, el grupo de estos Estados estaba formado exclusivamente por los Estados sin litoral en desarrollo, con lo que se sobreentiende que esta conferencia tiene entre otros objetivos, exigir los derechos a que son acreedores los Estados desarrollados y en desarrollo.

Este grupo de Estados, (es parte del Grupo de los 77), el susodicho, se reunió en Kampala, el 12 de abril de 1974; además se unieron a él, Estados con intereses semejantes pero aspectos geográficos diferentes; los países que en esta ocasión se reunieron fueron: Singapur, Irak, Kuwait y Zaire, los cuatro participaron intensamente en reuniones antes celebradas se unieron a los Estados no costaneros por creer que sus intereses por no ser iguales, tienen un grado de acercamiento; la actitud de los Estados ocasionó que ingresaran a sus filas otros Estados con problemas similares; con litorales estrechos sin Plataforma Continental, sin Zona Económica Exclusiva. Dentro de su seno habrían de incorporarse, Estados sin litorales pero desarrollados, tal es el caso de: Austria, Suiza, Checoslovaquia, Suecia, Alemania Oriental y Alemania Occidental. A este grupo se le conoció en la conferencia con el nombre de "Estados sin litoral y geográficamente desventajados", para 1975 el número de miembros fue de 50 Estados, cabe mencionar que Israel hizo solicitud de ingreso a este grupo; pero fue rechazada en el tercer período de sesiones del mismo año. Dentro del mismo, se organizaron subgrupos, algunos formados por Estados desarrollados, otros por Estados en desarrollo, algunos más por Estados geográficamente en desventaja y el grupo de los Estados sin litoral. A cada uno de ellos se les encomendó una misión específica, dos de ellas fueron el derecho de tránsito y la otra negociación-

habría de ser la relativa a la explotación de los recursos de la zona económica.

Gran impacto causó en la conferencia el hecho de que fuesen miembros del mismo, Estados con un grado de desarrollo mayor en el mundo. No obstante esta crítica, se aclaró que la reunión no sería de carácter limitativo y sería bueno y mejor constituir un buen equilibrio económico entre los grandes bloques del mundo ya desarrollados o en desarrollo. También se trató de crear un nuevo régimen jurídico del mar, que se establezcan derechos y obligaciones, libertades, limitaciones, los que serían de vital importancia para todos los Estados, dejando a un lado toda reclamación patrimonial o asunto de desequilibrio económico.

Los puntos claves de la conferencia fueron dos:

a) El referente al reparto justo y equitativo de los recursos del mar; el que se efectuaría entre Estados desarrollados y en desarrollo.

b) El reconocimiento en el nuevo régimen de los mares, los derechos fundamentales de los Estados, sin distinción de características geográficas o grado de desarrollo económico.

Fueron de gran importancia y trascendencia las propuestas y esclarecimientos de las mismas en la reunión que se celebró en Caracas, Venezuela en el año de 1974; en esta ocasión los Estados latinoamericanos, propusieron la creación de una "Zona económica regional", la que tendría una extensión a partir de las 12 millas del Mar Territorial, hasta una distancia no mayor de 200 millas náuticas; en esta zona, todos los Estados regionales sin litoral, tendrán igualdad de participación en la explotación de la susodicha; se aclara además, que los recursos pueden ser renovables o no; y que la participa -

ción regional, será de Estados ribereños y sin litorales y -
 ambos puestos en el mismo plano para la adquisición de dere -
 chos y el mismo cumplimiento de las obligaciones. Violenta -
 fué la reacción que presentaron los Estados ribereños, en re -
 lación al principio que consagra como patrimonio común de la -
 humanidad el espacio oceánico, que se extiende después de don -
 de termina el Mar Territorial de un Estado.

El grupo de estados a que hacemos mérito, en la mis -
 ma conferencia, propuso la existencia de una "Zona Económica -
 Exclusiva", la que tendría la misma extensión y en la que --
 se otorga derechos de exclusividad a explotar y explorar los -
 recursos marinos al Estado ribereño. En el cuarto período de -
 sesiones. (Nueva York 1976) se afirmó en el texto revisado a -
 los Estados ribereños una zona económica, en la que podía --
 ejercer plena soberanía y una jurisdicción exclusiva en la --
 misma; categóricamente se implantó una diferencia clara y pre -
 cisa entre lo que es Mar Territorial y zona económica, la que
 sirvió de base para desechar la tesis de los territorialistas
 al no ser igualada la segunda en la primera zona, es que la -
 diferencia consiste precisamente en el "rescommunicationis", o
 sea, que en el Mar Territorial todo Estado puede practicar el
 derecho de paso inócuo; en cambio en la Zona Económica Exclu -
 siva, los Estados solamente pueden practicar las libertades -
 de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías subma -
 rinas y otras costumbres internacionales autorizadas del mar;
 la práctica de estas libertades quedó sometida al libre albed -
 río y buena fé del Estado ribereño.

También se propone en la conferencia, un derecho de
 participación en la explotación en la zona económica, sin lu -
 gar a dudas que esta propuesta causó una polémica muy contro -
 vertida en el seno de la conferencia. Digna de renombrar es -
 la contestación y posición que adoptaran los Estados costane -
 ros ante la propuesta de los no costaneros: a) Aceptaron com -
 partir solamente los recursos no renovables sin que esta --
 acción por parte de ellos diere lugar a un derecho; b) En rela -

ción con la pesca, se restringió la participación por parte de los ribereños por estar facultados exclusivamente para disponerlo.

De todas las propuestas que hicieron el grupo formado por Estados sin litoral y desfavorecidos geográficamente, solamente una de ellas fue inscrita o agregada en el "Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación", (séptimo período de sesiones), la propuesta fue el derecho de los Estados a una participación en la explotación de los recursos vivos de la zona económica, que de ser aceptado deberá someterse a un régimen donde impere la justicia.

También se hizo hincapié en el antiguo derecho de tránsito que fue reconocido anteriormente en los Tratados de Barcelona y Nueva York; sobre el particular en su Artículo 110, estableció: "Los términos y las condiciones para el ejercicio de la libertad de tránsito se acordarán entre las partes interesadas". (46).

Sobre la Plataforma Continental en el Artículo 65 se reconoce al Estado ribereño soberanía sobre la Plataforma Continental, el ejercicio de su soberanía tendrá efectos sobre la explotación y exploración de sus recursos naturales, con el firme propósito de determinar el límite externo de la plataforma, se dieron a conocer diversidad de fórmulas como la Irlandesa, Soviética, Árabe y todas con el mismo objeto.

(46) Cabello Sarubbi, Oscar J. "La Participación de los Estados sin litoral en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Paraguay. 1978. - Revista de la Universidad Católica "Nuestra Señora de la Asunción". Pág. 79. Vol. VI No. 1.

Ante la posición de los ribereños el grupo de los Estados sin litoral, y en desventaja geográfica mantuvo firme su criterio oponiéndose a cualquier norma que aprobara una extensión de la soberanía de los Estados ribereños más allá de las 200 millas.

El fondo financiero del "Patrimonio Común de la Humanidad".- Como resultado de la explotación de la zona económica el Gobierno de Nepal propuso fuese creado un fondo financiero con un porcentaje de los ingresos obtenidos, donde los Estados mejor favorecidos contribuyan con un porcentaje de los ingresos que obtengan de la explotación de los recursos minerales de la Zona Económica Exclusiva; estas propuestas tienen una sola meta, que es la de alcanzar un acercamiento entre los pueblos ricos y los pobres; además de que los ingresos también tendrían otro destino que es la preservación del medio ambiente marino, a la financiación de la transferencia de la tecnología en el sector y preservar las actividades de las Naciones Unidas y de sus agencias especializadas (esta propuesta se encuentra en estudio).

La participación de los Estados sin litorales en la administración de la Zona de los Fondos Marinos en el Artículo 140 del referido texto, expresa que los Estados sin litoral y situación geográfica desventajosa tienen que estar representados en el Consejo Ejecutivo de la Autoridad de los Fondos Marinos; agrega además en su Artículo 140 del mismo texto se dice que las actividades de la zona referida, se harán en favor de la humanidad, sin considerar la situación geográfica de los pueblos, por tanto, éstos pueden ser costaneros o no costaneros.

Todas las propuestas y posiciones que hicieron los Estados motivo de nuestro trabajo fueron de serios debates, algunas fueron aceptadas, otras no tuvieron la suerte de las primeras y algunas más, no causaron impacto alguno, y terminamos diciendo en relación con la creación de las zonas econó

nómicas; la práctica nos ha demostrado, que serían únicamente 25 países los que lograrían el control del 76 por ciento de - dichas zonas, de éstos 25 países 13 son y tienen un grado de desarrollo superior, lo que hace pensar que obtendrían las ma yores riquezas posibles; a este grupo pertenecen los Estados- Unidos de América, Rusia, Canadá, Australia, Nueva Zelandia, Japón y Sudafrica entre otros.

CAPITULO QUINTO.

LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR
Y LOS ESTADOS SIN LITORAL.

Con el ánimo de debatir temas importantes de interés general y que indiscutiblemente incumbían a la Comunidad Internacional, se creó en el año de 1967 un comité Ad-Hoc, el cual, se encontraba formado por 136 países, se transformó -- en la comisión para la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional (gra mérito se debe al discurso pronunciado ante las Naciones Unidas, por el Embajador Arvid Pardo). Más tarde, en el año de 1970, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas determinó convocar a una Tercera-Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Dicha conferencia se celebró en diversos períodos-- de sesiones, asistieron a élla 156 Estados, representados por unos tres mil delegados aproximadamente. La meta de esta reunión, sería, crear un nuevo Derecho del Mar que defienda, -- apropiadamente los intereses de la mayor parte de los Estados del mundo.

El primer período de sesiones de la conferencia se celebró en la sede de las Naciones Unidas en la Ciudad de --- Nueva York en los días del 3 al 14 de diciembre del año de - 1973, y en élla se trataron exclusivamente asuntos que tenían que ver con la organización y procedimiento, incluídas la - aceptación del programa de trabajo y el reglamento de la misma conferencia.

En la conferencia de Caracas, fue tratado con el - número 9, el tema de los países sin litorales y en el que se propusieron ocho principios formulados por los Estados que -- les incumbe: se regule en el campo del Derecho Internacional-del Mar, las necesidades de los Estados sin litoral y otros-- con desventajas geográficas.

Estos principios presentados a la comisión encargada de patrocinarlos son los siguientes:

"Tema 9: Países sin litoral.

9.1. Principios generales del Derecho del Mar relativos a los países sin litoral.

9.2. Derechos e intereses de los países sin litoral.

9.2.1. Libre acceso al y desde el mar: libertad de tránsito, medios y facilidades para el transporte y las comunicaciones.

9.2.2. Igualdad de trato en los puertos de los Estados de tránsito.

9.2.3. Libre acceso a la zona internacional de los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional.

9.2.4. Participación en el régimen internacional, - incluida la maquinaria y distribución equitativa de los beneficios del área.

9.3. Intereses y necesidades particulares de los países sin litoral en desarrollo en el régimen internacional.

9.4. Derechos e intereses de los países sin litoral en relación con los recursos vivos del mar". (47).

(47) Vargas, Jorge A. y Vargas Carreño, Op. Cit.
Pág. 29.

En la resolución 2749 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas de fecha 17 de diciembre de 1970, de -
ja bien claro que la zona de los fondos marinos fuera de la -
jurisdicción nacional debe reservarse exclusivamente para --
fines pacíficos y su explotación debe hacerse en beneficio -
de la humanidad entera; ningún Estado podrá ejercer sobera -
nía sobre ella y por ende, no se sujetará a ser apropiada y -
es de vital importancia que sea sometida a un ordenamiento ju -
rídico internacional, en el que participe la Comunidad Inter -
nacional. De esta concepción se desprende, que son parte de -
la Comunidad Internacional, todos los países del mundo: Cos -
taneros, no costaneros y en relación con éstos últimos en la -
misma resolución se establecen las competencias de los Esta -
dos en esta zona; dicha resolución literalmente dice lo si -
guiente:

"5.- La zona estará abierta a la utilización exclu -
sivamente para fines pacíficos por todos los Estados, ya se -
trate de países ribereños o sin litoral, sin discriminación, -
de conformidad con el régimen internacional que se establez -
ca".

"7.- La exploración de la zona y la explotación de -
sus recursos se realizarán en beneficio de toda la Humanidad,
independientemente de la ubicación geográfica de los Estados,
ya se trate de países sin litoral o ribereños y prestando con -
sideración especial a los intereses y necesidades de los paí -
ses en desarrollo". (48).

Los Estados sin litoral presentaron a la Comisión -
de los Fondos Marinos diversos programas con los cuales pre -
tendían el reconocimiento y reglamentación de los derechos de

(48) Ibidem. Pág. 124.

tránsito, navegación y la participación en el plano de igualdad frente a los Estados ribereños. En la misma conferencia -- se aceptó que la idea de los proyectos presentados por este -- grupo de Estados, fue dar a conocer apropiadamente la situa -- ción respectiva en diferentes lugares del mundo y concluir -- finalmente de ellas con denominador común que pueda ser dis -- tribuidos entre todos los Estados sin costas marítimas, con -- aceptación de la Comunidad Internacional.

Entre los Estados latinoamericanos y africanos surgió un verdadero movimiento regional organizado de los cuales, surgieron documentos como la Declaración de la Organización -- de la Unidad Africana de fecha 11 de junio de 1974, en dicha -- declaración los Estados africanos establecen 2 puntos impor -- tantes:

a) Apoyo total de estos Estados al libre acceso de los Estados africanos carentes de litorales al mar y desde -- éste, asimismo, pide se anexe a la conferencia que se cele -- bra una disposición que favorezca a estos Estados.

b) La participación de los Estados sin litorales -- en la explotación de los recursos vivos de la zona económica -- en el mismo plano de igualdad en relación con el Estado costa -- nero.

Y en relación con la opinión de los Estados latinoa -- mericanos, el Comité Jurídico Interamericano en la reunión -- que se celebró en nuestro país en el año de 1973 febrero; del mismo modo que los Estados africanos, opinó sobre algunos pun -- tos que deberían de ser anexados a la nueva legislación sobre Derecho del Mar. En el primero de ellos se alude a la exten -- sión del Mar Territorial de una área hasta las 12 millas y a la existencia de una zona colindante o contigua hasta de 200 millas.

En otros puntos se refiere a los derechos de navega

ción, en el que también comparan a las embarcaciones de los-- Estados sin litoral con las de los Estados costaneros, en su punto número 9 establece:

"Los Estados ribereños autorizarán a los Estados - sin litoral que integran la región, a explorar los recursos - vivos dentro de la zona que se extiende de las 12 a las 200 - millas náuticas, reconociéndoles derechos preferenciales con- relación a terceros Estados y de acuerdo con criterios que - se enunciarán en convenios multilaterales, regionales o bila- terales". (49).

En el año de 1974, 22 de marzo; en "la Declaración- de Kampala" se pretende sistematizar los principios aplica - bles a los Estados sin costas y de los cuales ya hicimos mé^{ri}to en el capítulo anterior.

Así pues, se encomendó a la Segunda Comisión desen- trañar el punto 9 del temario, este punto fue tratado en 3 -- sesiones de la Segunda Comisión, en élla los países sin lito- rales y los países de tránsito expusieron sus puntos de vis - ta en 19 fórmulas a las que nos referiremos a continuación - someramente:

I.- Se define lo que es un Estado sin litoral, sin- aportar ninguna novedad al respecto, ya que ahora y desde -- 1965, en la convención de Nueva York se entendió por Estado - sin litoral todo el que no tiene costa marítima.

II.- En sus principios generales, asienta que el - derecho del libre acceso al mar de los Estados sin litorales- se desprende aplicando el principio de la libertad de los ma- res y la naturaleza del patrimonio común de la humanidad que- se ha aceptado a los fondos marinos y oceánicos y su subsue-- lo fuera de la jurisdicción nacional y del mismo modo los re- cursos de la zona.

(49) Ibidem. Pág. 126.

En este segundo punto se observa la apremiante necesidad de vincular los intereses del comercio internacional y desarrollo económico y social de estos Estados sin litorales, sin tomar en consideración a los Estados sin litoral pero sí se han desarrollado económicamente. Aclara y enfatiza además este segundo punto que la situación geográfica de los Estados sin litoral siempre es una desventaja frente a otros Estados, y por este mismo obstáculo, todos sus actos comerciales se ven afectados y lo más importante es que el poder de decisión está en manos del Estado en tránsito.

III.- Libertad de acceso al mar y desde el mar; la práctica de esta libertad se aclaró que no debe depender de los Estados de tránsito; así como tampoco puede estar sujeta a la condición de reciprocidad. En este mismo punto, algunos Estados ribereños consideran el tránsito como una servidumbre de paso, estas propuestas consideran necesario la reciprocidad, al mismo tiempo someten el régimen de tránsito a convenios bilaterales y regionales.

IV.- Los artículos que surjan de este nuevo ordenamiento jurídico no abrogarán los acuerdos de tránsito en vigor, salvo en caso de medidas menos favorables a los Estados sin litoral, en este supuesto, los Estados interesados les darán prioridad a la mayor brevedad posible.

V.- A los Estados sin litorales no se aplicará la cláusula de nación más favorecida, tienen libertad de acceso al mar y su entrada y salida a la zona internacional de los fondos marinos.

VI.- Libertad de tránsito.

VII.- Utilización de los puertos de los Estados ribereños por las embarcaciones de los Estados sin litorales en un mismo plano de igualdad.

VIII.- En relación con los derechos aduaneros y -- otros gravámenes, en la convención celebrada en Nueva York -- en 1965, se caracterizó la libertad de tránsito por quedar -- exento del pago de estos derechos y carga; ahora en la Conven -- ción de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de -- diciembre de 1982, se agregó al precepto antes estipulado que los gravámenes, tarifas y otras tasas causados por servicios -- prestados a los Estados sin litorales, se determinarán previo acuerdo de las partes interesadas.

IX.- Las zonas francas con sujeción a los reglamen -- tos de policía y sanidad, además no deben de estar situadas -- dentro de la jurisdicción del Estado de tránsito.

X.- El Estado sin litoral tiene atribuciones para -- designar sus propios funcionarios, como agentes aduanales, -- en los puertos de los Estados de tránsito; todo con el ánimo -- de hacer más fácil el tráfico en tránsito.

XI.- Los medios de transporte es una facultad que -- tienen los Estados de tránsito, los que fijarán también, los -- puntos claves donde se deba cargar y descargar, así como en -- entrar y salir con el fin de hacer posible el tráfico en tránsi -- to.

XII.- A falta de medios de transporte en los Esta -- dos de tránsito, los Estados sin litoral tienen facultades a -- construir puertos o repararlos si el caso así lo requiere, -- todo de común acuerdo con el Estado interesado (el Estado -- sin litoral será siempre respetuoso de la soberanía del Esta -- do de tránsito).

XIII.- Cooperación mútua del Estado de tránsito y -- el Estado sin litoral para evitar los retrasos y algunas defi -- ciencias del tráfico en tránsito.

XIV.- El acceso en la zona internacional de los fon -- dos marinos, se asegura el libre acceso y la salida de los --

Estados sin litoral a dicha zona.

XV.- Participación en el régimen internacional de los fondos marinos; todos los Estados sin litoral, desarrollados o no, tendrán un representante en todos los órganos de este mecanismo internacional (fondos marinos).

XVI.- El Estado sin litoral participará activamente en las decisiones que se tomen con el fin de no perjudicar sus intereses.

XVII.- Los Estados sin litoral tienen derecho a participar en la explotación y exploración de los recursos vivos.

XVIII.- Se prohíbe a los Estados sin litoral transferir sus derechos a explotar la zona de los recursos vivos a terceros Estados, con excepción de los convenios o tratados que se lleguen a celebrar entre los Estados interesados.

XIX.- Se les confieren facultades a los Estados sin litoral para que sean asistidos técnica y financieramente por terceros Estados, organizaciones internacionales, para que éstos puedan así crear sus propias industrias.

A).- ESTADOS EN SITUACION GEOGRAFICA DESVENTAJOSA.

En la tercera conferencia junto con los Estados sin litoral, se constituyeron en uno de los grupos oficiosos, teniendo como principal meta, que en dicha conferencia se tomen medidas que protejan sus necesidades e intereses. Este grupo formuló una serie de propuestas en tan importante conferencia. Cabe hacer mención, que el grupo de Estados en situaciones geográficas desventajosas o desfavorecidos geográficamente, reúne en su seno a Estados con diversidad de grados de desarrollo económico, esto es, países como Suiza, Suecia y Bolivia por nombrar algunos. Hay países de todos los continentes

y hasta la fecha el número de Estados es de 48, y son los — que a continuación transcribimos: Afganistán, Alto Volta, — Bahrein, Bhután, Botswana, Chad, Emiratos Arabes Unidos, — Finlandia, Hungría, Jamaica, Kuwait, Lesotho, Luxemburgo, — Malí, Nepal, Países Bajos (Bélgica y Dinamarca), Polonia, — República Centroafricana, República Socialista Soviética de — Bielorrusia, San Marino, Singapur, Suecia, Swazilandia, Zaire, República Federal de Alemania, Austria, Bélgica, Bolivia, — Bulgaria, Checoslovaquia, Etiopía, Gambia, Irak, Jordania, — Laos, Liechtenstein, Malawi, Mongolia, Níger, Paraguay, Qatar, República Democrática Alemana, Rwanda, Santa Sede, Sudán, — Suiza, Uganda y Zambia.

Todos los Estados que enunciamos, algunos carecen — de litorales marítimos y algunos más, se sitúan en mares ce — rrados o semicerrados, por tanto se ven vedados de crear, una Zona económica Exclusiva, (200 millas), en ésto consiste pues, la desventaja en relación con otros Estados, que no están — impedidos geográficamente. Las desventajas geográficas, radican principalmente en que los Estados se encuentran ya en un mar semicerrado, o bien, en un mar cerrado completamente.

De acuerdo a lo que establece el Artículo 70, de la — convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (10 Dic 1982) tendrán estos Estados derecho a participar equitati — vamente en la explotación del excedente de los recursos vivos obtenidos de las zonas económicas exclusivas de los Estados — ribereños, ubicados en la misma región, considerando su natu — raleza geográfica.

En su punto número dos del referido artículo, se — considera a los Estados en situación geográfica desventajosa, "a todos los Estados ribereños, incluidos los Estados ribe — reños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geo — gráfica los haga depender de la explotación de los recursos — vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados — de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de —

pescado a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o de partes de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas-exclusivas propias". (50)

Como ya dijimos anteriormente, la participación de estos Estados en el aprovechamiento de los recursos vivos que resulten de la explotación de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños, estara entre otras cosas a los siguientes lineamientos:

1.- No debe ocasionar perjuicios a la industria pesquera del Estado ribereño.

2.- En ningún momento deben de resultar una carga para el Estado ribereño.

Estos Estados, desfavorecidos geográficamente, los podemos dividir en dos grupos:

a) Estados en desarrollo.

b) Estados desarrollados.

Ambos grupos tienen derecho a participar en la explotación de los recursos vivos, en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, adecuándose siempre a las necesidades, circunstancias y tratando de satisfacerse todos. Para los efectos de poder realizar la explotación de esta zona, los Estados interesados pueden hacer uso de la asistencia técnica y financiera de terceros Estados o de algún organismo internacional, todo ello, con el objeto de hacer efectivo su derecho en la susodicha.

(50) Diario Oficial de la Federación. Op. Cit. Pags. 26 y 27.

B).- ESTADOS SIN LITORAL.

En la parte X de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en su Artículo 124, se establece:

"1. Para los efectos de esta Convención, se entiende por:

a) "Estados sin litoral", un Estado que no tiene -- costa marítima" (51) y en su Artículo 125 nos dice:

"1. Los Estados sin litoral tendrán el derecho de - acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos que se estipulan en esta Convención, incluidos los relacionados con la libertad de la alta mar y con el patrimonio común de la hu manidad. Para este fin, los Estados sin litoral, gozan de la libertad de tránsito por todos los medios de transporte.

2. Las condiciones y modalidades para el ejercicio de la libertad de tránsito, serán convenidas entre los Esta - dos sin litoral y los Estados de tránsito interesados mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales.

3. Los Estados en tránsito, en el ejercicio de su - plena soberanía sobre su territorio, tendrán derecho a tomar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos y facilidades estipulados en esta parte para los Estados sin li toral, no lesionen en forma alguna sus intereses legítimos" (52)

(51) Ibidem. Pág. 38

(52) Ibidem.

En relación con el tráfico en tránsito, solamente se impon --
drán sobre él, impuestos o gravámenes cuando el Estado en --
tránsito preste algún servicio específico. Cuando dicho Es --
tado preste al Estado sin litorales, un servicio cualesquie --
ra que éste sea, será considerado en el pago de gravámenes --
u otros impuestos en la misma medida en que se impongan a los
Estados en tránsito. Con el objetivo de poder llevar a efecto
el tráfico en tránsito y por medio de acuerdos celebrados --
entre los Estados interesados, se otorga la facilidad del es--
tablecimiento de zonas francas, o medidas aduaneras benéficas
en los puertos de entrada y salida.

También el Estado sin litoral, participará con el --
Estado en tránsito, a fin de mejorar los medios de transporte
si es que éstos se encuentran en malas condiciones e impi --
dan el desarrollo y prestación del servicio.

Hay igualdad de trato en los puertos marítimos.

Los Estados de tránsito, evitarán a toda costa las
tardanzas en el tráfico en tránsito.

C).- DESARROLLO ECONOMICO.

Variada gama de proposiciones hicieron los Estados--
sin litoral y otros en situación geográfica desventajosa a la
Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del--
Mar, todo éllo a fin de que en la susodicha, los miembros de--
la Comunidad Internacional reunidos tomaron conciencia de las
necesidades económicas y sociales de dichos Estados. Estos --
Estados pidieron que se plasmara en la nueva convención nor --
mas reales, lógicas y humanas con las cuales sus economías re--
sultasen beneficiadas considerando en su mayoría dichos Esta--
dos, son Estados en desarrollo económico; lo cual hace aún --
más difícil su situación.

Delegaciones como el Alto Volta, manifestaron en la citada conferencia, "que el mar es un factor del desarrollo de los pueblos, un elemento de solidaridad entre las naciones y una zona de paz y seguridad" (53), asienta además, que el mar no debe de apropiárselo el Estado ribereño, el mar debe utilizarse en beneficio y provecho de todos los Estados, ya tengan litorales o carezcan de ellos. Del mismo modo la conferencia debe solucionar definitivamente con lo que se mejore la angustiosa situación económica por la que atraviesan los Estados sin litoral a consecuencia de los altos costos del transporte, de la carencia de industrias y del alto costo de las importaciones que hacen menos sus ingresos de divisas. Consecuentemente, los países sin litoral tratan de asegurar que el tráfico de tránsito no se ajuste a pagos de derechos de aduana, ni a otros impuestos que no sean los que se refieran a los servicios que le presten; además recalca que si se reconoce el libre tránsito como un derecho el principio de reciprocidad no existe; además a estos países se les debe de dar oportunidad de participar o mejor dicho tienen derecho a participar en la exploración y explotación de los recursos de la Zona Económica Exclusiva. El Alto Volta mantiene óptima cooperación bilateral con Ghana y Costa de Marfil.

Otras delegaciones propusieron la creación de zonas económicas regionales o subregionales, adoptando este criterio como una solución al problema que enfrentan los Estados sin litoral y otros en situación geográfica desventajosa, consideran que sería fabuloso la creación de zonas regionales de pesca, hacerlo realidad sería favorecer la integración económica regional; apoyan las demandas legítimas de estos Estados, además a tener derecho al acceso de los recursos vivos de la zona económica de los países vecinos y el derecho a beneficiarse con dichos recursos.

(53) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Caracas. 1974. Edit. Organización de las Naciones Unidas. Sesión 32. Segunda Comisión. Pág. 266. Volumen II.

Por otra parte, se considera que la desventaja más evidente de los Estados sin litoral, es la ausencia o falta de un puerto marítimo, elemento básico para la economía de cualquier Estado, ya que, el mar ofrece el medio más económico de transporte y es el único medio de llegar a los mercados internacionales. Al carecer de costas marítimas el acceso de los Estados sin litoral a los principales medios del transporte internacional es indirecto, lo cual hace más elevado el costo del transporte constituyendo así un serio impedimento para el comercio exterior y para el desarrollo económico de la mayoría de dichos países. Debemos recordar también que frecuentemente se presentan problemas de carácter políticos, administrativos y jurídicos, debido a que estos Estados desde tiempos inmemorables han tenido que soportar limitaciones de varias índoles en relación con el movimiento de sus bienes y mercancías entre ellos y el mar, utilizando para este efecto los Estados más favorecidos geográficamente; pero con el crecimiento del comercio es necesario encontrar un equilibrio entre la adhesión estricta de la soberanía de los Estados costaneros y la necesidad que tienen los Estados sin litoral de participar en el comercio internacional.

Por su parte la delegación de Suiza, al referirse al principio de patrimonio común de la humanidad, dijo que otorga una base firme para la participación de los Estados sin litoral en la explotación de los recursos de la zona situada fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Para el acceso a la zona internacional y su explotación y exploración de recursos por parte de los Estados ribereños, es necesario la transmisión de tecnología, ya que en su mayoría dichos Estados carecen de conocimientos científicos marinos; Suiza es un país altamente industrializado pero desconoce mucho en lo que se refiere a materia marítima; por lo cual el derecho del mar debe prever que los Estados sin litoral participen en la investigación científica del mar.

Por su parte Suiza considera que el hecho de que algunos Estados sin litoral no tengan una flota marítima reciban un trato desigual, recalcó que en esta ocasión, se trata de confirmar los derechos vigentes para todos los Estados, sin excepción alguna. En relación con la economía de los Estados sin litoral dijo que su situación geográfica impide que se beneficien de los recursos de la Plataforma Continental -- actualmente y de los de la zona económica en el futuro, los países sin litoral varían disminuída la zona del Alta Mar que les está abierta lo mismo que para los Estados ribereños. Estas circunstancias justifican jurídicamente su exigencia de participar en la explotación de los recursos de la zona económica, o en su defecto de recibir una compensación adecuada; recordando además que todos los países sin litoral son pequeños y en su mayor parte no desarrollados y sí en situaciones muy desventajosas. Señaló también que muchos Estados sin litoral, carecen de recursos minerales en su caso (Suiza), no tiene ninguno lo que hace justificable su interés en la participación de los recursos vivos para alimentar a su pueblo. Asentó: "Es necesario que el régimen de la zona internacional de los fondos marinos conceda en forma explícita a los países sin litoral el derecho de acceder libremente a esa zona y salir de ella y el derecho a obtener beneficios preferenciales de los recursos de la misma. Además los países sin litoral deberían estar representados en el reducido órgano de la Autoridad que tendría a su cargo la administración de tales recursos. Las medidas de esta orden no serían un gesto -- caritativo sino la aplicación razonable del principio del patrimonio común de la humanidad". (54)

Propuesta concienzuda fue sin lugar a duda la que hizo el Irán; considera que el Estado ribereño tiene derechos exclusivos e inalienables sobre la Plataforma Continental, -

(54) Ibidem. Pág. 270.

Propone por otra parte que los Estados ribereños sean de tránsito o no deberían de convenir por medio de convenios bilaterales o regionales, algunos derechos preferenciales de pesca en determinados sectores de sus zonas económicas exclusivas a los nacionales de los Estados sin litoral de su región o su subregión. También sería justo que todo aquel Estado cuya zona económica tuviera límites exteriores que excediera las 100 -- millas, deberían aportar a la Autoridad Internacional de fondos marinos una parte razonable de los ingresos obtenidos de la explotación de sus recursos vivos, para que se distribuya entre todos los países sin litoral atendiendo principalmente a las necesidades de los Estados sin litoral menos adelantados. El Irán es un país en situación geográfica desventajosa, es -- tá situado en la ribera del Golfo Pérsico (mar cerrado) y -- del Golfo de Omán (mar semicerrado).

Nosotros nos sumamos a la proposición que hizo el -- representante de Singapur; dice: "Que la solución más justa, que sería la más beneficiosa para toda la humanidad, consis -- tirá en establecer un mar territorial de 12 millas dejando -- que el resto del océano quede bajo la jurisdicción y adminis -- tración de la Autoridad Internacional de fondos marinos. Esta Autoridad explotaría los recursos no vivos de la zona, en pro -- vecho de todos los pueblos y formularía normas para la explo -- tación racional y equitativa de los recursos vivos por todos -- los Estados. Otra solución posible sería establecer zonas eco -- nómicas". (55). Singapur desea que los derechos de los Esta -- dos sin litoral queden garantizados en esta convención, a fin de que ya no sean perdedores de sus derechos. Aunque en la -- 33a. Sesión, Nigeria refutó a Singapur y aclaró que no es jus -- to ni equitativo que ésta conjuntamente con Suecia y Suiza, --

(55) Ibidem. Pág. 272.

participen de la explotación de los recursos no vivos de las zonas económicas, ya que hay que tomar en cuenta que son países cuyo nivel de vida per cápita es de los más elevados del mundo. En cambio hay Estados sin litoral como por ejemplo: - Bolivia es un país internacionalmente dependiente y a medida que pasa el tiempo se puede palpar su atraso social y económico; al respecto se ha llegado a concluir que los Estados sin litoral como Bolivia, pueden convertirse en los más atrasados de su región, porque las inversiones extranjeras tenderían a desembocar a los Estados ribereños que poseen sus propios puertos y es que la ausencia de litorales acentúa los problemas comunes del desarrollo al aumentar el valor de las materias primas y del intercambio internacional que los Estados afectados se ven obligados a pagar varias clases de cargos. De lo cual se deduce que las decisiones de los Estados ribereños son arbitrarias y ante ellas el Estado sin litoral no puede hacer ni imponer su criterio y en algunas ocasiones la aplicación de impuestos resulta injusta.

El Paraguay y Bolivia son los únicos Estados del Continente Americano que carecen de litorales marítimos; de Bolivia ya hablamos en el párrafo anterior, ahora nos concretaremos a los problemas y soluciones que planteó el Paraguay en las tantas veces citada conferencia (Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar); y dijo que en la actualidad la crisis y el elevado precio del petróleo y de sus productos ha ocasionado graves problemas a los países en desarrollo que dependen de las importaciones para su desarrollo y su progreso social. No obstante la carencia de litorales marítimos, el Paraguay cuenta con vías de navegación internacional, las que son navegables temporalmente esto es, alguna parte del año; este país es afortunado ya que, los países que lo circulan siempre le han demostrado su buena vecindad, por lo cual, tiene acceso a los puertos argentinos, brasileños y chilenos, claro mediante acuerdos celebrados con estos países quienes siempre han comprendido que su acceso al mar es esencial para que efectúe su comercio de tránsito y -

satisfaga sus apremiantes necesidades económicas. Ver cuadro No. 4. (En el mapa que mostramos a continuación podemos observar la posible salida de Bolivia al mar y el acceso que tiene Paraguay en los diferentes puertos de Brasil, Argentina y Chile).

En otros continentes los Estados sin litorales, corren con la misma suerte que en el Continente Americano; debido a las diferencias y credos políticos que practica cada nación, lógico y razonable aunque no humano es que éstas circunstancias menoscaben el desarrollo económico y social de los pueblos, sus problemas se acentúan más cuando se encuentran rodeados los Estados sin litoral por un sólo Estado y éste no accede fácilmente a negociar. En relación con los medios de transporte para llevar a cabo su comercio con el extranjero, la única disyuntiva que tienen es optar por el transporte aéreo y este tipo de transporte es una desventaja para la economía de cualquier Estado sin litoral en desarrollo, ya que resulta sumamente caro.

Por otra parte, países como la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, quien siempre ha cooperado y ha participado de los problemas de sus vecinos: Mongolia y Afganistán (Estados sin litoral), declara que al solicitar los Estados sin litoral que se les permita explotar los recursos de los mares junto con los Estados ribereños, no están los primeros pidiendo un favor especial, sino que tratan de gozar de los mismos derechos que los Estados ribereños. Además asienta que el principio del libre acceso de los Estados sin litoral al mar debe ser un principio de Derecho Internacional, el cual debe ser universalmente reconocido y su ejercicio no debe sujetarse a condiciones de ninguna índole, ni siquiera de reciprocidad.

En relación con este término, Kenia sostuvo que la reciprocidad, no significa igualdad de trato en todos los aspectos y es que la única base para que existan relaciones --



acordes entre un Estado sin litoral y un Estado de tránsito, es el respeto mutuo que debe de haber entre vecinos.

Referente al derecho de acceso al mar de los Estados sin litoral, Malí consideró que éste aspecto puede canalizarse en 2 puntos de vista distintos pero no opuestos:

a) Puede considerarse como corolario del principio de la libertad de navegación o sea, que todos los Estados tienen derecho de participar en condiciones iguales en la explotación del patrimonio común de la humanidad.

b) También se considera como un elemento básico de la expansión del comercio internacional.

Ya en la "Convención de Nueva York de 1965 sobre Comercio de Tránsito de los Estados sin litoral", se reafirmó que el derecho de todo Estado sin litoral al libre acceso al mar es un principio esencial para la expansión del comercio internacional y el desarrollo económico. También se estipuló en la misma que, a fin de promover el pleno desarrollo económico de los países sin litoral, todos los Estados tenían la obligación de concederles el tránsito libre e irrestricto, de manera de darles acceso sin trabas al comercio regional e internacional en todas las circunstancias y para cualquier tipo de mercancías". (56).

(56) Ibidem. Pág. 282.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Hablando en términos geográficos, la situación de cada uno de los Estados sin litoral es muy particular debido a que algunos se encuentran a considerables distancias del mar y para llegar a él tienen que celebrar acuerdos con los Estados que les van a otorgar el tránsito; en cambio la situación de otros resulta más favorecedora y se trata de los Estados cuya distancia por recorrer y llegar al mar es pequeña y únicamente celebrarán acuerdos bilaterales con ese país que les otorgará el tránsito por su territorio a fin de llegar al mar. Aún más favorecidos existen otros Estados enclavados en el interior de tres o más Estados y todos conceden el paso de tránsito por su territorio en este caso; el Estado sin litoral tiene opción a elegir la forma más óptima para llegar al mar.

SEGUNDA.- En la actualidad el número de los Estados sin litoral y otros en situación geográfica desventajosa es de cuarenta y ocho pero no siempre han sido el mismo número; o sea que la aparición de los Estados sin litoral ha obedecido a diferentes fenómenos, uno de ellos han sido las contiendas bélicas en las que se ha mezclado algunas veces todo el mundo (Primera y Segunda Guerras Mundiales), y en otras ocasiones, debido al enfrentamiento de un país contra otro; como fue el caso de Bolivia quien perdió su salida al mar cuando perdió la guerra frente a Chile en el año de 1879, a lo que se atribuye su atraso social y económico.

TERCERA.- Con relación a los medios de transporte, el despegue y desarrollo comercial de todos los pueblos se liga directamente con los medios de transporte. Uno de los problemas más serios que afrontan los Estados que no poseen una costa marítima propia es el de los medios de transporte, debido a que la mayor parte de su comercio con algunos países depende de los tratados que celebre con sus vecinos, es decir,-

con los Estados que le otorguen el paso de sus mercancías a los puertos más cercanos o a sus propios puertos; a la ligera podríamos decir, que en la actualidad hay otros medios de transporte que facilitarían el comercio de estos Estados; cierto, como por ejemplo el transporte terrestre, el aéreo, etc., pero es también conocido por todos que este último resulta el más costoso del mundo, en tanto que el transporte marítimo es más económico.

CUARTA.- Económicamente, los Estados sin litoral ostentan una economía subdesarrollada (el mayor número de Estados), a una minoría pertenecen los Estados que sí han alcanzado el máximo desarrollo económico; como por ejemplo: Suiza por nombrar algún Estado desarrollado económicamente, pero aclaramos que son una minoría. Las economías de estos Estados que no tienen litoral marítimo, se ven afectadas porque algunos de ellos se dedican única y exclusivamente a explotar los recursos que su tierra produce y suele ser que éstos sean escasos; y la ausencia de un mar propio hace aún más crítica su situación, ya que de poseerlo se solventarían varios problemas de esta índole.

QUINTA.- En relación con la alimentación, los Estados sin litoral, tienen que comprar a altos precios los productos marinos, porque éstos se convierten en productos de importación; productos que además no serán consumidos por todos los habitantes del Estado sin litoral, sino por unos cuantos; ya que sus precios no están al alcance de todos. En este mismo renglón podemos señalar que existen Estados tan pobres que no se alcanzan a alimentar con los productos que la tierra les produce y tienen una esperanza en que de la explotación de los recursos vivos de los fondos marinos y oceánicos, la Autoridad reparta justa y equitativamente dichos recursos a fin de verse favorecidos y solucionar, aunque sea parcialmente, el problema de la alimentación.

SEXTA.- Respecto al derecho que poseen los Estados sin litoral en Alta Mar y específicamente en relación con el derecho a explotar los recursos naturales de esta zona para estos Estados es dificultoso trasladarse a este lugar y poder ejercer su derecho, aunando a éllo la ausencia de experiencia marítima, la ausencia de embarcaciones construídas con técnicas avanzadas que les permitan hacer posible travesías a esta zona y hacer efectivos sus derechos. No debemos olvidar, que en esta parte del océano todos tienen los mismos derechos y quienes se favorecen más y mejor son las superpotencias que sí cuentan con las técnicas más avanzadas.

SEPTIMA.- Los Estados sin litoral esperan que al estar representados ante la Autoridad de los Fondos Marinos y Oceánicos; y éstos una vez que hagan efectiva la exploración y explotación de los recursos vivos de la zona; dichos recursos puedan ser repartidos equitativamente, favoreciendo siempre a los Estados más pobres de la tierra y de los cuales gran parte, son Estados sin litoral marítimo y otros en situación geográfica desventajosa.

OCTAVA.- Los Estados sin litoral piden hacer uso de los puertos de los Estados de tránsito en forma preferencial, ya que es el mar el medio idóneo y único para llegar a los mercados internacionales.

NOVENA.- Las condiciones de cada uno de los Estados sin litoral son específicas, ésto es, debido a las circunstancias históricas y geográficas de cada uno de estos pueblos, por lo tanto, las soluciones para resolver los diferentes problemas que enfrentan también deben ser específicas.

DECIMA.- Consideramos que el derecho de tránsito libre e irrestricto se debe de otorgar a los Estados sin litoral, considerando la situación geográfica que presentan.

DECIMA PRIMERA.- El paso de tránsito no debe de estar condicionado por el Estado que lo va a otorgar.

DECIMA SEGUNDA.- El Estado de tránsito si puede adoptar medidas en las que estipulará hasta que grado pueda el Estado sin litoral invadir su soberanía.

DECIMA TERCERA.- Hay Estados que siempre han colaborado generosamente con sus vecinos celebrando entre ambos, acuerdos provechosos entre sí.

DECIMA CUARTA.- En la nueva Convención sobre Derecho del Mar, se plasmó el derecho de los Estados sin litoral a participar sobre una base equitativa de la explotación de una parte del excedente de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma región o subregión, nosotros consideramos que lo dispuesto en este nuevo ordenamiento vendrá a solventar algunos de los problemas que dichos Estados arrastran consigo.

DECIMA QUINTA.- Las soluciones que se den al problema de los Estados sin litoral, deben estar encuadrados fundamentalmente considerando la topografía y geografía de cada uno de estos Estados.

DECIMA SEXTA.- El principio del libre acceso al mar de los Estados sin costa marítima se debe de considerar como un principio de Derecho Internacional, mundialmente reconocido y su ejercicio no debe sujetarse a ninguna condicionante.

DECIMA SEPTIMA.- Favorecería en gran medida y sería justo que la participación de los Estados sin litoral en la explotación de los recursos de los fondos marinos, se llevara a efecto bajo el establecimiento y consideración de un sistema especial.

DECIMA OCTAVA.- Consideramos que en la nueva legislación sobre Derecho del Mar, efectivamente se salvaguarda y protege los intereses que los Estados sin litoral tienen en la explotación tanto de recursos vivos como no vivos en los espacios oceánicos que la misma legislación señala en sus diversos artículos. Nosotros esperamos que los preceptos plasmados en este instrumento jurídico se lleguen a cristalizar, con lo cual realmente los Estados sin litoral se favorezcan; asimismo, deseamos que dichas disposiciones sean respetadas por todos y cada uno de los miembros de la Comunidad Internacional y no se vayan a convertir en derechos utópicos para esos Estados.

B I B L I O G R A F I A

- BASSOLS BATALLA, ANGEL. Geografía económica de México México. 1982. Editorial Trillas, S.A.
- CABELLO SARUBBI, OSCAR J. La participación de los Estados -- sin litoral en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas-- sobre el Derecho del Mar. Paraguay. 1978. Revista de la -- Universidad Católica "Nuestra Señora de la Asunción". Volúmen VI, No. 1.
- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. México. 1983. Editorial Porrúa, S.A.
- CONVENCION DE GINEBRA SOBRE DERECHO DEL MAR. 1958. (Mar -- Territorial y Zona Contigua). Editorial Organización de las -- Naciones Unidas.
- CONVENCION SOBRE EL COMERCIO DE TRANSITO DE LOS ESTADOS SIN -- LITORAL. Nueva York. 1965. Editorial Organización de las Na -- ciones Unidas.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. México. Miércoles 10. de -- junio de 1983. Segunda Sección. Tomo CCCLXXVIII No. 22.
- ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Buenos Aires. 1982. Editorial -- Bibliográfica Argentina, S.R.L. Tomo XVI.
- FLORIS MARGADANT S., GUILLERMO. Derecho Romano. México. 1974. Editorial Esfinge. 5a. Edición.
- GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSE. Barcelona. 1979. Editorial Planeta, S.A. Décima Quinta reimpresión.
- MENDEZ SILVA, RICARDO. El Mar Patrimonial en América Latina. México. 1974. Editorial Instituto de Investigaciones Jurídici-- cas. Universidad Nacional Autónoma de México. 1a. Edición.

OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. México.-
1981. Editorial Porrúa, S.A. 1a. Edición.

ORREGO VICUÑA, FRANCISCO. Tendencias del Derecho del Mar ---
Contemporáneo. Buenos Aires. 1978. Editorial UNITAR (Institu
to de las Naciones Unidas para Formación Profesional e inves
tigaciones). 1a. Edición.

PETIT, EUGENE. Tratado Elemental del Derecho Romano. México,
1959. Editorial Nacional, S.A. Traducción de la Novena Edi --
ción Francesa. Segundo Libro.

PRIMERA CONVENCION DE GINEBRA SOBRE DERECHO DEL MAR. 1958.
(Estados sin litoral). Editorial Organización de las Nacio --
nes Unidas.

RABASA, EMILIO D./GARCIA ROBLES, ALFONSO/DE LA COLINA, RAFAEL/
GOMEZ ROBLEDO, ANTONIO/CASTRO Y CASTRO, FERNANDO/CASTAÑEDA, -
JORGE/TELLO, MANUEL/JAVIER, ALEJO FRANCISCO/SUAREZ-MIER, JOSE
MANUEL-RIVERON, EVELIA/SOLIS, LEOPOLDO-ECHEVERRIA, EDUARDO. -
México y el régimen del mar. México. 1974. Editorial Secreta-
ría de Relaciones Exteriores.

REVISTA TRIMESTRAL, ESTUDIOS DEL TERCER MUNDO. Derecho del --
Mar. México. 1978.

ROMERO, EMILIO. Geografía del Pacífico Sudamericano. México.
1947. Editorial Fondo de Cultura Económica.

ROUSSEAU, CHARLES. Derecho Internacional Público. Madrid,
España. 1966. Editorial Ariel. 3a. Edición.

SEARA VAZQUEZ, MODESTO. Derecho Internacional Público. México.
1981. Editorial Porrúa. S.A. 7a. Edición.

- SEPULVEDA, CESAR. Derecho Internacional. México. 1980. --
Editorial Porrúa, S.A. 11a. Edición.
- SOBARZO, ALEJANDRO. Régimen Jurídico del Alta Mar. Mexico.
1970. Editorial Porrúa, S.A.
- SZEKELY, ALBERTO. México y el Derecho Internacional del Mar.
México. 1979. Editorial Universidad Nacional Autónoma de ---
México.
- TELLO, MANUEL Y GARCIA MEDRANO, RENWARD. México. 1975. Secre-
taría de la Presidencia. Documentos de Política Internacional.
- TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL
MAR. Jamaica. 1982. Editorial Organización de las Naciones --
Unidas.
- TERCERA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO --
DEL MAR. Nueva York. 10 de diciembre de 1982. Editorial Or --
ganización de las Naciones Unidas.
- VARGAS CARREÑO, EDMUNDO. América Latina y el Derecho del Mar.
México. 1973. Editorial Fondo de Cultura Económica.
- VARGAS, JORGE A. Panorámica actual del Derecho del Mar en --
México. México. 1978. Editorial Universidad Iberoamericana.
- VARGAS, JORGE A. Terminología sobre Derecho del Mar. México.
1979. Centro de Estudios Económicos del Tercer Mundo.
- VARGAS, JORGE A. La Zona Económica Exclusiva de México.
México. 1980. Editorial X Siglos.

VARGAS, JORGE A. Y VARGAS CARREÑO, EDMUNDO. Derecho del mar-- una visión latinoamericana. México, 1976. Editorial Ius. 1a. Edición.

VENTURA SILVA, SABINO. Derecho Romano. México. 1975. Editorial Porrúa, S.A. 3a. Edición.

ZACKLIN, RALPH. El Derecho del mar en evolución; la contribución de los países americanos. México. 1975. Editorial Fondo-de Cultura Económica.