

2157



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
" ARAGON "**

**LOS ENSAYOS NUCLEARES EN
ALTA MAR**

TESIS PROFESIONAL

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A :

ADRIANA DEL CARMEN FLORES BURGOS

SAN JUAN DE ARAGON, EDO MEX.

1988

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



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

Pg.

Introducción.....I

Capítulo I Análisis Comparativo sobre las Conferen
cias de las Naciones Unidas sobre el De
recho del Mar (referido al Tema de la -
Alta Mar).

- A. Primera Conferencia de las Naciones Uni
das sobre el Derecho del Mar de 1958 --
(Convención sobre la Alta Mar).....3
- B. Tercera Conferencia de las Naciones Uni
das sobre el Derecho del Mar de 1982 --
(Convención sobre el Derecho del Mar, -
referido al Tema de la Alta Mar).....4

Capítulo II Libertad de Navegación.

- A. Seguridad de la Navegación.....38
1. Comunicaciones Inalámbricas.....40
2. Prevención de Abordajes.....42
3. Condiciones de Trabajo y Capacitación-
de las Tripulaciones.....46
4. Señales.....50
5. Seguridad de la Vida Humana en el Mar.....55
6. Obligaciones de Asistir a Personas y -
Buques.....60

Capítulo III	Régimen Jurídico de la Alta Mar.	
A.	Principio de Igualdad.....	68
B.	Principio de Libertad.....	70
1.	Libertad de Navegación.....	73
2.	Libertad de Sobrevuelo.....	77
3.	Libertad de Tender Cables y Tuberías Submarinos.....	80
4.	Libertad de Construir Islas Artifi-- ciales y otras Instalaciones.....	83
5.	Libertad de Pesca.....	86
6.	Libertad de Investigación Científica.....	90
Capítulo IV	Los Ensayos Nucleares en Alta Mar.	
A.	Antecedentes de la Realización de los Ensayos Nucleares.....	95
B.	Negociaciones Conducentes al Tratado- de Prohibición de los Ensayos Nuclea- res entre 1955 y 1963.....	100
C.	Tratado por el que se Prohíben los En- sayos Nucleares en la Atmósfera, el - Espacio Ultraterrestre y Debajo del - Agua.....	104
D.	Efectos Producidos por la Realización de los Ensayos Nucleares.....	110
E.	Responsabilidad Internacional.....	114

Pg.

Conclusiones.....120

Bibliografía.....

Introducción

Hasta la primera mitad del medioevo, la navegación en la alta mar fue libre para todos. Ulpiano sostuvo que el mar -- por su naturaleza, estaba abierto a todos. Celso manifestó, que el mar lo mismo que el aire, son comunes al género humano.

Uno de los más grandes defensores de la libertad de los mares, fue Francisco de Vitoria, teólogo español que proclama el principio de libertad de navegación y cita al mar entre las cosas comunes, cuyo uso no puede vedarse a nadie.

Otro defensor fue, Fernando Vázquez de Menchaca, es el que dá-- la pauta a Grocio para sostener la imposibilidad de adquirir el mar por prescripción, ya que es un lugar público, según el Derecho de Gentes. Ambos autores se consideran, como los verdaderos iniciadores de la Doctrina sobre la Libertad de los Mares.

Lo anterior es el apoyo fundamental para que Hugo Grocio, -- plasme en su obra "Mare Liberum" publicada en 1608, su posición en donde defiende a través del Derecho de Gentes, la libertad - de navegación y refuta los títulos posibles que pudieran haber-- tenido los portugueses, para tratar de justificar sus derechos-- exclusivos sobre los mares de la India.

Al comenzar el siglo XX, se presenta la extrema necesidad de la existencia de un instrumento a nivel internacional que regule la alta mar, ya que este surge en el Derecho Internacional a

través de la práctica consuetudinaria. Pero gracias a la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se celebró en Ginebra en 1958, cuyo resultado en sus trabajos, es la existencia de las cuatro Convenciones, entre ellas - la Convención sobre la Alta Mar, y es un instrumento que adquiere una dimensión de importancia, por considerar que este espacio marino debe beneficiar a todos los Estados con o sin litoral.

Además de ser la primera codificación en el Derecho del Mar, se consideraron los aspectos jurídicos, biológicos, económicos y políticos.

Existe un documento más completo, y es la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, resultado de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ya que en materia de la alta mar, presenta disposiciones innovadoras, como lo es el aumento de las libertades tradicionales de éste espacio marino, de cuatro a seis, al establecer las Libertades de Construir Islas Artificiales e Instalaciones y la Investigación Científica.

Y el considerar a la alta mar, como una área marina que debe ser utilizada para beneficio de la comunidad internacional, evitando la explotación abusiva de sus recursos vivos, así como la contaminación, lo que se traduce en deberes y obligaciones para los Estados Partes.

Es muy importante tomar en cuenta la Seguridad de la Navegación, esto es, los Estados están obligados a dictar a sus bu---

ques determinadas disposiciones para la utilización de las señales, la prevención de abordajes y otros. Ya que de lo contrario se presentaría una situación caótica, que entorpecería el tráfico marítimo y amenazaría continuamente las relaciones internacionales de los Estados.

En los tiempos en que vivimos, el progreso científico y la invención de nuevos métodos de energía atómica, han hecho surgir un problema gravísimo, es decir, nos referimos al ensuciamiento de las aguas marinas y del espacio aéreo superpuesto, como consecuencia de los ensayos de armas o de bombas nucleares en la alta mar, y cuyos efectos resultan eminentemente peligrosos, tanto para la fauna y flora marinas, como para la especie humana, y por ende los Estados que las han efectuado incurren en Responsabilidad Internacional, no olvidando que se han efectuado en un espacio marino, el cual es común para la humanidad.

Todo ello es importante de reflexionar, porque el afán de dominio de las grandes potencias, llevarán a la especie humana a su propia autodestrucción, sin que importen los preceptos o tratos multilaterales que se han creado, para mantener la paz y convivencia entre el hombre.

CAPITULO I

Análisis Comparativo, sobre las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (referido al Tema de la Alta-Mar).

A. Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958 (Convención sobre la Alta Mar).

B. Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convención sobre el Derecho del Mar, referido al Tema de la Alta Mar).

Iniciaremos nuestro Primer Capítulo, recordando de manera breve los orígenes de la Primera y Tercera Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1958 y 1982, - subsecuentemente, para posteriormente hacer el análisis-comparativo, de las Convenciones en materia de alta mar de las mismas.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, el día 21 de febrero de 1957, convocó a una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios para examinar el Derecho del Mar, considerando los aspectos jurídicos, biológicos, económicos y políticos. La Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, se celebró en Ginebra, del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, asistiendo a la misma 86 Estados, 79 de los cuales eran miembros de las Naciones Unidas y 7 miembros de Organismos Especializados pero no -- de la O.N.U., la Conferencia estableció cinco Comisiones, y de ellas la asignada a tratar el Régimen General del Alta Mar fue a la Segunda Comisión. La conclusión del trabajo de las Comisiones es la existencia de cuatro Convenciones y son: La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; la Convención

sobre la Alta Mar, La Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar y, La Convención sobre la Plataforma Continental.

En lo que respecta a la Convención sobre la Alta Mar, objeto de nuestro estudio, consta de 37 artículos, los que analizaremos en el presente Capítulo, y fue aprobada por 65 votos a favor -- ninguno en contra y 1 abstención, este documento es una codificación de las materias relacionadas con la alta mar, éste instrumento entró en vigor el 20 de septiembre de 1962, y resulta irrelevante el escaso número de ratificaciones ó adhesiones recibidas, ya que las disposiciones del instrumento, son obligatorias para todos los Estados sean o no Partes en la Convención.

Mediante Resolución 3067 (XXVIII) del 16 de noviembre de 1973, la Asamblea General de las Naciones Unidas, confirma su decisión de celebrar la Conferencia, cuyo mandato consistirá en "aprobar una Convención en que se traten todas las cuestiones relacionadas con el derecho del mar, y teniendo presente -- que los problemas del espacio oceánico, están estrechamente interrelacionadas y deben considerarse como un todo".

Así fue, como la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se originó, transcurriendo once periodos de sesiones, es decir nueve años, celebrados algunos de --- ellos en la ciudad de Ginebra y otros en la ciudad de Nueva --- York, precisamente en esta ciudad, en el undécimo periodo de sesiones de marzo y abril de 1982, la Asamblea General, invitó a los 157 miembros de las Naciones Unidas y a otros 11 Estados -- miembros de uno o más organismos especializados, siendo un to--

tal de 168; también participó como miembro con plenos derechos el Territorio de Namibia y, en calidad de observadores se invitaron a los 14 organismos especializados de las Naciones Unidas al Organismo Internacional de Energía Atómica, otros organismos internacionales y, a los organismos no gubernamentales interesados; así como a los movimientos de liberación nacional reconocidos por la Organización de la Unidad Africana y a la Liga de -- los Estados Arabes en sus respectivas regiones.

El proceso largo culminó el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, donde 119 Estados firmaron la Convención, que -- consta de 320 artículos y nueve anexos, y en los meses siguientes se lograron firmas adicionales que llegaron en 1984 a 159, -- en lo que respecta al número de opositores del documento es mínimo, ya que recibió un claro apoyo, debido a que regula todos los aspectos de la utilización del mar y sus recursos, y se buscó compensar las desigualdades entre los Estados y brindar a todos la oportunidad de participar en la explotación de los recursos marinos. La Convención contiene innovaciones destacadas que no se incluían en las Convenciones de Ginebra de 1958. A pesar de la falta de unanimidad, los frutos de la Tercera Conferencia son excepcionales por haber integrado un documento con espíritu justiciero, que regula todos los aspectos del mar.

Nuestro siguiente paso, es dar pauta al análisis-comparativo, iniciando por el artículo 10. de la Convención sobre la alta mar de 1958, la cual define a la alta mar como: "la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas inte

riores de un Estado". Mientras que la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, adopta una definición excluyente al decir que la alta mar abarca; "las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico"(artículo 86).

La alta mar se reduce con la Conferencia de 1982, debido a que se ha ampliado el límite del mar territorial a 12 millas marinas, la zona contigua a 24 millas marinas y la zona económica exclusiva a una franja de 176 millas marinas, es decir, un total de 200 millas marinas.

En la Convención sobre el Derecho del Mar, hace referencia que, la alta mar está considerada como una res communis omnium, o sea, como patrimonio común de la humanidad. Como lo hace entender el artículo 2o. de la Convención de 1958 que; "Estando la alta mar abierta a todas las naciones", y más adelante lo amplía con lo siguiente; "para los Estados con litoral o sin él". Mientras que en la Convención de 1982 en su artículo 87 -- menciona que; "La alta mar está abierta a todos los Estados, -- sean ribereños o sin litoral". Por tanto ambas Convenciones consideran la alta mar, un espacio marino común para todo el ser humano.

Se refiere el artículo 2o. a la Libertad de la alta mar, -- el cual manifiesta que; "Estando la alta mar abierta a todas -- las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier 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 submarinos;
- 4) La libertad de volar sobre la alta mar;

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del derecho internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de --- otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar".

Mientras que el artículo 87 de la Convención de 1982, nos menciona las anteriores libertades, pero, incluye dos libertades más, y son las siguientes: d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; y f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

Como se podrá verificar en la Convención de 1982, se amplían las libertades de la alta mar, anexando dos más, a consecuencia de los avances científicos que imperan en nuestros tiempos.

Ahora bien, "Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía"(artículo - 89) de la Convención de 1982; ello fue manifestado por el artículo 2o. previsto anteriormente. Esto es analizado en base al Principio de Libertad de los Mares, la alta mar deberá estar -- abierta a todos los países del mundo, ninguno de los cuales pue

de tenerlo bajo su dominio exclusivo.

La cuestión del libre acceso al mar de los países sin litoral, fue incorporado en el artículo 30. de la Convención de 1958, y expresa: "1. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con éste último y en conformidad con las convenciones internacionales existentes:

- a) Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;
- b) A los buques que enarboles la bandera de este Estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

2. Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos de Estado ribereño o de tránsito y las particularidades -- del Estado sin litoral, todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos en caso de que tales Estados no sean ya partes en las convenciones internacionales existentes".

De lo anterior se desprende, que no hay en el instrumento -- una verdadera obligación del Estado ribereño de conceder al Estado sin litoral, el libre acceso al mar, y en consecuencia el derecho de tránsito por su territorio y el derecho a la utiliza

ción de los puertos marítimos.(1)

Considero que en la Convención de 1958, el libre acceso al mar de los países sin litoral, se supedita a la buena voluntad de un Estado.

En la Convención de 1982, el libre acceso al mar de los países sin litoral, fue tratado en una parte especial, es decir, - la Parte X integrada por varios artículos cuyo contenido en términos generales es el siguiente; El derecho de acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito; Cooperación en la construcción y mejoramiento de los medios de transporte; Medidas para evitar o eliminar retrasos u otras dificultades de carácter técnico en el tráfico en tránsito; Igualdad de trato en los puertos marítimos; etc.

No sólo hace referencia similar a lo estipulado por el artículo 3o. de la Convención de 1958, sino que garantiza el acceso al mar y desde el mar a los Estados sin litoral, y el acceso será fluido y sin retrasos.

El Derecho de Navegación, fue tratado por el artículo 4o. del instrumento de 1958, y expresa lo siguiente; "Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarbolan su bandera". Términos similares encontramos en la Convención de 1982, en su artículo 90.

Para que el Principio de Libertad de los Mares, sea efectivo y los Estados sin litoral puedan ejercer sus derechos, es neces-

(1) Sobarzo, Alejandro, "Régimen Jurídico del Alta Mar", p. 34.

sario que tengan libre acceso al mar, tanto por carretera, ferrocarril, como vía acuática y aérea, así como el derecho a utilizar los puertos e instalaciones marítimas.

Este Principio es aplicable en tiempo de paz, al que hacen mención las dos Convenciones, aunque el artículo 88 estipula lo siguiente; "La alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos". La misma no excluye los conflictos armados al mar- gen o en violación de la Carta de las Naciones Unidas, e incluso en los casos de legítima defensa contra el ataque armado, de conformidad con el artículo 51 de la Carta de San Francisco.(2)

La Libertad de Navegación, no se refiere a cualquier buque, sino sólo aquellos que tienen una nacionalidad. De ahí que los abusos que pueda entrañar el Principio, están limitados, ya que podrán navegar únicamente los navíos que justifiquen una nacionalidad.

Y ya que hicimos referencia al artículo 88 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, en materia de utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos, es uno de los aspectos de importancia que no fueron previstos por el instrumento de 1958, y sin embargo es prioritario para los tiempos actuales llenos de situaciones bélicas y de exterminio en cualquier momento para la humanidad.

(2) Camargo, Pedro Pablo, "La Convención sobre el Derecho del Mar", p. 80.

La Nacionalidad de los Buques, es localizada en el artículo 50. de la Convención de 1958, y expresa: "1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolem su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social. 2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes".

De lo anterior se entiende que cada Estado tiene la facultad de legislar, para el otorgamiento de su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan derecho a enarbolar su pabellón. Todo ello es retomado por la Convención de 1982.

En lo relativo a la relación auténtica, implica una serie de medidas que deben tomar los Estados con respecto a los buques que enarbolem su bandera, postura de la Comisión de Derecho Internacional, la cual adoptó el instrumento de 1958.

En la Convención de 1982, se asimila la existencia también de una relación auténtica entre el Estado y el buque, artículo-91 fracción 1.

Ahora bien, en el artículo 94 del mismo instrumento encontramos que: "1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su juris--

dicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

2. En particular, todo Estado; a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, -- por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque".

Lo anterior es mencionado por el instrumento de 1958, pero no con tanta amplitud como lo ya manifestado.

En ambas Convenciones, se encuentra que el Estado deberá expedir los documentos correspondientes, a los buques a los que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón. El Derecho Internacional, no señala cuales son los documentos necesarios para hacer la comprobación de referencia, sino que compete a la ley interna de cada Estado.

De todo lo explicado, se deduce que en ambas disposiciones la libertad de navegación es tratada en términos similares.

La Condición Jurídica de los buques, a que hace señalamiento el artículo 6o. del instrumento de 1958, expresa:

"1. Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, -- salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, -

estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro. 2. El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad".

Encontramos términos semejantes en el artículo 92 de la Convención de 1982, y comprendemos que no debe haber buques sin nacionalidad, ni tampoco con dos o más nacionalidades. Ya que si un buque tiene una nacionalidad, otro Estado no está en libertad para imponerle legítimamente la suya, sólo hasta que éste haya perdido su nacionalidad anterior. Ahora bien, si los buques se valieran de una u otra nacionalidad según su conveniencia en cada caso, ello tendrá por consecuencia, que no estarían sujetos a jurisdicción alguna, circunstancia que iría en contra de los intereses de la navegación mundial.

En la Convención de Ginebra de 1958, se estipula en el artículo 70. en materia de la alta mar lo siguiente: "Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan en nada la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarboles la bandera de la organización". Mientras que en el artículo 93 de la Convención de 1982 encontramos: "Los artículos precedentes no prejuzgan la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de las Na-

ciones Unidas, de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y que enarboleden el pabellón de la Organización".

De lo anterior se interpreta, que no es privativa la facultad de abanderar barcos a los Estados y Organizaciones Internacionales, sino ahora, también pueden hacerlo, la ONU, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica.

La Inmunidad de los buques de guerra en la alta mar, - la establece el artículo 8o. del instrumento de 1958 y señala:

"1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de -- completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera. 2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores-distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar"

Todo lo anterior, fue tratado similarmente por los artículos 95 que habla de la inmunidad de los buques de guerra en la alta mar, y por el artículo 29 que dá la definición de buques de guerra del instrumento de 1982.

Los navios de Estado, que no son de guerra, es decir, - aquéllos que utiliza un gobierno con fines no comerciales, ten-

drán en la alta mar inmunidad de jurisdicción, similar a los buques de guerra, ello es tratado en los artículos 90. de la Convención de 1958, y 96 de la Convención de 1982, en los mismos términos ambas. La primera disposición expresa: "Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera".

La Seguridad en el Mar es de trascendencia, por lo que la Convención de 1958 le interesó, manifestando en el artículo 100. lo siguiente: "1. Todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que -- sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a; a) La utilización de las señales, - el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los - abordajes; b) La tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo; c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque. 2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones".

Lo anterior es localizado en la Convención de 1982, en el artículo 94-3 incisos (a), (b) y (c), ésta disposición es similar al artículo 100., sólo que será retomada con más ahondamiento - en el Capítulo II.

La Jurisdicción Penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación, a lo cual hace reminiscencia el artículo 11 del instrumento de 1958, y aduce lo siguiente: "1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación -- ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales. 2. En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando, o un certificado o licencia de competencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió. 3. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque".

Este artículo fue asimilado en su totalidad, por el artículo 97 de la Convención de 1982.

Raúl Cervantes Ahumada, explica lo que se entiende por Abordaje, considerandolo desde luego un accidente en el mar, y es: "La colisión de uno o más buques; puede ser directo o indirecto el primero es cuando un buque choca con otro sin intermedio de un tercero, y será indirecto cuando ése tercero impulsado por otro buque produzca la colisión".

Y presenta una clasificación de Delitos Marítimos contenidos

en el Código Italiano de Navegación, en donde sobresalen los Delitos contra la Seguridad de la Navegación y señala los siguientes: "El abandono del puesto por un componente de la tripulación, el estado de ebriedad durante el servicio y el causar daño a la nave que produzca peligro de naufragio, y otros".(3)

Y como es lógico lo anterior, pone en peligro la seguridad de los pasajeros, tripulantes o la misma nave.

El Deber de Prestar Auxilio, a que hace referencia el artículo 12 del instrumento de Ginebra de 1958, estipula lo siguiente: "1. Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros; a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) Se dirijan a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo; c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala. 2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y cuando las circunstancias lo exijan — cooperará para ello —

(3) Cervantes Ahumada, Raúl, "Derecho Marítimo", p. 965.

con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".

Una observación hay que hacer, el dueño del buque no será -- responsable de la contravención al artículo 12, ni el mismo es aplicable a los buques de guerra o a los buques de Estado exclusivamente destinados a un servicio público, ya que así lo manifiestan; La Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en materia de Abordaje, y, la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en materia de Auxilio y Salvamento Marítimos, ambas aprobadas en Bruselas en 1910, el fundamento de lo anterior es el artículo 30 de la Convención de 1958 y expresa; "Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos".

La obligación de prestar auxilio, es deber elemental de solidaridad entre la gente de mar, y ello, ha fincado una conciencia mundial.

En la Convención de 1982 en su artículo 98, recoge términos similares del artículo 12, sólo que al referirse al servicio de búsqueda y salvamento, no sólo se habla de la "creación y el mantenimiento" de tal servicio, sino de la "creación, el funcionamiento y el mantenimiento" del mismo. Por otra parte el artículo 12 habla de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz en relación "con la seguridad en el mar", en el artículo 98 se habla de la "seguridad marítima y aérea". Se observa que se especifica la seguridad que debe existir.

La Prohibición del Transporte de Esclavos, está regulado por el artículo 13 de la Convención de 1958, en los siguientes términos: "Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre ipso facto".

Sin embargo, el artículo 22 del mismo instrumento, concede el derecho de visita a los buques de guerra de las Partes, cuando entre otras cosas, se encuentre a un buque mercante sospechoso de dedicarse a la trata de esclavos, y además, no se limita a una determinada zona marítima o a buques de determinado tonelaje, consideramos que la Convención de Ginebra, va más allá -- que los tratados multilaterales sobre la materia.

La Convención de 1982 recoge en su artículo 99, lo establecido por el artículo 13 en términos similares, inclusive en su artículo 110-b regula el derecho de visita entre los Estados Partes, cuando haya motivos fundados para sospechar que es un buque dedicado a la trata de esclavos.

El Deber de cooperar en la represión de la piratería, es tratado por el artículo 14 del instrumento de 1958, y expresa: "Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado".

En iguales términos, es recogida ésta disposición por el artículo 100 del instrumento de 1982. Es un fiel reflejo de la -- preocupación de la comunidad internacional, por la represión de la piratería, en donde todos los Estados están obligados a cooperar para ello.

La definición de Piratería fue citada por el artículo 15 de la Convención de 1958, y expresa: "Constituyen actos de -- piratería los enumerados a continuación; 1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque -- privado o de una aeronave privada, y dirigido; a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes abordado de ellos; b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; 2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave -- el carácter de buque o aeronave pirata; 3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los -- actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo".

Dicho artículo, fue recogido en términos semejantes por la -- Convención de 1982 en su artículo 101, pero, hay que hacer una observación en lo que se refiere a la primera parte de los artículos 15 y 101, ya que todo acto de piratería ha de ser realizado con un propósito personal, independientemente de que exista o no el deseo de lucro, ya que éstos actos piráticos pueden es-

tar inspirados por sentimientos de odio o de venganza.

Los actos pueden ser cometidos no sólo por el buque, sino -- también por una aeronave, siempre y cuando vayan dirigidos contra buques en alta mar. La Comisión de Derecho Internacional -- considera que los ataques de una aeronave contra otra aeronave, no podrán ser considerados como actos de piratería.

Las fracciones segunda y tercera de los mismos artículos citados, consideran también actos de piratería, los de participación voluntaria en donde, el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den el carácter de "buque o aeronave pirata" a -- los que se empleen con ése propósito, también la tercera fracción manifiesta que "toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar a la comisión de actos piráticos", nos encontramos que -- si la incitación o ayuda tiene lugar desde el territorio de un Estado, ello no constituirá un acto pirático internacional en -- virtud del lugar donde se realiza, y, su sanción competirá al -- Estado correspondiente.(4)

Lo establecido por la Convención de 1958, en su artículo 16 fue recogido en términos similares por el artículo 102 de la Convención de 1982, y, la primera disposición señala: "Se -- asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos -- de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque de Estado o una aeronave del Estado cu -- ya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la --

(4) Sobarzo, op. cit., p. 293.

aeronave".

Pues bien, los buques de guerra o buques o aeronaves de Estado, gozan de completa inmunidad al encontrarse en la alta mar, - pero, en las condiciones manifestadas, ya han salido del con--- trol del Estado del pabellón que enarbolan, y constituyen un pe ligro para las demás naves que se encuentren en la alta mar.

Si la tripulación se ha amotinado, la legislación penal del- pabellón del Estado que enarbole el buque o aeronave pirata, co rresponde, aplicar el castigo por los actos de piratería que se presenten.(5)

Tanto la Convención sobre la Alta Mar de 1958 en su ar tículo 17 como, la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982- en su artículo 103, manifiestan la definición de buque o aerona ve pirata en términos semejantes, la primera disposición expre- sa; "Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, - por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentren, a come- ter cualquiera de los actos previstos por el artículo 15. Se -- consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan sey vido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el- mando efectivo de las personas culpables de esos actos".

La Conservación o la Pérdida de la Nacionalidad de un- buque o aeronave pirata, manifestado por los artículos 18 y 104 de los instrumentos de 1958 y 1982 subsecuentemente, establecen

(5) Camargo, op. cit., p. 81.

en términos semejantes lo siguiente: "Un buque o una aeronave - podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que la haya concedido".(artículo 18)

Por tanto, el acto de piratería no implica la pérdida automática de la nacionalidad del buque o aeronave, sino que se estará, a lo que se tenga establecido en el derecho interno del Estado del pabellón.

El Apresamiento de un Buque o Aeronave Pirata, es regulado por los artículos 19 y 105 de las Convenciones resultantes en la Primera y Tercera Conferencias sobre el Derecho del Mar, - en materia de la alta mar, en términos semejantes y señalan lo siguiente: "Todo Estado puede apresar en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a -- consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los tribunales -- del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse, y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe".(artículo 19)

A lo que se refiere la parte de "a un buque o a una aeronave pirata o a un buque capturado", fue ampliado por el artículo -- 105, ya que no sólo se refiere al buque capturado, sino también

a una aeronave capturada.

La piratería, constituye una excepción al principio de competencia exclusiva del Estado del pabellón, y cualquier Estado -- puede capturar a un barco o aeronave pirata en la alta mar o en su lugar fuera de la jurisdicción de otro Estado, y más que esto los Estados tienen la obligación de cooperar en la represión de la piratería.(6)

Los efectos capturados por piratas, siguen perteneciendo a -- sus legítimos propietarios.

La Responsabilidad por Apresamiento sin Motivo Suficiente, estipulado en los artículos 20 y 106 de las Convenciones resultantes en la Primera y Tercera CONFEMAR, en materia de la alta mar, expresan en términos similares que: "Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la -- aeronave de todo perjuicio o daño causados por la captura".(artículo 20)

El apresamiento sin causa suficiente de un barco o aeronaves sospechosos de piratería, dará motivo a indemnización adecuada por parte del Estado responsable de la captura.

(6) Seara Vázquez, Modesto, "Derecho Internacional Público", -- p. 284.

Los Buques o Aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería, fue tratado por los artículos 21 y 107 de las Convenciones derivadas en la Primera y Tercera-CONFEMAR, en materia de la alta mar, en términos similares y expresan: "Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo capturas por causa de pirate---ría".(artículo 21)

Sólo que en el artículo 107, encontramos que al referirse a los otros buques o aeronaves, éstos deberán "llevar signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno", ello fue anexado por la Convención de 1982, -- sin embargo, no cambia el objetivo del artículo 21, ya que ahora se precisa aún más.

El Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, es regulado por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, en su artículo 108, el cual es un aspecto de importancia no previsto en el instrumento de 1958, y expresa: "1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internaciona---les. 2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico".

El tráfico de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, ---

constituyen un delito internacional. Los Estados están facultados por los diferentes convenios, Convención sobre Narcóticos de 1961 y la Convención sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971, para castigar a las personas, independientemente de su nacionalidad, culpables de ése tráfico y facilitar su extradición.(7)

Las Transmisiones No Autorizadas desde la Alta Mar, es tratado por el artículo 109 de la Convención de 1982, el cual es de trascendencia, y expresa: "1. Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar. 2. Para los efectos de esta Convención, por "transmisiones no autorizadas" se entiende las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de socorro. 3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales de: a) El Estado del pabellón del buque; b) El Estado en que esté registrada la instalación; c) El Estado del cual la persona sea nacional; d) Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias. 4. En la alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confis-

(7) Camargo, op. cit., p. 82.

car el equipo emisor".

Es un gran acierto de la Convención de 1982, el que señalara la obligación para todos los Estados, de cooperar en la represión de las transmisiones no autorizadas, ya que ello traía por consecuencia, interferencias a frecuencias utilizadas para llamadas de socorro.

El Derecho de Visita, es otra de las excepciones al -- principio general de no interferencia con buques extranjeros en alta mar, y es tratado por los artículos 22 y 110 de las Convenciones de 1958 y 1982 subsecuentemente, en términos semejantes-ya que ésta última disposición presenta aportaciones. El artículo 22 expresa: "1. Salvo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta -- mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos -- que haya motivo fundado para creer: a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos; o c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera ex---tranjera o se haya negado a izar bandera. 2. En los casos de -- los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aun después del examen de los documentos -- persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las aten--

ciones posibles. 3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos".

Haremos un comentario al inciso b), la trata de esclavos no justifica actos de ingerencia, que estén autorizados por instrumento alguno.

Y en lo que se refiere el artículo 110 párrafo primero, se hace una observación a: "un buque de guerra que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96", y si recordamos éstos artículos, se refieren a la completa inmunidad que gozan los buques de guerra, y a los buques utilizados para un servicio oficial no comercial en alta mar, y por exclusión se referirá el artículo 110, a los buques extranjeros que pueden ser mercantes pero nunca, lo mencionado en los artículos 95 y 96.

El Derecho de Persecución, es una aportación importante que realizó la Convención de 1958 en su artículo 23, ésta disposición fue recogida posteriormente por la Convención de la Tercera CONFEMAR en su artículo 111, pero, presentando dos espacios marinos más, que en el instrumento de 1958 no se conocían y son: las aguas archipelágicas y la zona económica exclusiva, inclusive, se señalan las infracciones cometidas sobre la plataforma continental, aspecto que tampoco se previó en la Convención sobre la Alta Mar de la Primera CONFEMAR. Pasaremos a señalar lo que el artículo 23 expresa: "1. El Estado ribereño podrá

emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá, de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las -- aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del -- mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como -- está definida en el artículo 24 de la Convención sobre el Mar -- Territorial y la Zona Contigua, la persecución no se podrá -- emprender más que por atentado a los derechos para cuya protec--- ción fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de -- que disponga que el buque perseguido o una de sus lanchas u --- otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina, se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya -- emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una dig

tancia que permita al buque interesado oírlo o verla.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un gobierno y especialmente autorizados a tal fin.

5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución;

b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

7. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de -

persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o intercepción".

En parangón con el artículo 111, se realizan los siguientes comentarios: la fracción primera, señala que para que se empiece la persecución, el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en "las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua", éste es uno de los avances de la Convención de 1982, y que en la Convención sobre la Alta Mar de 1958 no estableció por no conocer éste espacio marítimo, es decir, las aguas archipelágicas.

La fracción segunda, es una aportación de la Convención de 1982, ya que ella no existe en el artículo 23 en lo que se refiere a su contenido, y expresa; "2. El derecho de persecución se aplicará, mutatis mutandis, a las infracciones que se cometen en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la -- plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad".

La fracción tercera, que aparece como fracción segunda en el instrumento de 1958, establecen ambas cuando cesará el derecho de persecución, en términos similares.

Nos referimos a la fracción cuarta, que es la tercera en el artículo 23, y se observa que se amplía el espacio marino, ya que se menciona, para que se inicie la persecución es necesario que el "buque perseguido o una de sus lanchas u otras embar

caciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza, se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental", como se verá se establecen los dos últimos espacios marinos, caso que no se observa en el artículo del instrumento de 1958.

Ahora bien la fracción quinta, que es en el artículo 23 la fracción cuarta, señalan ambas en términos semejantes, cuales son las naves que pueden hacer uso del derecho de persecución, sólo, que en el artículo 111 se anexa que: "por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno autorizados a tal fin". Se podrá verificar, que no hay una variación de trascendencia con la fracción cuarta.

En la fracción sexta inciso b) señala que: "Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial" se entiende que el buque a perseguir podrá encontrarse, ya sea en la zona contigua ó bien en en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental ó en la alta mar, éste último espacio es el que hace referencia únicamente la fracción quinta inciso b) del artículo 23.

En la fracción séptima, se emplean términos parecidos, a la fracción sexta del artículo 23, ya que la primera fracción mencionada agrega al texto, la zona económica exclusiva, quedando de la siguiente manera: "no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de la al-

ta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía".

Y por último, la octava fracción que habla de: "Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento". Las dos posiciones resultan confusas, ya que la primera hipótesis, se entiende que solo se podrá detener en alta mar únicamente, y la segunda equivale a justificar detenciones en los otros espacios marinos.

La Contaminación Marina, fue tratada por los artículos 24 y 25 de la Convención de Ginebra de 1958, y expresan: "Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios existentes en la materia".(artículo 24)

El artículo 25 establece: "1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los organismos internacionales competentes. 2. Todos los Estados están obligados a colaborar con los organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radioactivas o con otros agen

tes nocivos".

En parangón con la Convención de 1982, en lo que respecta a la contaminación que va desde petróleo hasta desperdicios nucleares y de otra índole, todo ello fue integrado en la Parte - XII cuyo nombre es "Protección y Preservación del Medio Marino", en donde su artículo 192 establece la obligación general, consistente;

"Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino".(8)

También se regula que se deben tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

El Derecho de Tender Cables y Tuberías Submarinos, es manifestado por el artículo 26 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958, y expresa; "1. Todo Estado tiene el derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables y tuberías submarinos.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se tiendan cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación. 3. Cuando tienda dichos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existen--

(8) O.N.U., "Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Doc. of. A/CONF.62/122 , p. 98.

tes".

En parangón con el artículo 112 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, expresa lo siguiente: "1. Todos los Estados tienen derecho a tender cables y tuberías submarinos en el lecho de la alta mar más allá de la plataforma continental.

2. El párrafo quinto del artículo 79 se aplicará a tales cables y tuberías". Dicho párrafo señala lo siguiente: "Cuando se tiendan cables o tuberías submarinos, los Estados tendrán debidamente en cuenta los cables o tuberías ya instalados. En particular, no se entorpecerá la posibilidad de reparar los cables o tuberías existentes".

Como se podrá verificar, se encuentran prescripciones similares en ambos instrumentos.

La Ruptura o Deterioro de Cables o Tuberías Submarinos es regulado por los artículos 27 y 113 de los instrumentos de 1958 y 1982 subsecuentemente, la primera disposición expresa: "Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro, por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarinos, constituyan infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido

el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro".

En parangón con el artículo 113, no se presentan diferencias sustanciales al realizar su análisis-comparativo.

La Ruptura o Deterioro de Cables o Tuberías Submarinos Causada por los Propietarios de otros Cables o Tuberías Submarinos, es regulado por los artículos 28 y 114 de los instrumentos de 1958 y 1982, en donde el primer artículo mencionado expresa: "Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarios de un cable o de una tubería en alta mar y -- que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan del costo de su reparación".

En relación con el artículo 114, ambas disposiciones no presentan diferencias en su contenido y mensaje.

La Indemnización por Pérdidas Causadas al Tratar de -- Prevenir Daños a Cables y Tuberías Submarinos, es regulado por los artículos 29 y 115 de los instrumentos de 1958 y 1982, en donde el primer artículo expresa: "Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, o una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados --

por el propietario del cable o de la tubería, a condición de -- que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables".

En relación con el artículo 115, no se observan deferencias de contenido.

En lo que respecta al artículo 30 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958, expresa lo siguiente: "Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos". Mientras que en el artículo 311 fracción 1 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, encontramos que: "1. Esta Convención prevalecerá, en las relaciones entre los Estados Partes, sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958".

De lo anterior se interpreta, que la primera disposición no afectará a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, mientras que en la segunda disposición se interpreta que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, tendrá prelación sobre las demás Convenciones de 1958 sin que éstas pierdan su vigor.

Los subsecuentes artículos del 31 al 37 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958, son de rutina en la generalidad de las Convenciones, ya que tratan sobre la fecha de cuando queda abierta a la firma la Convención; la ratificación; la deposición de instrumentos de adhesión y de cuando entrará en vi---

gor, causa por la cual no se profundiza.

La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, continúa con la Sección 2 denominada "Conservación y Administración de los Recursos Vivos" en la alta mar, integrada únicamente por los artículos 116 a 120, cuyo contenido sin ahondar, es reglamentar el derecho de pesca con sus debidas limitaciones; establece que se crearán organizaciones regionales y subregionales de pesca; se procurará un intercambio de información científica de estadísticas de capturas y otros datos periódicamente a través de organizaciones internacionales; se fijarán límites a la captura pesquera, tratando de mantener la población de las especies capturadas a niveles adecuados; se prohíbe la discriminación en contra de los pescadores de cualquier Estado; y en lo que respecta a los mamíferos marinos se establece un régimen de protección especial. No hay que olvidar que en 1958, se aprobó la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, integrada por 22 artículos, en donde se reconoce que todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales, se dediquen a la pesca en alta mar con sus debidas limitaciones y, a través de la cooperación internacional se tratará de resolver, el problema de conservación de los recursos vivos del mar y aumentar la capacidad para satisfacer las necesidades alimentarias de la población mundial.

La razón por la que la Sección 2 está integrada por cinco artículos, es debido, a la ampliación de los derechos otorgados al Estado ribereño en la zona económica exclusiva, y a que en -

la actualidad en ella se realizan las capturas marinas en un --
95%, situación muy distinta que no se presento en 1958, razón -
por la que la Convención sobre Pesca y Conservación de los Re--
cursos Vivos de la Alta Mar es más prolifera.

CAPITULO II

Libertad de Navegación.

A. Seguridad de la Navegación.

1. Comunicaciones Inalámbricas.

2. Prevención de Abordajes.

**3. Condiciones de Trabajo y Capacitación
de las Tripulaciones.**

4. Señales.

5. Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

**6. Obligaciones de Asistir a Personas y -
Buques.**

Seguridad de la Navegación

Es de suma importancia que en el mar, exista una debida Seguridad de la Navegación, ya que si cada Estado adoptase unilateralmente sus propias normas de navegación para sus barcos, se presentaría en consecuencia que el tráfico marítimo fue se un desorden, y peligrarían las relaciones internacionales de los Estados. Causa por la que es necesaria la unificación internacional de diversas normas tendientes a incrementar la seguridad de la navegación.

Hay que recordar que algunas normas se implantaron a través de la costumbre desde antaño, integrándose posteriormente al -- Derecho Internacional Consuetudinario gracias a la intervención de la Gran Bretaña.

Los Estados están obligados para lograr una adecuada seguridad de la navegación, a dictar a sus buques disposiciones encaminadas a la utilización de señales; para la prevención de abordajes; para la capacitación de las tripulaciones; para la seguridad de la vida humana en el mar y la obligación de asistir a-

personas y buques y todas las conducentes a la construcción y - navegabilidad del buque.

Todo esto fue recogido por la Convención sobre la Alta Mar - de 1958 en su artículo 10o. ya descrito en el capítulo ante--- rior, y por la Convención de la Tercera Conferencia sobre el De recho del Mar de 1982, en su artículo 94 sólo que con mayor --- ahondamiento que la inicial y declara lo siguiente: "3. Todo Es tado tomará, en relación con los buques que enarboleen su pabe-- llón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabili- dad de los buques;

b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la- capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los ins-- trumentos internacionales aplicables;

c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicacio- nes y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegu- rar:

a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y- con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examina- do por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las -- cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos - de navegación que sean apropiados para la seguridad de su nave- gación;

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales -- debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a -

experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque:

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida - en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4,- todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, - procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia".

1. Comunicaciones Inalámbricas

En ésta materia, la telegrafía sin hilos fue de relevancia - para la seguridad de la navegación, haciendo posible por primera vez el contacto entre buques y entre éstos y estaciones costeras. Se tiene conocimiento, que la primera nave que llevó a - bordo una estación de TSH fue el paquebote norteamericano St. - Paul, que en 1889 recibió un mensaje desde la isla Wight encontrándose a una distancia de 105 kilómetros, a partir de ello se instalaron una diversidad de estaciones de TSH ya que se puso -

de relieve su utilidad.

A causa de las grandes ventajas que ofrecía el equipo radio-eléctrico en los buques y la demanda que ello dio origen, pronto se presentaron las rivalidades comerciales entre fabricantes competidores. Y a consecuencia de éstos hechos, Marconi colocó operadores a bordo de los buques que empleaban sus instalaciones, y les prohibió toda comunicación con cualquier otro buque que no tuviese una estación Marconi. Todo esto y además que los operadores manejaban los aparatos a su libre alvedrio, limitaron la utilidad del equipo para los navegantes, dando motivo para la existencia de una disposición internacional.

Pero a partir de la Conferencia de 1912 en Londres, se dio término definitivamente a éste problema, estableciendo en forma obligatoria la intercomunicación entre estaciones que utilizaran sistemas distintos. Durante la celebración de la Conferencia, ya Marconi había dado ordenes a sus operadores para comunicar con todos los barcos sin tomar en cuenta el sistema por ellos empleado.

Y en 1927 se celebró en Washington la Convención Radio-Telegráfica Internacional, que adoptó también la obligatoriedad de la intercomunicación ya citada, pero además, incluyó en su artículo 11 que se daría prioridad absoluta a las llamadas de auxilio, cualquiera que fuera su procedencia, de contestarlas y darles el curso correspondiente.

En las Convenciones sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960 y 1974 se estableció, que los buques con un registro bruto de 300 toneladas o más, pero inferior a 1600, a menos que lleven instalada una estación radiotelegráfica, deberán estar provistos de una estación radiotelefónica.

2. Prevención de Abordajes.

Es una de las obligaciones de los Estados en materia de seguridad de la navegación, y al respecto hubo diversas normas que se generalizaron a través de la costumbre para integrarse al Derecho Internacional Consuetudinario, un ejemplo es el caso del Scotia, donde un velero norteamericano el "Berkshire" violó una norma de Derecho Marítimo ya que no llevaba las luces indicadas y produjo el abordaje y hundimiento en la alta mar -- del Scotia, éste fue un fallo de la Suprema Corte de Estados Unidos que emitió en 1871, considerando independientemente el origen de la disposición en materia de luces, ya que era inglesa y que posteriormente fue adoptada por la Legislación Americana, inclusive se consideraba una Ley de obligación universal -- creada por el consenso de las comunidades civilizadas, y que -- obligaba porque había sido generalmente aceptada como regla de conducta.

Con el transcurso del tiempo fue necesaria la unificación de

disposiciones para la prevención de abordajes, para ello las -- grandes potencias marítimas convocaron a una Conferencia en Was hington en el año de 1889, donde se realizó la revisión de las reglas existentes sobre luces y señales y las de rumbo y gobier no. El resultado de la unificación fue, el disminuir los abor~~da~~ jes y la pérdida de vidas humanas a consecuencia de los mismos.

En Bruselas el 23 de septiembre de 1910, se celebró la Confe rencia sobre la Unificación de ciertas Reglas en Materia de --- Abordajes, y en el convenio destaca el artículo 8o. y declara, - "Tras un abordaje, los capitanes de los barcos colisionados es tán obligados (siempre que puedan hacerlo sin poner en serio pe ligro a) su buque, a la tripulación y pasajeros, a prestar auxi lio al otro buque, tripulación y pasajeros. Igualmente quedan - obligados respectivamente en medida de lo posible a hacer cono cer al otro buque, el nombre y el puerto de matrícula, y el lu gar de donde viene y el de su destino.(9)

Se entiende por Abordaje a "la colisión de uno o más buques" este puede ser Abordaje Directo e Indirecto, el primero es cuan do un buque choca con otro sin intermedio de un tercero; y el - Abordaje Indirecto, es cuando ése tercero impulsado por otro bu que, produzcan la colisión.(10)

También habrá Abordaje Fortuito o Culposo, el Abordaje Culp~~o~~

(9) Orcasitas, Luis, "Nueva Legislación de Abordajes", p. 108.

(10) Cervantes, op. cit., p. 915

so puede ser a su vez Culposo Simple y es cuando una de las partes es la culpable; Culposo Doble ó Multiple según sea dos o -- más partes y sean todas culpables.(11)

La Conferencia de Bruselas de 1910 sobre Abordajes, en su artículo 2o. establece que; cuando se trata de Abordaje Fortuito o debido a causas de fuerza mayor, los daños se sufrirán por -- quienes los hayan recibido. Y si fuera Culposo Simple, los daños serán reparados por aquél que haya tenido la culpa.

Ahora bien, si hubiera Culpa Común, la responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente, y si no fuere posible establecer la proporción se repartirán el importe de los daños por partes iguales - (artículo 4o.).

Si los daños se ocasionan a las personas y bienes que se encuentran a bordo, pagarán los culpables en la proporción indicada. Si se trata de personas, todos los culpables serán solidarios frente a los terceros damnados y, si los daños fueren sólo sobre cosas, no habrá solidaridad en los culpables.

El artículo 7o. del convenio, establece que la prescripción de las acciones de (resarcimiento de daños y perjuicios) derivados del abordaje, es de dos años a contar a la fecha del accidente.

En 1972 fue aprobado el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, y se integra por 38 reglas y 4 ane

(11) Cervantes, op. cit., p. 916.

xos, su propósito fundamental es el de evitar todo riesgo de --
abordaje. Todas sus disposiciones deben cumplirse por todos los
buques en la alta mar, y en todas las aguas que tengan comunicación
con ella y sean navegables por los buques de navegación ma
rítima.

Es relevante destacar que éste instrumento no excime al pro-
pietario, al capitán o a la dotación del mismo de las consecuencias
de cualquier negligencia en el cumplimiento de lo previsto
por los preceptos.

Inclusive la Tercera CONFEMAR consideró al Abordaje acaecido
en la alta mar, y en su Convención en el artículo 97 declara lo
siguiente: "1. En caso de abordaje o cualquier otro incidente -
de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique una-
responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para --
cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán in---
coarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas
ante las autoridades judiciales o administrativas del Es-
tado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas-
sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido-
un certificado de capitán o un certificado de competencia o una
licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondien-
te, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular -
no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del -
buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridad

dades que las del Estado del pabellón.

Como se podrá verificar, aquellas normas que se generalizaron por la costumbre en materia de abordaje, integraron instrumentos de aplicación internacional con el paso de los años, por que era importante que los Estados se encontraran sujetos a un orden en lo que se refiere a la navegación, debido a que se presentaba una evolución inminente.

3. Condiciones de Trabajo y Capacitación de las Tripulaciones.

A través de ésta obligación, para los Estados existe una mayor probabilidad para garantizar la seguridad en el mar, ya que los buques que enarbolan su pabellón adoptarán medidas encaminadas a la dotación de los buques, a las condiciones de trabajo y a la capacitación de las tripulaciones, considerando los instrumentos internacionales que han de aplicarse, todo --- ello manifestado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

La Convención de la Tercera CONFEMAR, en su artículo 94 fracción 4a. manifiesta lo siguiente: "b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación

comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque:

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio".

Para la Organización Internacional del Trabajo, ha sido una prioridad el regular las condiciones de trabajo de la tripulación, así como la capacidad profesional de los capitanes y oficiales, razones por las que ha creado más de cincuenta convenios que se aplican a las personas empleadas a bordo de un buque. Se hará una breve referencia de algunos de ellos, que tienen relación directa con lo regulado por el artículo 94 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, descrito anteriormente.

Convenio No. 9 denominado, "Convenio sobre la Colocación de la Gente de Mar" entró en vigor en 1921, se refiere a todas personas empleadas como tripulantes a bordo de buques dedicados a la navegación marítima a excepción de los oficiales.

Los Estados deben ocuparse, de la organización y sostenimiento de un sistema eficaz y adecuado de agencias gratuitas de colocación para la gente de mar. El sistema puede organizarse y -

sostenerse por asociaciones de armadores y de gente de mar, que funcione bajo el control de una autoridad central o a falta de ello, por el Estado mismo.

La colocación no debe ser en menoscabo del derecho de la gente de mar de elegir su buque, y del armador de escoger su tripulación. El contrato deberá contener todas las garantías que --- sean necesarias para proteger a las partes interesadas, y a la gente de mar se le permitirá examinar el contrato antes de firmarlo.

Convenio No. 53 denominado, "Convenio Relativo al Mínimo de Capacidad Profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante" y establece que nadie puede ser contratado para ejercer a bordo de un buque las funciones de capitán o de patrón, de oficial de puente encargado de la guardia, y de primer maquinista, sino posee un certificado que pruebe su capacidad para el ejercicio de estas funciones, expedido o aprobado por la autoridad pública del territorio donde el buque esté matriculado.

Significa "Capitán o Patrón" toda persona encargada del mando de un buque; "oficial de puente encargado de la guardia" se refiere a toda persona (con excepción de los prácticos) que esté encargada de la navegación o de las maniobras de un buque; - "primer maquinista" es toda persona que dirija de una manera -- permanente el servicio que asegura la propulsión mecánica de un buque.

Los requisitos exigidos para la obtención del certificado de

capacidad son; una edad mínima, experiencia profesional y la --
aprobación de los exámenes.

Convenio no. 55 denominado: "Convenio sobre las Obligaciones del Armador en caso de Enfermedad, Accidente o Muerte de la Gente de Mar" entró en vigor en 1939, y se aplica a toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en el territorio de uno de los Estados Partes y dedicado habitualmente a la navegación marítima.

Las obligaciones del armador deben cubrir los riesgos de enfermedad o accidente, así como de muerte resultante de cualquier enfermedad o accidente, mientras esté vigente el contrato de enrolamiento.

La asistencia por parte del armador debe comprender el tratamiento médico, los medicamentos en cantidad suficiente, el alojamiento y la alimentación.

El armador deberá sufragar los gastos en caso de muerte sobreenvenida a bordo, o en caso de muerte que tenga lugar en tierra si en el momento de su fallecimiento el difunto hubiera reclamado la asistencia del armador.

Convenio No. 109 denominado: "Convenio sobre Salarios, Horas de Trabajo a Bordo y Dotación", no ha entrado en vigor -- por no reunir las ratificaciones requeridas, y se aplica a todas las personas que desempeñen cualquier función a bordo de un buque, con excepción del capitán, el práctico, el médico y los músicos. Establece un salario mínimo mensual de 64 dólares; ho-

ras normales de trabajo a la tripulación del buque, ya sea que el buque se encuentre en el mar o en el puerto, regula las horas extraordinarias de trabajo.

Todo buque deberá disponer a bordo de una dotación eficiente y tan numerosa como sea necesaria para garantizar la seguridad de la vida en el mar; se deberá evitar la fatiga excesiva de la tripulación, eliminando o limitando en lo posible las horas extraordinarias de trabajo.

Con todos éstos convenios, el propósito fundamental de la -- OIT, es el de mantener una adecuada condición de trabajo para -- la tripulación de los buques, garantizando así una mayor seguridad de la vida humana en el mar, desde la tripulación a bordo, -- hasta los pasajeros que realizan un viaje de diversión.

4. Señales

Es uno de los elementos imprescindibles para lograr -- mantener la seguridad marítima para los navegantes.

Así es como lo reglamenta el artículo 94 fracción 3a.c de la Convención de la Tercera CONFEMAR que hemos descrito al principio del presente capítulo.

De ahí es que hagamos una breve referencia del orden de la -- reglamentación de señales, remontandonos a principios del siglo

XIX, ya que fueron varios los países que crearon diversos códigos sobre la materia, pero el que fue mayormente difundido es el del Capitán Marryat.

El Ministerio de Comercio de Inglaterra, ordenó la creación de un Código de Señales cuya observancia fuera internacional, - siendo adoptado por la mayoría de los países y publicado en --- 1857, nos referimos al Código Internacional de Señales y que -- años más tarde se le realizaron enmiendas para quedar totalmente concluido en 1897.

Sin embargo con un suceso trascendente para la humanidad, es decir, nos referimos a la Primera Guerra Mundial, se probó que era necesaria su revisión debido a la serie de catástrofes que produjo el no interpretarlo adecuadamente, lo cual fue causa para los preparativos de un nuevo código internacional, pero ahora con el empleo de la radiotelegrafía entre navegantes que hablan distintos idiomas, ya que no presenta problema alguno la comunicación por radio entre navegantes que hablan el mismo --- idioma o bien es frecuente que entre buques de distinta nacionalidad se emplee el inglés, pero, el problema es para aquellos - navegantes que sólo conocen su propio idioma.

Por esto se precisó de la existencia de un código de señales por radio para comunicarse a través de radiotelegrafía.

Y a consecuencia de la revisión del Código Internacional de Señales, en la Conferencia Radiotelegráfica Internacional de -- 1927, se concluyó con la existencia de un acuerdo principal cuyo contenido es la compilación del Código en dos tomos; el pri-

mero se traduce al uso de las señales visuales y acústicas; el segundo al uso de la radiotelegrafía, estableciéndose que tendría que ser un código internacional, editándose en los siguientes idiomas; alemán, español, francés, italiano, inglés, japonés y noruego.

En Londres de 1930, el comité editorial culminó la codificación de ambos tomos con sus debidas anexiones y correcciones, para que en 1934, entrara en vigor por completo.

En la segunda asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) en 1961 se acordó la revisión del Código, ya que ahora la Organización desempeñaba las funciones del Comité Permanente del Código Internacional de Señales, a la nueva edición se le anexaron dos idiomas más de los siete iniciales y son el griego y el ruso, quedando concluido totalmente en 1964.

Este Código, se puede emplear para transmitir por todos los medios de comunicación, incluyendo radiotelefonía, y por supuesto radiotelegrafía, evitándose la creación de códigos independientes entre sí, la base del Código es que cada señal es un significado completo evitándose totalmente el método de vocabulario, ya que es más práctico y seguro para los navegantes, fue aprobado por la cuarta asamblea de la OCMI en 1965.

Las señales marítimas, dieron lugar a la creación de un acuerdo firmado en Lisboa el 23 de octubre de 1930, entró en vigor el 21 de noviembre de 1931, y su propósito fundamental es dar solución al problema que representa la existencia de diver-

Los sistemas de señales de los Estados ribereños, resultando -- perjudicados los navegantes que desconocían el sistema al pre-- tender penetrar al puerto, porque en ocasiones resultaban acci-- dentados. Causa por la cual, se tomó el acuerdo relativo a Señales Marítimas cuyo contenido es el siguiente; concierne a las -- señales portuarias destinadas a prevenir a la navegación, de -- golpes de viento, tempestades, mareas y movimientos de los barcos de los puertos.(12)

Sólo se podrán hacer excepciones a lo anterior, cuando su -- aplicación pueda poner en peligro la navegación u originar gas-- tos que no guarden proporción con el tráfico de que se trata -- (artículo 2o.)(13)

Los sistemas de boyado existentes en todo el mundo hasta --- 1976, ascendían a unos treinta y por supuesto distintos entre -- sí, traduciendo en serias confusiones ya que era la causa de -- serios accidentes. Desde la creación de las boyas luminosas a -- fines del siglo XIX, representó un desacuerdo al emplearlas.

En 1936 en Ginebra se estuvo a punto de llegar a un acuerdo-- internacional sobre un sistema de boyado unificado, pero, a cau-- sa del estallamiento de la Segunda Guerra Mundial no se logra-- ron reunir las ratificaciones requeridas, el contenido del ---

(12) Azcárraga y Bustamante, José Luis de, "Derecho del Mar", - p. 155.

(13) Azcárraga y Bustamante, José Luis de, "Legislación Interna-- cional Marítima", p. 61.

acuerdo es sobre el uso indistinto de señales laterales y cardinales, separandolas en dos sistemas diferentes.

En la actualidad las señales que se realizan los buques entre sí o con tierra, se clasifican en dos grupos; el primero se integra por señales visuales y acústicas, y el segundo por señales de radiotelegrafía y radiotelefonía.

Las señales visuales se realizan a través de banderas, conos, cilindros, esferas y luces éstas pueden ser bengalas de color, si se encienden por un lado producen una luz cuya duración es de cinco minutos aproximadamente y es claramente visible por la noche, ahora bien, ésta misma bengala si se enciende por el otro extremo produce bastante humo para hacer señales en el día que el humo es más visible que la luz en el día.

También se podrá emplear indistintamente de día o de noche el cohete, porque una vez lanzado al aire produce una explosión estruendosa con destellos luminosos y enseguida dejan caer una bengala blanca con un paracaídas alumbrando una extensión considerable durante dos o tres minutos y sirve para llamar la atención o para alumbrar de noche.(14)

Las señales acústicas se hacen por medio de sirenas, bocinas, campanas y silbato éste puede ser usado de noche y con niebla, todo ello debe ser empleado en caso de peligro.

El segundo grupo se integra por radiotelegrafía y radiotelefonía, y es a través de la instalación correspondiente a cada -

(14) Secretaría de Pesca, "Seguridad Marítima", p. 29.

medio de comunicación.

Con todo lo que hemos descrito, comprendemos que es prioritaria la existencia de señales y de la aplicación de un instrumento internacional que de la seguridad requerida al navegante en el mar.

5. Seguridad de la Vida Humana en el Mar

El famoso desastre tristemente célebre, sufrido por el vapor Titanic el 14 de abril de 1912, que fue abordado por un iceberg en una noche clara y estrellada y en cuatro horas desapareció bajo las aguas del atlántico, y de las 2180 personas -- que iban a bordo, sólo 705 fueron salvadas por el Karpathia que llamado por TSH llegó al lugar del siniestro tres horas después del hundimiento.(15)

Ello fue motivo para que tuviese lugar en Londres, una Conferencia Internacional durante noviembre de 1913 al 20 de enero de 1914 y participaron países como; Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Noruega, Países Bajos, Rusia y Suecia.

El contenido del Convenio es sobre la búsqueda de hielos flotantes, informes meteorológicos, empleo de radiotelegrafía, me-

(15) Azcárraga, Derecho..., p. 156.

didas para incendios. Pero a causa de la Primera Guerra Mundial no fue posible reunir las ratificaciones requeridas para que hubiese entrado en vigor, sin embargo es importante mencionarlo - como uno de los primeros intentos en la creación de ordenamientos sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

En 1929 se celebró en Londres una Conferencia Internacional sobre la materia, entró en vigor el 10. de enero de 1939, en la cual quedaron establecidas las normas referentes a la construcción naval, la telegrafía sin hilos y la seguridad de la navegación; posteriormente éste mismo Convenio fue revisado en 1948 - dando origen a otra Conferencia Internacional, celebrada igualmente en Londres, entró en vigor en 1952, pero a causa de los - avances de la navegación marítima fue necesaria su revisión en 1960, y por consecuencia dá pauta a la celebración de la Conferencia Internacional donde surgió el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, regulando preferentemente la materia de abordajes.

La Convención de 1960 fue objeto de revisión en la Conferencia Internacional de 1974, en donde se aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y a la que se extrajeron las siguientes disposiciones.

El instrumento especifica que las reglas ahí consignadas, -- salvo disposición expresa en contrario, sólo se aplican a viajes internacionales.

Pero no serán de aplicación a: I) los buques de guerra y buques para el transporte de tropas; II) los buques de carga de -

menos de 500 toneladas de arqueo bruto; III) los buques caren--
tes de propulsión mecánica; IV) los buques de madera de cons---
trucción primitiva; V) los yates de recreo no dedicados al trá-
fico comercial; y VI) los buques de pesca.

El Convenio se preocupó en adoptar normas destinadas para la
construcción, el equipamiento y la operación de los buques y --
además se les hará reconocimientos periódicos, como por ejem---
plo; los buques de pasaje que serán objeto del mismo antes de -
que entren en servicio (un reconocimiento periódico cada 12 me-
ses y reconocimientos adicionales según se requieran).

Las disposiciones que establece el Convenio, deberán ser ob-
servadas para que a los buques una vez realizados los reconoci-
mientos previstos, se les otorgue una serie de certificados co-
mo; Certificado de Seguridad para Buque de Pasaje, Certificado-
de Seguridad de Construcción para Buque de Carga, Certificado -
de Seguridad del Equipo para Buques de Carga, Certificado de Se-
guridad Radiotelegráfica para Buques de Carga y Certificado de-
Seguridad Radiotelefónica para Buques de Carga.

Y ya que se está tocando el tema de buques de pasaje o de --
carga, se explicará porque se les denomina de esa forma, se con-
sideran Buques de Pasaje cuando un buque transporta a más de 12
pasajeros; Buque de Carga es el que no sea de pasaje.

El Convenio contiene disposiciones sobre presunción, detec--
ción y extinción de incendios; sobre salvamento; sobre equipos-
de radiotelegrafía y radiotelefonía; los mensajes de peligro en
caso de encontrarse con hielos, tempestades tropicales y otras-
condiciones adversas imprevistas; el transporte de grano; el --

transporte de mercancías peligrosas y sobre buques nucleares.

Se consideró que era necesaria aumentar la seguridad de los buques tanque, y, en Londres en 1978 se firmó el Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974.

Y se acordó que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1600 toneladas pero inferior a 10,000 llevarán por lo menos 1 radar, mientras que los de 10,000 toneladas o más llevarán por lo menos 2 radares y funcionarán independientemente uno del otro.(16)

Los que se vieron sometidos a algunas modificaciones a través del Protocolo fueron los certificados, porque ahora el Certificado de Seguridad de Construcción para Buques de Carga, tendrá un período de validez de cinco años, ya que en el Convenio de 1974 no se especificaba.

Existe una Convención Internacional de Línea de Máxima Carga suscrita en Londres y que entró en vigor el 10. de enero de --- 1933, cuyo fin es el reforzar la seguridad de la vida y de la propiedad en el mar, y trata el tema sobre las líneas de máxima carga, es decir, los principios y reglamentos sobre los límites hasta donde pueden ser cargados los buques en viajes internacionales.

Con el transcurso del tiempo y comprobar que la aplicación de estas disposiciones eran no aptas para la seguridad, la OCM

(16) Sobarzo, Régimen..., p. 66.

se vio en la necesidad de convocar a una Conferencia, suscrita en Londres y aprobó el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, entró en vigor en 1968 y establece lo siguiente; ningún buque sujeto a las disposiciones del Convenio puede salir a la mar para realizar un viaje internacional, si no ha sido provisto de un Certificado Internacional de Francobordo o bien por un Certificado Internacional de Exención de Francobordo.

El Certificado Internacional de Francobordo, se expedirá para un período que no deberá exceder los 5 años a partir de la fecha de su expedición.

El Convenio no se aplicará a buques de guerra, a buques existentes de tonelaje bruto inferior a 150 toneladas, a los yates de recreo que no se dediquen a ningún tráfico comercial y a los buques de pesca.

Como se podrá ver, se pretende la seguridad de la vida en el mar por todos los medios, desde la construcción de los buques hasta el otorgamiento de certificados, ya que a falta de ellos no se podrían hacer a la mar para realizar viajes internacionales.

6. Obligaciones de Asistir a Personas y Buques.

Una de las preocupaciones del legislador antiguo, fue la de evitar los abusos a que daban lugar los naufragios de los buques, porque existía una vieja y bárbara costumbre como lo -- era el robo de las pertenencias de los naufragos, hasta el grado de que las poblaciones costeras para beneficiarse de los naufragos no dudaban en provocarlos.

Fero el mismo Papa Pio V, fue el primero que llevó su espíritu de caridad más allá, debido a que hecho los cimientos de las ideas modernas que rigen en materia de auxilios y salvamento en la mar, con su bula "Cum nobis" manifestando "que castigaría -- con pena de excomunión a los que se apoderasen de los objetos -- pertenecientes de los naufragos y ordena a los navegantes y pescadores que prestasen auxilio a los buques en peligro".(17)

Con la sucesión de los años y el aumento del tráfico marítimo, una diversidad de países firmaron tratados, cuya imposición era el de exigir a sus buques la obligación de asistir a aquellos que se encontrasen en peligro frente a sus costas.

Los términos que se emplean en la materia son, "asistencia o salvamento" o bien "auxilio y salvamento" todos ellos son idé-

(17) Gamechogoi-cochea y Alegria, Francisco de, "Tratado de Derecho Marítimo Español", p. 498.

uticos, equivalente entre sí, que encuadra al denominador de "auxilio y salvamento" porque, el concepto jurídico de "Salvamento-Marítimo" es el auxilio prestado voluntariamente con resultado útil, a un buque en peligro de perdición o ruina.(18)

"Asistencia Marítima" es el auxilio proporcionado por un buque-otro en peligro de naufragar. Y existirá cuando las embarcaciones empeñadas en la operación son embarcaciones de mar.(19)

"Auxilio" es el socorro al buque, al cargamento que se halla a bordo y las personas en peligro.

Además jurídicamente no hay ninguna diferencia, como se podrá comprobar en lo manifestado por la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento - Marítimo, suscrita en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, fue aprobada por 24 Naciones, y es considerada como el principio general de Derecho Marítimo en materia de auxilio y salvamento, -- porque destaca la obligación de prestar auxilio y salvamento a todo barco y a toda persona, incluso siendo enemiga en tiempo de guerra que se encuentre en peligro en la mar.(20)

Con lo dicho se podrá interpretar que el Convenio no hace distinción alguna entre el auxilio y salvamento.

Los actos usuales de salvamento para un buque en peligro son; el pilotearlo o remolcarlo a sitio seguro; el transbordar sus -- personas o propiedades; el ponerle a flote o ayudar a desenca---

(18) Gamechogolcoecha, op. cit., p. 502.

(19) Ripert, Georges, "Compendio de Derecho Marítimo", p. 356.

(20) Idem., p. 326.

llarlo, el prestarle la tripulación; el extinguir o ayudarlo a la extinción de un incendio; impedir un abordaje y otros análogos. (21)

Se considera que no habrá salvamento marítimo cuando fuese efectuado desde la costa, como se logra hacer a veces teniendo un cable entre un buque y la tierra.

Y en lo que respecta al Contrato de Asistencia o Salvamento Marítimo, puede perfeccionarse por escrito, verbalmente, por radiotelegrafía o por señales. Se admite que por parte del buque en peligro, se formula la oferta desde el momento en que hace la llamada o señales de auxilio, y aceptado por otro buque, queda el contrato perfeccionado, si estos servicios no rinden un auxilio eficaz, desaparece el fin de la asistencia y no hay lugar a la remuneración estipulada o determinada en el salvamento, sino a una indemnización por los servicios prestados.

El Auxilio Obligatorio es regulado por el artículo 11 del Convenio de Bruselas de 1910, en materia de auxilio y salvamento y expresa: "todo capitán está obligado, siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación o pasajeros a prestar auxilio a toda persona aunque sea enemiga, encontrada en el mar, a riesgo de perderse. El propietario del buque no es responsable por razón de controversias de la anterior disposición. (22)

(21) Farina, Francisco, y, Alfin y Delgado, Felipe, "Nueva Ley sobre Salvamentos y Hallazgos en el Mar", p. 503.

(22) Ibidem., p. 214.

Además el auxilio obligatorio, será prestado únicamente a las personas, no al buque o a la carga, las personas que se encuentren estarán luchando por su vida contra las olas, en botes, en balsas o asidos a un madero, y cuando el capitán encuentre a un buque desamparado con gente a bordo, está en el deber de acudir en auxilio de las personas que lo necesiten, aunque el buque no corra peligro inminente de perdición, desde luego será obligatorio el auxilio cuando el buque se halle en peligro, ya que su pérdida lleva consigo la de las personas que se encuentren en él.

El artículo 10. del Convenio declara que el auxilio y salvamento quedan sometidos a las disposiciones de dicho instrumento, sin que haya que tener en cuenta las aguas en que hayan sido --- prestados, sin embargo pueden presentarse casos en los que las - aguas en que ha sido prestado el auxilio, tengan influencia en - la misma nacionalidad se deberá aplicar la ley nacional común, - tanto si la asistencia ha tenido lugar en alta mar o en las ---- aguas territoriales.

Pero si dos buques son de distinta nacionalidad y la asistencia prestada fue en alta mar, ¿cuál será la ley a aplicar al caso? la solución es que en la práctica se aplica la ley del puerto de arribada.(23)

Todo acto de auxilio o salvamento que haya tenido un resultado útil da lugar a la remuneración equitativa (artículo 2o.).

(23) Farina, op. cit., p. 40.

Sin embargo éste resultado no debe necesariamente ser completo, - el que asiste puede muy bien salvar al buque sacrificando el cargamento o inversamente, o bien, salvar a ambos.

La remuneración se pagará por el buque o cargamento salvados.

Las personas salvadas, no estan obligadas al pago de ninguna-remuneración, los salvadores de vidas humanas que interviniesen- con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento o al auxilio, tendrán derecho a una parte equitativa de la remunera- ción concedida a los salvadores de buques, del cargamento y de - sus accesorios, es decir serán participantes de los dos tercios- que corresponde a estos salvadores.(artículo 9o.)(24)

Podrán ejercitar la acción del pago de la remuneración por la asistencia, todas las personas que resulten acreedores por haber intervenido en la asistencia como; el armador, los componentes - de la tripulación, los salvadores de vidas humanas, aunque no -- pertenezcan al buque o aeronave auxiliador.

Y al que le corresponde el pago de la remuneración es al arma dor.

El otro instrumento que enriquecio con su aportación en mate- ria de auxilio y salvamento lo es el Convenio para la Unifica--- ción de Determinadas Reglas en Materia de Abordajes, con su artí- culo 8o. y que hemos descrito ya al tratar la Prevención de Abor- dajes.

(24) Mayo Jaimez, Feliciano, "Asistencia Marítima", p. 127.

Otro instrumento que establece la obligación de prestar auxilio, es la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, porque en su Regla 10-a establece, la obligación del capitán de un buque en el mar, de acudir a toda velocidad en socorro de las personas, al recibir una señal de un buque o avión, o a una embarcación salvavidas de los mismos, que se encuentre en peligro. Si no pudiera acudir a prestar auxilio o si dadas las circunstancias especiales es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario de Navegación las razones -- por las cuales no acudió en auxilio de las personas siniestra--das. De ésta obligación quedan excluidos los buques de guerra.

En la Convención sobre la Alta Mar de 1958, en su artículo 12 recogió el contenido de los instrumentos antes mencionados, sólo que describiremos ahora, el artículo 98 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, ya que adoptó casi en su totalidad la esencia del artículo 12, sólo que con las siguientes aportaciones, "1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su patellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
- b) Se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.
- c) En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al -

otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento -- adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea -- y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".(25)

El hecho de que las Convenciones mencionadas previamente, excluyan del ámbito de su aplicación a los buques de guerra, no impide que el derecho interno les imponga esa obligación, como lo observan diversas legislaciones, por ejemplo, el auxilio prestado por un buque de guerra francés es regulado por el Código de Justicia Militar Francés, como una obligación para los capitanes. Inclusive el Ministerio de Marina reclamó la remuneración por la asistencia prestada, y, su fallo lo concedió a los oficiales. En caso de que el buque de guerra hubiese sido el asistido, el Estado acordaría la remuneración al que lo asistió.

(25) O.N.U., Tercera..., Doc. of. A/CONF.62/122 , p. 48.

CAPITULO III

Régimen Jurídico de la Alta Mar.

- A. Principio de Igualdad.

- B. Principio de Libertad.
 - 1. Libertad de Navegación.

 - 2. Libertad de Sobrevuelo.

 - 3. Libertad de Tender Cables y Tuberías - Submarinos.

 - 4. Libertad de Construir Islas Artificiales y otras Instalaciones.

 - 5. Libertad de Pesca.

 - 6. Libertad de Investigación Científica.

Régimen Jurídico de la Alta Mar.

El Régimen Jurídico de la Alta Mar, es contemplado por la Convención sobre la Alta Mar de 1958 y por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, ésta última actualmente no esta en vigencia, pero, es la codificación más completa y justa en materia del Derecho del Mar. Ambos ordenamientos estan apoyados -- por la palabra libertad, porque la Alta Mar es el espacio marino que se encuentra libre de cualquier manifestación permanente de soberanía por parte de algún Estado, es decir, es el espacio --- oceánico que queda más allá del límite exterior de la faja marítima, sobre la cual el Estado ribereño ejerce su soberanía; se considera además, que es el área que ocupan las aguas suprayacentes que se encuentran sobre los fondos marinos y oceánicos, situados fuera de las jurisdicciones nacionales. La concepción por parte de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, la establece el artículo 86 y expresa: "Las disposiciones de esta parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona -- económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado

archipelágico. Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva de conformidad con el artículo 58".

Todos los Estados sin discriminación alguna, tienen derecho - al uso común de la alta mar y aprovechamiento de sus recursos, - claro, deben ejercerlo observando las reglas que tienen por finalidad, no restringir la libertad de la alta mar, sino garantizar su ejercicio en interés de la comunidad internacional.

La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, aportó al Régimen de la Alta Mar, el que este espacio marino debe ser utilizado con fines pacíficos; el que todos los Estados deben cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y, sobre las transmisiones no autorizadas de radio y televisión desde este espacio marino.

A. Principio de Igualdad.

Este principio significa "Todos los Estados tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones independientemente de su tamaño y poder o de que tengan costas o sean países sin litoral".(26)

Por consiguiente todos los Estados tienen igual derecho a --- usar y aprovechar la alta mar. En lo concerniente a las obliga--

(26) Seara, op. cit., p. 278.

ciones de los Estados en este espacio marino, se traducen, en -- cumplir las reglas internacionales conducentes a evitar, dismi-- nuir o eliminar los daños y riesgos de contaminación por sustan-- cias que pueden poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y en general la vida marina, y, por acabar de en-- torpecer otras utilizaciones legítimas de esta área marina.

El maestro Sobarzo asevera que en el alta mar todos los na--- víos no importa la nacionalidad, deben encontrarse en absoluta - igualdad en el ejercicio de sus derechos sólo está condicionado-- por el respeto al derecho de los demás.(27)

Un reflejo del principio de igualdad, es localizado en el ar-- tículo 131 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, y-- expresa: "los buques que enarbolan el pabellón de Estados sin li-- toral gozarán en los puertos marítimos del mismo trato que el -- concedido a otros buques extranjeros".

Lo anterior es en parangón, a los mismos derechos y obligaci_o nes que deben tener los Estados, independientemente su poderío - económico, militar y geográfico.

Un ejemplo más en este mismo instrumento, es lo dispuesto por el artículo 192 y expresa: "Los Estados tienen la obligación de-- proteger y preservar el medio marino".

Con lo anterior se trata de explicar brevemente el sentido --

(27) Sobarzo, op. cit., p.16.

del Principio de Igualdad, en donde no importa el poderío que tengan o no los Estados.

B. Principio de Libertad.

Haremos una semblanza breve, sobre lo más sobresaliente en el desarrollo histórico, que presentó el Principio de Libertad de los Mares.

En la Etapa de los Descubrimientos y Cambios de orden económico, político y social, España y Portugal en base a la Bula de Alejandro VI, apoyaron la injusta dominación de las aguas marinas. La primera sustentaba derechos exclusivos sobre el Océano Pacífico y el Golfo de México, mientras que Portugal lo hacía sobre el Océano Indico y el Atlántico Sur. A la par Inglaterra manifestaba sus derechos exclusivos en sus mares, basándose en la proximidad de ellos a sus costas.

Años más tarde en España dos juristas como: Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca defendieron una postura -- que entrafaba obrar en contra de los intereses de su patria. Francisco de Vitoria niega validez a la Bula de Alejandro VI, habla del derecho que tienen los hombres para establecer comunicación, recorrer caminos donde deseen y el comerciar, proclama la libertad de navegación, cita al mar entre las cosas comunes,

juza los títulos jurídicos en que los españoles se apoyaban para la conquista y colonización de América.

Mientras que Fernando Vázquez de Menchaca, sostuvo que la --prescripción como posible título de dominio del mar, es una ingtitución exclusiva del Derecho Civil, y por ende la desconoce, ya que se trata de una cosa que no se puede poseer, ahora bien, las cosas públicas que pertenecen a un pueblo no pueden ser adquiridas por una posición de mayor o menor número de años.

Ambos autores, fueron la influencia primordial para Hugo Grocio, que con su obra "Mare Liberum" escrita en 1605 y 1606, defiende basándose en el Derecho de Gentes, la libertad de navegación y de comercio y refuta todos los posibles títulos que pudieran haber tenido los portugueses, para tratar de justificar sus derechos exclusivos sobre el territorio, el comercio o los mares de la India.

El jurista John Selden refuta a Grocio su postura, a través de su "Mare Clausum", en donde defiende la política marítima inglesa sobre los mares adyacentes, apoyándose en argumentos de índole histórico.

Más tarde el jurista Cornelio Van Bynkershoek, hace una distinción entre el mar territorial y la alta mar, dándose por terminada la controversia suscitada en años.

Al Principio de la Libertad de los Mares se le ha concebido-

como medio de comunicación entre los pueblos, y como fuente de riquezas, de donde provienen recursos minerales y recursos vivos que sirven para el desarrollo y alimentación de la humanidad.(28)

El Principio de Libertad de los Mares consiste, en que debe estar abierto a todos los países del mundo, ninguno de los cuales puede tenerlo bajo su dominio exclusivo.

La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, establece -- las libertades de la alta mar más destacadas en su artículo 87- y son: "1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de 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, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2; f) La libertad de investigación científica, -- con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

(28) Universidad de Navarra, "Anuario de Derecho Internacional"
p. 68.

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".

1. Libertad de Navegación.

Esta libertad en la alta mar, es la principal consecuencia del principio de libertad de los mares, hay que considerar que la navegación es una de las actividades más antiguas del hombre. A fin de la Edad Media, se le considera como la piedra fundamental para la comunicación entre los pueblos.

La libertad de navegación se originó como una reacción en contra de las ideologías de potencias marítimas, que proclamaron para sí, vastas porciones oceánicas, frente a sus costas, tendencia que recibió por nombre "Mare Clausum", ya que implicaba el cierre de los mares al no permitir que otros países tuviesen acceso a ellos.

La tendencia opuesta, fue la sustentada por Grocio con su "Mar Liberum", obra con la cual fundamenta la libertad de los mares, y en consecuencia, el triunfo de la libertad de navegación-base de la comunicación y comercio internacionales.

En nuestros tiempos a medida que un número considerable de Eg

tados ejerce esta libertad, el Derecho Internacional se ha visto en la necesidad de crear normas jurídicas para asegurar la navegación en la alta mar.

Sin la libertad de navegación en condiciones normales, todas las demás consecuencias que emanan del principio de libertad de los mares, a excepción de la libertad de sobrevuelo, serían --- irrealizables. Y ya que en este espacio marino hay ausencia de soberanía, se tendría por resultado un estado caótico si los buques que navegan por él, no tuviesen una nacionalidad, porque a través de ella se salvaguardan intereses de la comunidad internacional, ya que al implicar sumisión de cada buque a un Estado de terminado, se encuentra sometido a un control por parte del mismo, por ello, los buques deberán observar leyes y reglamentos -- del Estado de su pabellón. En consecuencia la libertad de navega ción no se refiere a cualquier buque, sino sólo a aquellos que - tienen una nacionalidad.

La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, reconoce en - su artículo 90 la Libertad de Navegación y expresa: "Todos los - Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que - los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar".

Este mismo instrumento manifiesta, que cada Estado establece - rá los requisitos para conceder su nacionalidad a los buques y - para su inscripción en un registro en su territorio, para que -- tengan derecho a enarbolan su pabellón. Una vez concedida la nacionalidad, cada Estado expedirá los documentos pertinentes a -- los buques.

Los buques sólo pueden navegar bajo un sólo pabellón, y no podrán cambiar de nacionalidad en el curso de un viaje o en una esca de él, excepto cuando haya una transferencia efectiva de -- propiedad o de cambio en el registro. Al buque que use más de un pabellón se le sanciona, impidiéndole ampararse en ninguna de -- ellas en contra de un tercer Estado y pudiendo considerársele como sin nacionalidad.

Un Estado que abandere a un buque, deberá cumplir con las --- obligaciones siguientes: 1. Ejercerá su jurisdicción y control - en cuestiones administrativas, técnicas y sociales a través de - (llevar un registro de los buques, sus nombres y características y ejercerá jurisdicción no sólo sobre el buque, sino también sobre el capitán, oficiales y tripulación). 2. Garantizará la seguridad en el mar (vigilando la construcción, equipo, capacitación de la tripulación, señales, comunicaciones etc.). 3. Deberá examinar regularmente el buque, las cartas, publicaciones náuticas- etc.).

Respecto de cualquier Estado, que no sea aquel cuyo pabellón- ostentan los buques de guerra, gozan de completa inmunidad de jurisdicción. En similar posición están los buques de Estado que - no sean de guerra, pero que son utilizados con fines no comerciales, tendrán en la alta mar inmunidad de jurisdicción.

El Derecho de Visita, es una de las tres excepciones a las -- normas de competencia exclusiva del Estado del pabellón de los - buques extranjeros (de comercio). Consiste en la facultad de un- barco de guerra para enviar en la alta mar, una lancha al mando- de un oficial, y verificar la nacionalidad de un barco extranje-

ro que no goce de inmunidad de jurisdicción, una vez revisados - los documentos si persiste la sospecha, se proseguirá al examen a bordo del buque, porque hay motivos razonables para sospechar que el buque se dedica a; la piratería, a la trata de esclavos, - se utiliza para hacer transmisiones no autorizadas, no tiene nacionalidad o tiene la misma nacionalidad que el buque de guerra - aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón. Si fuere inocente el buque sospechoso y no hubiera hecho nada para justificarlos, deberá ser indemnizado.

Una excepción más lo es el Derecho de Persecución, ya que es la facultad de un Estado, para continuar fuera de las aguas territoriales o de la zona contigua la persecución de un barco extranjero, cuando tenga motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos del Estado en cuestión. En caso de que no se justifique la detención, el buque que la ha sufrido será indemnizado.

La última excepción es la Piratería, en la cual cualquier Estado puede capturar un barco o aeronave pirata en la alta mar, - pero, más que ello es una obligación para los Estados, el cooperar en su represión.

Las obligaciones del Estado en materia de seguridad de navegación no se limitan a la prevención de accidentes y al castigo de los responsables de violación a las normas de seguridad, sino -- que debe vigilar también, que los buques de su nacionalidad pregten auxilio a personas en peligro, sin que medie peligro para su buque, tripulación o pasajeros.

Inclusive todo Estado deberá impedir y castigar al transporte

de esclavos en buques de su nacionalidad; así como el tráfico -- ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado - por buques en la alta mar y las transmisiones no autorizadas de radio y televisión realizadas en el mismo espacio marino, todo - ello será reprimido por los Estados.

Todo lo anterior, es un reflejo de la libertad de navegación - en la alta mar, regulado por la Convención sobre el Derecho del - Mar de 1982, que futuramente para beneficio de la humanidad en - trará en vigor.

Concluyendo, la Libertad de Navegación es el derecho que tie - nen todos los Estados con o sin litoral para navegar en la alta - mar, con la debida consideración para con los otros Estados, en - el ejercicio de las otras libertades de la alta mar.

2. Libertad de Sobrevuelo.

Esta libertad es considerada como una de las tradicional - les de la alta mar, así lo reconoce la Convención sobre el Dere - cho del Mar de 1982 en su artículo 87 inciso b).

Como es bien sabido, los Estados ejercen soberanía completa - sobre el espacio aéreo situado encima de su territorio y de su - mar, como se señala en la Convención de Chicago del 7 de diciem - bre de 1944.

En su artículo 10. se establece; "Los Estados contratantes re conocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio".

Para los fines de la Convención se considera como territorio de un Estado, la extensión terrestre y las aguas territoriales - adyacentes a ella que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

Por lo tanto, el espacio aéreo que se excluye de las zonas -- mencionadas, será libre para la navegación aérea en la alta ---- mar.(29)

El Convenio se aplica únicamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado (en servicios militares y de policía).

Las aeronaves civiles se integran en; las no utilizadas en -- servicios internacionales regulares que comprenden, aeronaves de portivas y de turismo, y las utilizadas en servicios internacionales regulares entre las que comprenden, el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler.(30)

Desde luego, que el espacio aéreo ubicado encima de la alta - mar tiene la misma condición que el espacio marino y así como en este último existe libertad de navegación, en aquél existe libertad de sobrevuelo.(31)

(29) Secretaría de Marina, "Nuestros Mares, Condición Jurídica y Recursos Económicos", p. 12.

(30) Lena Faz, Juan A., "Compendio de Derecho Aeronáutico", ---- p. 73.

(31) Sobarzo, Alejandro, "México y su Mar Patrimonial", p. 19.

Esta libertad impone la obligación, de que los aviones deben exhibir el signo distintivo del Estado de su nacionalidad.

La comunidad internacional ha otorgado su reconocimiento a la libertad de sobrevuelo, en base a la diversidad de usos e intereses que cada Estado tiene en materia de sobrevuelo, tales como: transporte de pasajeros y de carga con fines comerciales, ayuda a las operaciones de pesca, para actividades de investigación -- científica y para operaciones militares (traslado de tropas y material estratégico y ejercicios tácticos)

Excepcionalmente, potencias como Estados Unidos y Francia han "cerrado" algunas porciones de la alta mar y del espacio aéreo - suprayacente, con objeto de realizar ensayos nucleares en porciones oceánicas que circundan los atolones de Eniwetok y Maurarocaa en el Océano Pacífico, dando por resultado, la contaminación de las aguas, de los peces y del espacio aéreo por consiguiente.

En la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, referente a la Zona, en el artículo 135 manifiesta: "Ni las disposiciones de esta Parte, ni ningún derecho concedido o ejercido en virtud de ellas afectarán a la condición jurídica de las aguas suprayacentes de la zona ni a la del espacio aéreo situado sobre ellas"

Concluyendo, la Libertad de Sobrevuelo es el derecho que tiene cualquier aeronave, independientemente su nacionalidad, a sobrevolar sobre la alta mar, con la debida consideración para con

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar y para con los derechos que ejerzan con respecto de las actividades en la zona internacional.(32)

3. Libertad de Tender Cables y Tuberías Submarinos.

Una libertad de las que integran las libertades tradicionales de la alta mar, lo es la libertad de tender cables y tuberías submarinos.

Remontandonos en años pasados, el primer cable submarino colocado fue para unir telegráficamente a Inglaterra y Francia en -- 1851.

Para asegurar el mantenimiento de las comunicaciones telegráficas por medio de cables submarinos, se realizó en París la Convención de 1884 suscrita por 26 Estados, éste instrumento se --- aplica fuera de las aguas territoriales a todos los cables submarinos legalmente establecidos, y en tiempo de paz.

Se realizaron varias convenciones, pero la más importante y - actual lo es la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, que reconoce esta libertad expresando en su artículo 87 inciso c) lo

(32) Vargas, Jorge A., "Terminología sobre el Derecho del Mar", - p. 174.

siguiente: "La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI,".

En este mismo instrumento, a través de los artículos 112 a -- 115, regula el punto a tratar de la siguiente forma: Todos los -- Estados tienen derecho a tender cables y tuberías submarinos en el lecho de la alta mar más allá de la plataforma continental.

Se agrega que el artículo 79 párrafo 5, se aplicará a dichos cables y tuberías, manifestando que los Estados tendrán debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados, y que no se entorpecerá la posibilidad de reparar los cables o tuberías exis tentes.

Los Estados tienen la obligación de dictar leyes o reglamen-- tos necesarios, para constituir infracciones punibles, la ruptu-- ra o el deterioro de un cable submarino en la alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable por un buque que ena-- bole su pabellón o por una persona sometida a su jurisdicción -- que puedan interrumpir u obstruir las comunicaciones telegráfi-- cas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las -- mismas condiciones de una tubería o de un cable de alta tensión-- submarinos.

Esta disposición se aplicará también, en el caso de actos que tengan por objeto causar tales rupturas o deterioros o que pue-- dan tener ese efecto. Se exceptúan los casos de las rupturas o -- deterioros cuyos autores, sólo hayan tenido el propósito de pro-- teger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber -- tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura-- o el deterioro.

Este instrumento culmina manifestando que, los Estados deberán dictar leyes y reglamentos necesarios para que las personas-sometidas a su jurisdicción, que sean propietarias de cables o tuberías en la alta mar y, que al reparar cables o tuberías causen la ruptura o deterioro de otro cable o tubería, respondan -- del costo de su reparación.

Y para los propietarios de buques que sacrifiquen un ancla, - una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería, a condición, de que hayan tomado todas las medidas de precaución razonables, les indemnizará el propietario del cable o tubería submarinos.

Los Estados al realizar el tendido de cables o tuberías subma rinos en la alta mar, no necesitan permiso previo de nadie, pero deben tener en cuenta las instalaciones ya realizadas por otros-países.

Concluyendo, la Libertad de Tender Cables y Tuberías Submari-nos, es el derecho que la comunidad internacional reconoce a todos los Estados con litoral o sin él para tender cables y tube-- rias submarinos sobre el lecho de la alta mar más allá de la pla taforma continental, propiciando con ello, la comunicación y el- entendimiento universales.

4. Libertad de Construir Islas Artificiales y Otras Instalaciones.

Esta libertad es reciente, ya que en las Convenciones de la Primera CONFEMAR no la mencionan. Su creación obedece a -- los notables progresos de la Ciencia y la Tecnología. La liber-- tad de construir islas artificiales y otras instalaciones se --- aplica no sólo en la alta mar, sino también en la Zona Económica Exclusiva, sólo que en este espacio marino el Estado ribereño -- tiene el derecho exclusivo de construir, reglamentar y autorizar la construcción, explotación y utilización de las islas artifi-- ciales y otras instalaciones sobre los cuales ejerce jurisdic--- ción exclusiva.

La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, reconoce esta libertad manifestando en su artículo 87 inciso d) lo siguiente: "La libertad de construir islas artificiales y otras instalacio-- permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las dis-- posiciones de la Parte VI,".

La Parte VI, corresponde al tema de la Plataforma Continental y en su artículo 80 manifiesta: "El artículo 60 se aplica, muta-- tis mutandis, a las islas artificiales, instalaciones y estructu-- ras sobre la plataforma continental".

Una vez interpretado el artículo 60, que regula la construc-- ción de islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zo na económica exclusiva, se aplica éste mismo artículo, mutatis -

mutandis a las islas artificiales e instalaciones de la alta mar por lo tanto, la construcción que se haga de ellas en este espacio marino se hará con acuerdo de los demás Estados, se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia, y en caso necesario, se podrá establecer una zona de seguridad cuya extensión no excederá los quinientos metros alrededor de éstas, además, los buques deben respetar dichas zonas de seguridad y observar las normas internacionales de navegación en la vecindad de las islas artificiales e instalaciones y de las zonas de seguridad.

En caso que obstaculicen la utilización de rutas marítimas esenciales para la navegación internacional, no podrán establecerse las islas artificiales e instalaciones.

Inclusive, no poseen la condición jurídica de islas, ni un mar territorial propio, y su existencia no afecta la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva, o de la plataforma continental.

Y cuando queden abandonadas o en desuso, deberán ser retiradas completamente.

Un claro reflejo de lo dicho en éste mismo instrumento, es manifestado en los artículos 258 a 262, que integran la Parte XIII Sección 4 que regula Las Instalaciones o Equipo de Investigación Científica en el Medio Marino, expresando que el emplazamiento y utilización de todo tipo de instalación o equipo de investigación científica en cualquier Área del medio marino, estarán sujetas a las mismas condiciones para la realización de investigacio

nes científicas en cualquiera de esas áreas. En este caso, la alta mar.

Se habla sobre la condición jurídica de las instalaciones o equipo de investigación científica, de sus zonas de seguridad, que no deben obstaculizar las rutas de navegación internacional y sobre sus signos de identificación, en igual forma a lo dicho anteriormente.

Los Estados son los únicos que tienen derecho a construir islas artificiales e instalaciones.(33)

Las islas artificiales se construyen con fines científicos, industriales, turísticos, navales etc., mientras que las instalaciones son para recoger los datos meteorológicos, físicos, químicos, biológicos, para establecer puestos de socorro o de seguimiento de cohetes y proyectiles siderales y otros fines.

Concluyendo, la Libertad de Construir Islas Artificiales y -- otras Instalaciones, es el derecho que tienen todos los Estados con o sin litoral para construirlas en la alta mar, con sujeción a los derechos y deberes de los Estados, establecidos en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982.

(33) O.N.U., "Islas Artificiales e Instalaciones". Doc. of. A/AC 138/91 , p. 2.

5. Libertad de Pesca.

La pesca como interés internacional, nació como consecuencia de la libertad de los mares, fue posterior a la libre navegación y al libre comercio.

Cierto número de Estados realizaron una explotación irracional de los recursos, apoyados en la idea equivocada por mucho tiempo de que los recursos del mar eran inagotables.

La pesca en la alta mar, merece reglas que respondan a las nuevas circunstancias de desarrollo tecnológico, y del consiguiente riesgo de agotamiento de las especies.

Las causas que han originado la explotación irracional de los recursos vivos en dicho espacio marino entre otras son; el acceso de todos los Estados a la pesca sin discriminación que llevara a empobrecer o aniquilar los recursos; a la pesca en aguas superficiales y profundas de la alta mar; a los adelantos a las técnicas de captura y a los avances logrados en los sistemas tendientes a la conservación del pescado, que permiten a los buques permanecer mayor tiempo en el mar.

Todo ello comenzó a echar por tierra la idea de la inagotabilidad de los recursos en el mar.

De hecho la libertad de pesca en la alta mar, sólo daba lugar a una competencia irracional, que además de afectar con frecuencia la debida explotación de los recursos, favorecía únicamente a los Estados más desarrollados, al estimular una hegemonía en -

el aprovechamiento de los mares e impedir a los países débiles - una participación equitativa en su explotación.(34)

Poco a poco se fue fortaleciendo la idea de que había que --- adoptar medidas de conservación, mediante la acción acertada de los Estados, a través de la suscripción de tratados bilaterales y multilaterales.

Uno de los instrumentos actuales, que regula la libertad de pesca, es la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, estableciendo lo siguiente en su artículo 87 inciso e) "La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;", a la que se denomina Conservación y Administración de los Recursos Vivos en Alta Mar, abarca los artículos 116 a 120, manifestando que todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a:

a) sus obligaciones convencionales; b) los derechos y deberes - así como los intereses de los Estados ribereños que se estipulan, entre otras disposiciones, en el párrafo 2 del artículo 63- y en los artículos 64 a 67, y c) las disposiciones de esta sección.

El párrafo 2 del artículo 63 expresa que "Cuando en la zona económica exclusiva como en una área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen -- esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente -

(34) Sobarzo, México..., p. 20.

por conducto de las organizaciones subregionales o regionales -- apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente".

Los artículos 64 a 67 se refieren a la cooperación para la -- conservación, de especies altamente migratorias, mamíferos marinos, especies anádromas (que se originan en los ríos y prosiguen su ciclo vital en el mar) y las especies catádromas (que se originan en el mar y emigran a los ríos).

Se reconoce que todos los Estados, tienen el deber de tomar o de cooperar con otros Estados, en la toma de las medidas que en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias -- para la conservación de los recursos vivos de la alta mar.

Esto es considerable como una obligación, que han de observar los Estados para poder ejercer la libertad de pesca en la alta -- mar, ya que en caso de no imponer las medidas de conservación a los nacionales, tendría por resultado afectar la productividad -- de los recursos vivos del mar, y atentar contra los intereses de los Estados.

Los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vi-- vos, o diferentes recursos vivos situados en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias pa -- ra la conservación de tales recursos vivos. Con esta finalidad -- cooperarán, según proceda, para establecer organizaciones subre-- gionales o regionales de pesca.

En caso contrario, si cada uno de los Estados adoptaran medi-- das en forma unilateral, ellos podrían oponerse y nulificarse -- así sus esfuerzos individuales.

Una vez determinada la captura permisible, y establecer otras medidas de conservación para los recursos vivos de la alta mar, los Estados apoyados en datos científicos, tomarán medidas para mantener o restablecer las poblaciones, de manera que produzcan el máximo rendimiento sostenible, con arreglo a factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otras normas mínimas internacionales.

Los Estados aportarán e intercambiarán periódicamente por conducto de las organizaciones internacionales competentes, la información científica, las estadísticas sobre capturas y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces.

Y por último en lo regulado en la Convención de la Tercera CONFEMAR, en materia de pesca en la alta mar, manifiesta que, los mamíferos marinos estarán bajo un régimen de protección especial, y se otorga a los Estados costeros y a las organizaciones internacionales el derecho a "prohibir, limitar o reglamentar" su pesca en forma más estricta.

Concluyendo, se considera Libertad de pesca al derecho que tienen todos los Estados de que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar, con sujeción a las obligaciones que hayan contraído en virtud de tratados, a los derechos o intereses de los Estados ribereños y a los principios establecidos por el nu

vo derecho del mar. (35)

6. Libertad de Investigación Científica.

Constituye esta libertad, una de las aportaciones importantes del derecho del mar, porque en la Conferencia sobre el Derecho del Mar de 1958 en Ginebra, algunos países propusieron ser incorporada a las libertades de la alta mar, sin embargo fue desechada.

La libertad de investigación científica en la alta mar, surge a consecuencia de los importantes avances en la Ciencia y la Tecnología, por ello, la Convención sobre el Derecho del Mar de --- 1982, la reconoce como una de las libertades de la alta mar, en su artículo 87 inciso f) "La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII,".

Referente a la Parte VI, regula lo concerniente a la Plataforma Continental, por ello, la investigación científica que se realice en este espacio marino, requiere de la autorización del Estado ribereño por estar la plataforma continental bajo su soberanía. Situación contraria se presenta en la alta mar, donde los Estados no necesitan autorización alguna para realizarla.

Tocante a la Parte XIII que se denominó "Investigación Científica Marina" se obtiene lo siguiente; Todos los Estados, cual---

(35) Vargas, op. cit., p. 173.

quiera que sea su situación geográfica y las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho a realizar investigaciones científicas marinas, observando desde luego, los derechos y deberes de otros Estados.

En la realización de la investigación científica marina se -- aplicarán los principios siguientes; 1) se realizará exclusiva-- mente con fines pacíficos; 2) se realizará con métodos y medios-- científicos; 3) no se interferirá con los otros usos legítimos - del mar, 4) se respetarán los reglamentos pertinentes, incluidos los que se refieran a la protección del medio marino.

La investigación científica, no puede servir de fundamento ju rídico de reivindicaciones de parte alguna del medio marino, ni de sus recursos.

Los Estados y las organizaciones internacionales competentes-- deben observar para la realización de la investigación científica lo siguiente: 1) fomentar y facilitar su desarrollo y realiza-- ción; 2) fomentar su cooperación internacional con fines pacifi-- cos en base al respeto de la soberanía y de la jurisdicción; --- 3) cooperar mediante la celebración de acuerdos bilaterales y -- multilaterales, en la creación de buenas condiciones para su rea-- lización y para la integración de los esfuerzos de los cientifi-- cos, para estudiar la naturaleza y fenómenos que tienen lugar en el medio marino; 4) facilitar mediante su publicación y difusión la información sobre programas propuestos y sus objetivos, así - como los resultados obtenidos; 5) cooperar para promover la difu-- sión de información científica y los resultados obtenidos de su-- realización, sobre todo de los Estados en desarrollo, a través -

de programas para proporcionar enseñanza y capacitación a su personal técnico y científico, inclusive un Estado lo podrá hacer - por propia iniciativa o con la cooperación con otros Estados.

Un Estado que aplique la Parte XIII, dará a otros Estados a través de su cooperación, la información para prevenir y controlar daños a la salud, a la seguridad de las personas y al medio-marino.

Y respecto de las instalaciones o el equipo de investigación-científica del medio marino, no podrán dar base para delimitar - un mar territorial propio, ni zona económica exclusiva o plataforma continental, ya que no se les reconoce la condición de islas, en torno a ellas se puede establecer una zona de seguridad-cuya distancia será no mayor a los quinientos metros.

Los Estados y las organizaciones internacionales competentes, serán responsables por las medidas que se tomen en contravención a lo dispuesto por la Convención, respecto a las actividades de investigación científica marina, así como por los daños causados por la contaminación del medio marino, e indemnizarán los daños-resultantes de tales medidas.

Un ejemplo de investigación científica, lo es el experimento-Tropex 74, emprendido por 35 países africanos, europeos y latinoamericanos con objeto de realizar pronósticos meteorológicos a largo plazo.(36)

La investigación científica en la alta mar comprende, la pre-

(36) O.N.U., Tercera..., Doc. of. A/CONF.62 , Vol. II, p. 393.

servación del medio marino; la vigilancia, control y prevención de la contaminación marina; la obtención, elaboración e interpretación de datos oceanográficos en la alta mar y otros.(37)

Concluyendo, la Libertad de Investigación Científica, es el derecho que tienen los Estados con o sin litoral para realizar investigaciones científicas en la alta mar, en beneficio de la humanidad, con las debidas precauciones para evitar una contaminación en este espacio marino.

(37) O.N.U., Tercera..., Doc. of. A/CONF.62 , Vol. II, p. 389.

CAPITULO IV

Los Ensayos Nucleares en Alta Mar

- A. Antecedentes de la Realización de los -
Ensayos Nucleares.

- B. Negociaciones Conducentes al Tratado de
Prohibición de los Ensayos Nucleares en
tre 1955 y 1963.

- C. Tratado por el que se Prohiben los Ensa
yos Nucleares en la Atmósfera, el Espa
cio Ultraterrestre y Debajo del Agua.

- D. Efectos Producidos por la Realización -
de los Ensayos Nucleares.

- E. Responsabilidad Internacional.

Los Ensayos Nucleares en Alta Mar.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el 6 de agosto de 1946 un avilador norteamericano cumpliendo una orden expresa que venia de la Casa Blanca, ocupada entonces por el Presidente Harry S. Truman, lanzó una bomba sobre la ciudad japonesa de Hiroshima, formando así, el gigantesco hongo mortal en la atmósfera, se trataba de la primera bomba de desintegración de la materia.

Originandose con ello, la era nuclear en forma catastrófica para la humanidad, mostrandose inquieta ante el desarrollo y aumento de la potencia destructora de tales ingenios bélicos.

Como veremos, en los tiempos en que vivimos el progreso científico y la invención de nuevos métodos de energía atómica, han hecho surgir un problema más grave aún que el de la contaminación por los hidrocarburos.

Nos referimos, al ensuciamiento de las aguas marinas y del espacio aéreo superpuesto de la alta mar, como consecuencia de los ensayos de bombas o armas nucleares que se han realizado en ese espacio marino.

A. Antecedentes de la Realización de los Ensayos Nucleares.

La problemática que representa la realización de los ensayos nucleares y sus efectos, ha sido estudiada por los juristas americanos Margolis, McDougal y Schlei, y por el profesor japonés Shigeru Oda y por el francés Gilbert Gidel y reconocieron todos ellos que la realización de los ensayos nucleares restringen el Principio de la Libertad de los Mares.

Los Estados Unidos de América, Francia, el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, han realizado ensayos nucleares en los Océanos Pacífico y Atlántico en: Eniwetok, Montebello, Christmas y - Bikini. Precisamente en éste último islote, es decir, nos referimos a Bikini, fue en donde los Estados Unidos efectuaron su primer ensayo nuclear submarino el 4 de julio de 1946, su potencia fue semejante a la de Hiroshima. Como consecuencia de la serie de ensayos nucleares que efectuó en zonas de la alta mar, éste señaló a todos los navegantes, los límites de dichas zonas a fin de evitarles serias y graves dificultades. Pese a todas las prevenciones, Japón es uno de los países, que más ha sufrido en carne propia el mortífero impacto de los ensayos nucleares.

Ya que el 10. de marzo de 1954, los miembros de la tripulación de un pesquero japonés, el Fukuryu Maru, pasadas las seis de la mañana habían observado un inmenso resplandor iluminado en el horizonte a varias millas de distancia de ellos, y horas más-

tarde, la nube radiactiva que se formó, cubrió al pesquero, dando por resultado que la tripulación comenzara a sentir "dolorosas" quemaduras. Una vez transcurridos varios días, falleció uno de los dos pescadores más graves, en el mismo año en que sucedió la tragedia, mientras que a los demás pescadores, la radiactividad los había invadido no sólo exteriormente, sino ahora, interiormente.(38)

El percance tuvo lugar, pese a que la nave se encontraba fuera de la zona de peligro de 50,000 millas cuadradas, que había delimitado previamente el Gobierno de Estados Unidos. Y para mitigar los efectos de los daños ocasionados, tanto a la tripulación del Fukuryu Maru, como a la industria pesquera japonesa, entregó al Gobierno japonés, la cantidad de dos millones de dólares para que los distribuyera equitativamente entre los perjudicados. Lo hacía con un carácter puramente gracioso, y que ello no implicaba el reconocimiento de responsabilidad alguna en Derecho.

Postura considerada contraria, ya que la nave se encontraba fuera de la zona de peligro en la alta mar.

Durante los ensayos nucleares de 1954, la navegación aérea -- también se vió afectada, por la delimitación que había hecho el Gobierno norteamericano de las llamadas "zonas peligrosas" en el Océano Pacífico, ya que en la zona de Christmas no pasa ninguna línea regular de aviación, y respecto a la zona de Bikini-Eniwetok

(38) Ruiz García, Enrique, "Suspense Atómico", p. 142.

tok las aeronaves durante el periodo de ensayos nucleares, tuvieron que seguir una ruta al norte de la zona y recorrer unas 50 - millas más en el curso de sus vuelos.(39)

Los ensayos nucleares de 1956 realizados con ingenios menos - potentes, provocaron, temblores de tierra y alteraciones atmosféricas en el Japón.

El jurista MCDougal todavía argumento en favor de los ensayos nucleares, asemejándolos con el carácter lícito de las "maniobras navales", sosteniendo que éstas últimas tienen por consecuencia, el cerrar a la navegación determinadas zonas de la alta mar. En lo que respecta a su legalidad, las maniobras navales -- han sido aprobadas tácitamente por los miembros de la comunidad-internacional, además los peligros que pudieran ocasionar nunca-podrían compararse con los que se derivan de los ensayos nucleares. Y respecto a la ocupación de la alta mar, sólo es por tiempo limitado, y en zonas reducidas y conocidas. Situaciones contrarias se presentan al hablar de los ensayos nucleares, porque no son aprobados por la mayoría de los miembros de la comunidad-internacional, su realización en zonas de la alta mar abarca --- grandes extensiones durante tiempo considerable, y en lo que respecta a los peligros que representan, son devastadores tanto para la flora y fauna marinas, como para el hombre. Y por último - e importante es que no fueron reconocidos ni prohibidos por el -

(39) Azcárraga, Derecho..., p. 137.

Derecho.

Una vez inaugurada en 1958 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se iniciaron los debates sobre la contaminación por radiactividad en la alta mar, en donde las delegaciones de Estados Unidos y de la Gran Bretaña, sostuvieron la ofensiva para bloquear los párrafos 2 y 3 del artículo 48 --- (convertido en el artículo 25 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958, en materia de desperdicios nucleares). Para ese entonces los riesgos de la contaminación ambiental y marina por radiactividad, se asociaban principalmente a los ensayos nucleares que venían realizando las dos potencias que las monopolizaban en la alta mar. Y sostenían la ofensiva, porque no podían tolerar una norma que los obligase a elaborar una reglamentación que les impediría realizarlos. A cambio de su oposición al texto, sometieron una protesta a la trigésima primera sesión de la Segunda Comisión, en el sentido, de reforzar el rol del Organismo Internacional de Energía Atómica (O.I.E.A.), el de proseguir los estudios necesarios y el de adoptar medidas convenientes para ayudar a los Estados a fiscalizar la evacuación o lanzamiento al mar de los desperdicios radiactivos, mediante la promulgación de normas. Varias delegaciones se opusieron a la propuesta anglo-norteamericana, que se fundaba en eliminar los párrafos 2 y 3 del artículo 48, mientras apoyaban lo establecido por la Segunda Comisión en lo descrito por los párrafos del artículo señalado, só lo que se realizó la modificación a la parte que se refería a -- los "experimentos" por el de "cualquiera actividades", quedando-

convertido así en el artículo 25 de la Convención sobre la Alta-Mar de 1958, ya descrito en el Primer Capítulo. Además se le considera la primera disposición en materia de ensayos nucleares y desperdicios radiactivos en el derecho positivo.

En la misma Conferencia, el 27 de abril de 1958 se aprobaron dos resoluciones, la primera referente a la contaminación de la alta mar por los desperdicios radiactivos, en donde se reconoce que existe la necesidad de una acción internacional respecto a la eliminación de los desechos radiactivos en el mar; y la segunda resolución, denominada "Experimentos Nucleares en Alta Mar" y establece lo siguiente:

"Reconociendo que muchos Estados temen profunda y sinceramente - que las explosiones nucleares constituyen una infracción de la libertad del mar. Reconociendo que el problema de los experimentos y producción nucleares está todavía sometido al estudio de la Asamblea General en virtud de varias resoluciones sobre esta cuestión, y de la Comisión de Desarme y que en la actualidad está sometido al examen y discusión de los gobiernos interesados. Decide remitir este asunto a la Asamblea General de las Naciones Unidas para que tome las medidas pertinentes".(40)

La preocupación mundial no se vio esperar, y una prueba de -- ello, es la diputación de hombres de ciencia presidida por el -- Doctor Linus Pauling, que presentó al Secretario General de las

(40) Sociedad Peruana de Derecho Internacional, "Revista Peruana de Derecho Internacional", p. 114.

Naciones Unidas, una petición firmada por 9000 científicos de 43 países, entre ellos varios premios Nóbel, en la que se pedía la concertación inmediata de un acuerdo internacional para detener los ensayos nucleares. Inclusive los científicos llegaron a precisar, que los ensayos nucleares submarinos por muy débiles que fueran, pueden ser detectados, porque las ondas acústicas pueden ser definidas a distancias de varios kilómetros.(41)

Pasaremos a describir en el siguiente punto a tratar, las negociaciones que se llevaron a cabo para poder pactar un documento de suma trascendencia para la humanidad.

B. Negociaciones Conducentes al Tratado de Prohibición de los Ensayos Nucleares entre 1955 y 1963.

A principios de 1950, el desarrollo de las armas nucleares provocó peticiones de una cesación de todos los ensayos de armas nucleares. En todo el mundo surgió una creciente preocupación, por los peligrosos efectos de las precipitaciones radiactivas, producidas por las explosiones de ensayos de armas nucleares.

En 1955, la Unión Soviética pidió, que se concertara un acuerdo por el que se suspendieran o se prohibieran todos los ensayos

(41) Ruiz, op. cit., p. 155.

nucleares, con una supervisión o vigilancia fundamentalmente nacionales.

Pero nuevamente en junio de 1957, propuso formalmente un acuerdo sobre la cesación inmediata de todos los ensayos de armas atómicas y de hidrógeno, aunque sólo fuera por un periodo de dos o tres años, así como la creación de una comisión internacional-encargada de supervisar el acuerdo y el establecimiento, con carácter recíproco, de puestos de control. Además las Potencias -- Occidentales sostuvieron que cualquier suspensión temporal de -- los ensayos, debía estar vinculado a la cesación de la produc--- ción de material fisionable para armamentos.

El Presidente del Consejo de Ministros de la URSS, N.S. Khrushchev, en abril de 1958, dirigió una carta al Presidente Eisenhower, en la que señalaba la decisión tomada por el Gobierno de la Unión Soviética, de poner fin a los ensayos nucleares y pedía a las Potencias Occidentales que hicieran lo mismo, pero se reservaba el derecho a reanudar dichos ensayos, si las Potencias Occi dentales así lo hacían. Ante la imposibilidad de lograr una sus- pensión mutua, se reanudaron los ensayos por ambas partes.

Los Estados Unidos, el Reino Unido y la Unión Soviética convi nieron en iniciar el 31 de octubre de 1958, unas negociaciones - en Ginebra, para tratar de llegar a un acuerdo, sobre un tratado relativo a la suspensión de los ensayos de armas nucleares. Fran cia declaró, que no firmaría un tratado de prohibición de los en sayos nucleares, a menos que fuera acompañado de otras medidas -

de desarme. Las tres Potencias acordaron unilateralmente suspender los ensayos de armas nucleares, aproximadamente al comienzo de la Conferencia sobre la Suspensión de los Ensayos de Armas Nucleares, y mantuvieron esta suspensión con carácter voluntario. Entretanto, Francia realizó su primer ensayo nuclear en 1960. Y al principio de la Conferencia, en enero de 1959, el Reino Unido y los Estados Unidos, convinieron en que la prohibición dependiera únicamente de un control eficaz. Pasando a ser la cuestión de la verificación, el tema principal de las siguientes negociaciones.

En esta Conferencia se realizaron progresos considerables,--- porque las partes acordaron que un tratado debería de prohibir todos los ensayos en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua.

La Conferencia se reunió nuevamente por un periodo breve a finales de 1961, pero no logró ningún progreso, y se suspendió finalmente en enero de 1962. En las últimas sesiones de la Conferencia, la URSS manifestó su oposición a cualquier tipo de control internacional, mientras continuara la carrera de armamentos afirmando que este control podía servir como medio de espionaje.

Posteriormente, presentó un proyecto de tratado sobre la suspensión de todos los ensayos nucleares en la atmósfera, en el espacio ultraterrestre y bajo el agua, cuya supervisión debería efectuarse mediante los medios nacionales de detección.

El Reino Unido y los Estados Unidos rechazaron los argumentos de la Unión Soviética y su proyecto de tratado, así terminó algo que parecía un intento esperanzador y alentador de lograr un tra

tado de prohibición de los ensayos nucleares.

Cuando el Comité de Desarme de Dieciocho Naciones se reunió en Ginebra en marzo de 1962, para examinar la cuestión de un desarme general y completo, se produjo un acontecimiento importante, ocho Estados no alineados (Brasil, Birmania, Egipto, Etiopía, India, México, Nigeria y Suecia) habían pasado a ser miembros del Comité, y manifestaron que estaban también interesados en una prohibición de los ensayos nucleares, desempeñando además un papel activo y moderador.

En agosto de 1962, los Estados Unidos y el Reino Unido presentaron dos variantes de proyectos de tratado; el primero era un tratado de prohibición completa de los ensayos, basada en el principio de inspecciones obligatorias sobre el terreno; el segundo era un tratado de prohibición parcial de los ensayos nucleares limitado a los tres medios, es decir, la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua, sin verificación internacional. (42)

Se propuso el 10. de enero de 1963, como fecha de cesación de los ensayos nucleares, tanto si se adoptaba el proyecto de tratado de prohibición total como el de prohibición parcial.

La Unión Soviética rechazó ambos proyectos de tratado, el de prohibición total porque preveía inspecciones obligatorias sobre

(42) O.N.U., "Estudios de las Naciones Unidas sobre el Desarme",

el terreno; y el de prohibición parcial porque excluía los ensayos subterráneos.

Y el 10 de junio de 1963, los Estados Unidos, el Reino Unido y la Unión Soviética, habían convenido en celebrar a mediados de julio conversaciones sobre la cesación de los ensayos nucleares.

El 2 de julio, la Unión Soviética declaró, que estaba dispuesta a firmar un tratado de prohibición limitada de los ensayos en los tres medios que no originaban controversias, es decir, en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua.

Las negociaciones trilaterales comenzaron en Moscú, el 15 de julio de 1963 y concluyeron el 25 de julio, cuando se rubricó el texto del Tratado. Este fue firmado el 5 de agosto por los representantes de las tres Potencias, quedando abierto a la firma en las capitales de cada uno de los tres Estados.

Así es como se creó, para beneficio de la humanidad el Tratado por el que se prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua.

C. Tratado por el que se Prohíben los Ensayos Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua

Este Tratado fué el primer acuerdo internacional de alcance mundial en materia de ensayos nucleares, y concertado dentro de la esfera de la limitación de las armas nucleares.

Es un acontecimiento de importancia histórica, que contribuyó mucho a reducir la contaminación radiactiva en la atmósfera y en el medio marino.

Ya que en él, se prohíben a los Estados Partes que efectúen pruebas nucleares en cualquiera de los tres medios, es decir, la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua, si tales pruebas dan lugar a la presencia de desechos radioactivos más -- allá de los límites de su autoridad o control, donde efectúen -- las pruebas.(43)

El Tratado fue firmado el 5 de agosto de 1963, por los representantes de: W.A. Harriman, de los Estados Unidos; Lord Hail---shan, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y -- por; A.A. Gromyko, de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Tratado está integrado por cinco artículos, y el 10 de -- octubre de 1963 entró en vigor, hasta la fecha 110 Estados son -- Partes en él, sólo dos Estados poseedores de armas nucleares, -- China y Francia, figuran entre los que no se han adherido al mismo.

En su preámbulo se manifiesta lo siguiente;

"Los Gobiernos de los Estados Unidos de América, del Reino -- Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que en adelante se denominarán -- "Partes Originarias".

(43) Illanez Fernández, Javier, "El Derecho del Mar y sus Problemas Actuales", p. 74.

Proclamando como su finalidad principal la de alcanzar lo antes posible un acuerdo de desarme general y completo bajo estricto control internacional de conformidad con los objetivos de las Naciones Unidas, que ponga término a la carrera de armamentos y que elimine el incentivo para la producción y el ensayo de toda clase de armas incluidas las armas nucleares.

Procurando alcanzar la suspensión permanente de todas las explosiones de ensayo de armas nucleares, determinados a proseguir las negociaciones con este fin, y deseando poner término a la -- contaminación del ambiente por las sustancias radiactivas.

Han convenido en lo siguiente:

Artículo I

1. Cada una de las Partes en este Tratado se compromete a prohibir, a prevenir, y a no llevar a cabo cualquier explosión de ensayo de armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad.

a) En la atmósfera, más allá de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, incluidas las aguas territoriales o la alta mar; o

b) En cualquier otro medio si tal explosión causa la presencia de desechos radiactivos fuera del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o autoridad se efectúa tal explosión. Que da entendido a este respecto que las disposiciones de este apartado no prejuzgan la celebración de un tratado del cual resulte-

la prohibición permanente de todas las explosiones nucleares de ensayo, incluidas todas las explosiones subterráneas, y cuya celebración las Partes procuran alcanzar, como lo manifiestan en el Preámbulo a este Tratado.

2. Cada una de las Partes en este Tratado se compromete además a abstenerse de causar o alentar el que se efectúen explosiones de ensayo de armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear o de participar de modo alguno en tales explosiones, cualquiera que sea el lugar en que se efectúen en cualesquiera de los medios indicados, o que tengan el efecto a que se refiere el párrafo I de este artículo.

Artículo IV

Este Tratado tendrá duración ilimitada.

Cada una de las Partes tendrá derecho, en ejercicio de su soberanía nacional, a retirarse del Tratado si decide que sucesos extraordinarios, relacionados con la materia que es objeto de este Tratado, han perjudicado los intereses supremos de su país. De esa retirada deberá notificar a todas las demás Partes en el Tratado con una antelación de tres meses.

Los artículos II, III y V, se refieren a las enmiendas que se le pueden hacer al Tratado; a su ratificación y adhesión al mismo y, finalmente a las copias certificadas que se transmitieran a los Estados que se adhieran a él.

La cuestión de la cesación de los ensayos de armas nucleares, ha sido debatida por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas desde 1957, durante más tiempo que cualquier otra cuestión de desarme. De 1958 a 1979, la Asamblea General -- aprobó 36 resoluciones que se refieren exclusivamente a la cesación de los ensayos de armas nucleares.

Al Tratado, también se le ha denominado Tratado de Prohibición Parcial de los Ensayos de Armas Nucleares, porque únicamente es aplicable a los tres medios que hemos mencionado, entre -- ellos la alta mar, ya que los ensayos subterráneos siguen permitidos, lo cual se debe a la imposibilidad de un acuerdo sobre -- los métodos de inspección, para comprobar las posibles violaciones.

El Tratado de Prohibición, también preceptúa, que ninguna de las Partes ayudará a otras Naciones a realizar ensayos en los me dios que se han prohibido. Pero además abre la puerta a ulteriores convenios relativos al control de armamentos nucleares.

Inclusive, cualquier Nación que firme el Tratado, tendrá la - oportunidad de retirarse si estima que extraordinarios acontecimientos vinculados al contenido del Tratado, ponen en peligro -- sus supremos intereses nacionales; de ninguna manera se perjudicará el derecho de propia defensa de Nación alguna.(44)

(44) Servicio de Información de los Estados Unidos, "Tratado que prohíbe las Pruebas de Armas Nucleares", p. 2.

Un ejemplo de ello, es el punto de vista estadounidense por-- que señala: "Las violaciones secretas son posibles, y posibles - también los preparativos secretos para una retirada del Tratado, si que debemos mantener nuestra vigilancia y nuestro poderío y estar preparados para retirarnos del Tratado y reanudar toda clase de pruebas nucleares, si debemos hacerlo".

El Tratado se le observan las siguientes limitaciones; No se estableció ningún mecanismo para comprobar si las Partes cum-- n sus obligaciones. Los Estados poseedores de armas nuclea-- sabían que cada uno de ellos podían controlar unilateralmen a aplicación del Tratado, utilizando sus propios medios n-- ales de verificación, mientras que las demás Partes confia-- también, en que no sería posible una infracción sin que ésta detectada.

En la práctica, como se permite que las Partes efectúen ensa-- ubterráneos, no parece haber razón alguna para violar el -- o.

y que olvidar, que los tres representantes de las delega las "Partes Originarias" estuvieron de acuerdo en que, constituía un primer paso importante hacia el fortalecimiento de la paz.

Además, consideramos que administró cierta relajación a la cooperación internacional, pero lo más importante es que, prohibió ensayos nucleares que se realizaban en las aguas y el espacio superpuesto de la alta mar, y que tantos daños oca--

sionaron al hombre y a la flora y fauna marinas. Y contribuyó a crear un ambiente que facilitó las negociaciones de otros Tratados para la limitación de armas nucleares. Todo ello para beneficio y tranquilidad de la humanidad.

D. Efectos Producidos por la Realización de los Ensayos Nucleares.

La introducción de sustancias radiactivas resultantes de los ensayos nucleares en la alta mar, ha contribuido al mayor peligro que implica la contaminación en sus aguas, flora y fauna marinas. Y desde luego, el también afectado por ellos, el hombre.

Pero, consideramos de importancia y para su mayor comprensión el mencionar el significado de algunos términos que emplearemos en el desarrollo del presente punto.

a) Contaminación del Medio Marino: "Es la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, cuando produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo -

de los lugares de esparcimiento.(45)

b) Radiactividad o Radioactividad; "Es la energía de los cuerpos radiactivos, entendidos éstos como los cuerpos que emiten radiaciones, invisibles e impalpables, dotados de una actividad -- particular".(46)

Hay que considerar que hay radiactividad natural proveniente del fondo marino, cuya fuente original son los rayos cósmicos. Inclusive todo organismo vivo está normalmente expuesto a alguna cantidad de radiación, que emana de materia radiactiva presente dondequiera, aunque en cantidades pequeñas.

No todos los miembros del "Club Nuclear" forman parte del Tratado de Prohibición de los Ensayos de Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua de 1963. Los Estados que no están adheridos a el Tratado son; China y --- Francia, y precisamente éste último país, ha realizado sus ensayos nucleares en el atolón de Mururoa a 720 millas al sureste de Tahití, y han provocado una gran dispersión de materia radiactiva que en forma de lluvia se precipita al mar, sus efectos se -- han percibido tanto en el hombre, como en las especies marinas, -- aún las que habitan en regiones bien alejadas del lugar del acontecimiento.(47)

(45) Secretaría de Comercio, "Comercio y Desarrollo", p. 22.

(46) Nweihed, Kaldone G., "La Contaminación Marina ante el Derecho Internacional", p. 26.

(47) The University of New Mexico School of Law, "Natural Resources Journal", p. 353.

Lo anterior es considerado, como una fuente importante de contaminación marina de radionúclidos transuránicos (elementos artificiales posteriores al uranio, de larga vida y empleados en --- reacciones nucleares).(48)

Y en lo que se refiere a los ensayos nucleares submarinos en la alta mar, Estados Unidos de Norteamérica de 1946 a 1958, los realizó en los atolones de Bikini y Eniwetok, se les consideró - los medios marinos más radiactivamente contaminados del mundo, y los resultados fueron; daños devastadores causados por el calor y la radiación, la flora y la fauna de los atolones acusan perturbaciones permanentes debido a la fuente continua de elementos transuránicos de larga vida (entre ellos el Plutonio).

Los ensayos nucleares de los Estados Unidos llevados a cabo - en el Pacífico, en marzo de 1954, minaron la salud de 82 habitantes de las islas Marshall de Micronesia, y si recordamos lo sucedido a los 27 pescadores japoneses tripulantes del Fukuryu Maru que también resultaron perjudicados. El Gobierno japonés tuvo -- que disponer la destrucción de 176 toneladas aproximadamente de atún capturado, lo que repercutió negativamente en el precio del atún japonés en general, determinando el Gobierno norteamericano el pago de una indemnización.

Los efectos de la radiactividad a consecuencia de los ensayos

(48) Deese, David A., "Energía Nuclear y Desechos Radiactivos", -
p. 78.

nucleares, sobre las células de los organismos vivos desde el -- punto de vista bioquímico, es necesario agregar que los produc-- tos comestibles del mar sufren una alteración negativa en su ca-- lidad, y si el nivel es alto, el efecto será sencillamente dele-- téreo, tanto para la cadena trófica del mar, como para el consu-- midor humano. En otras palabras, las sustancias radiactivas se - distribuyen en determinadas zonas en el cuerpo hasta causar le-- siones graves a los órganos más vulnerables, o bien, la muerte. También pueden producir enfermedades en los huesos, en la san-- gre, tumores o nódulos en la tiroides etc.

La capacidad de los organismos marinos es de concentrar los-- metales pesados a través de los núclidos radiactivos provenien-- tes de las explosiones nucleares, un ejemplo de núclidos es el - Plutonio, cuyo comportamiento en el medio marino, es extremada-- mente reactivo en el agua oceánica, y es rápidamente absorbido - en la superficie de grandes algas. Basta un microgramo para pro-- vocar cáncer de pulmón por inhalación.(49)

Concluyendo, consideramos que las consecuencias de la realiza-- ción de los ensayos nucleares en manos del hombre, redundan direc-- tamente en él mismo. Ya que no sólo causa contaminación en el me-- dio marino, sino provoca la muerte de hombres inocentes, desgra-- ciadamente para él sólo es primero su poderío y grandeza mili-- tar, que el conservar las riquezas de que es poseedor, como la - vida de él y de todo el reino animal y vegetal que le rodea.

(49) C.O.N.A.C.I.T.. "Ciencia y Desarrollo", p. 27.

E. Responsabilidad Internacional.

Nuestro método a seguir para la determinación de la Responsabilidad Internacional, será remontandonos al caso concreto de la tragedia suscitada al pesquero japonés Fukuryu Maru.

El acontecimiento se suscito el 10. de marzo de 1954, cuando el Gobierno de Estados Unidos de América había realizado un ensayo nuclear en la alta mar, en la llamada "zona peligrosa" de --- 50,000 millas cuadradas, mientras navegaba el pesquero japonés - Fukuryu Maru, fuera de la zona previamente establecida para realizar el ensayo nuclear, resultando los pescadores con heridas graves y el pescado capturado también contaminado por la lluvia radiactiva que los cubrió.

La respuesta del Gobierno estadounidense no se vio esperar, - porque entregó al Gobierno japonés ex gratia, la cantidad de dos millones de dólares para que los distribuyera equitativamente entre la tripulación del Fukuryu Maru y la industria pesquera. Con ello, establecía que el pago lo había hecho en esas condiciones, porque no estaba obligado jurídicamente a hacerlo.

Considero, que la Responsabilidad Internacional en que incurre Estados Unidos, por la realización del ensayo nuclear y sus efectos, debe resolverse en base a la aplicación de la Doctrina del "Abuso del Derecho", consistente; Cuando el Estado que afecte a otros Estados, sustancialmente por medio de emanaciones de-

ensayos nucleares que produzcan contaminación del aire o de las aguas, no está abusando de sus propios derechos, sino interfiriendo con los derechos de otros, pues lo que se infringe es la integridad y la inviolabilidad territorial del Estado lesionado. El Estado que hace esto, incurre en violación del deber de no interferencia establecido por el derecho internacional consuetudinario, sentado en forma general en la máxima: "sic utere tuo ut alienum non laedas" y significa (usa lo tuyo de modo que no damages la propiedad de otros).(50)

Si el principio que prohíbe el abuso del derecho ha sido aceptado como norma de derecho internacional, entonces cualquier abuso de un derecho constituirá una violación de dicha regla, y por lo tanto será un acto ilegal que dará lugar a Responsabilidad Internacional.

Anzilotti, indica que "La Responsabilidad nace de la violación injusta del derecho ajeno y acarrea la obligación de reparar en la medida en que exista un nexo con un sujeto agente, es decir, que sea imputable a éste.(51)

La Responsabilidad consistirá fundamentalmente en la obligación de reparar daños o de indemnizar.(52)

(50) Sorensen, Max, "Manual de Derecho Internacional Público", -- p. 513.

(51) Díaz, Luis Miguel, "Responsabilidad del Estado y Contaminación". p. 35.

(52) Idem., p. 126.

Para que se tipifique la Responsabilidad Internacional, se requiere, que la norma u obligación infringida, bien sea convencional o consuetudinaria, esté en vigencia en el momento en que se cometió el ilícito internacional.

Para el Derecho Internacional, constituyen Principios de importancia, "el que las naves que naveguen por la alta mar, se encuentran sometidas bajo jurisdicción exclusiva del Estado - pabellón enarbolan". Este principio, ha estado fincado firmemente desde hace muchos años en la conciencia internacional. Además toda interferencia de que sea objeto una nave que realiza una actividad lícita en la alta mar, es ilegal y constituye una violación a la soberanía del país cuya bandera enarbola.

El siguiente Principio es el que constituye la "Soberanía Territorial" consistente, en la jurisdicción completa y exclusiva que un Estado ejerce sobre todas las personas y cosas que se encuentran dentro, debajo o por encima de su territorio.(53)

Para lo cual, algunos autores extienden el concepto de Territorio, hasta el punto de comprender "cosas" situadas fuera del territorio de un Estado pero que caen dentro de su jurisdicción- y han sido llamadas "partes ficticias del territorio", inclusive las embarcaciones en la alta mar, constituyen una excepción ya - que reflejan la prolongación de su jurisdicción más allá de dicho territorio.

(53) Sorensen, op. cit., p. 264.

Considero que Estados Unidos, incurrió en Responsabilidad Internacional por los siguientes supuestos:

En primer lugar: la actividad a la que se dedicó la tripulación del Fukuryu Maru es la pesca en la alta mar, por lo tanto, es una actividad lícita, además es un derecho que tiene el Japón y sus nacionales al igual que los demás países con o sin litoral el que pesquen en ése espacio marino.

En segundo lugar: fue interferida la tripulación cuando la lluvia radiactiva producto del ensayo nuclear los contaminó, por consiguiente se viola la soberanía territorial, ya que el pesquero japonés y su tripulación están bajo la jurisdicción del Estado japonés, constituyendose desde luego, la prolongación de la jurisdicción más allá de su territorio.

En tercer lugar, ya que la tripulación del Fukuryu Maru se dedicó a una actividad lícita en la alta mar y fueron interferidos por contaminación radiactiva, con ello se constituye una violación a la soberanía del Japón.

En cuarto lugar, se produce un daño material al pesquero japonés, en base a que sus tripulantes se vieron enfermos y uno murió más tarde, también resultó contaminado por radiactividad el pescado capturado, redundando en una pérdida monetaria para la industria pesquera, afectandose así parte del patrimonio de la industria.

Ahora bien, por la lluvia radiactiva producto del ensayo nuclear que contaminó a la tripulación y el pescado capturado, de radiactividad, se violó la soberanía del Japón, con ello se prue

el que Estados Unidos viola el deber de no interferencia consistente en "usa lo tuyo de modo que no damages la propiedad de ---- otros". Por lo tanto se presenta, la violación a una norma de Derecho Internacional, constituyéndose por consiguiente la realización del ensayo nuclear un acto ilícito, aún cuando los ensayos nucleares no estaban prohibidos por el Derecho Internacional en esa época, el lugar de realización en éste caso fue la alta mar, espacio marino que no se encuentra bajo ninguna soberanía de algún país, ya que está sujeto al uso común de todos los Estados. En lo que se refiere a la Imputabilidad del Estado, que es el nexo causal entre el daño causado y el sujeto agente, se presenta una estrecha relación entre los daños sufridos por los pescadores, la industria japonesa con su pescado capturado y la lluvia radiactiva producto del ensayo nuclear, cuya realización había ordenado Estados Unidos.

Y en lo que se refiere al Daño, éste fue material y ya lo mencionamos anteriormente.

El Efecto de la Responsabilidad Internacional, consiste en que el Estado en que incurrió en ella, estará obligado a la consecuente reparación. Sólo que al respecto, Estados Unidos realizó el pago de una indemnización ex gratia, aclarando, que no tenía obligación jurídica para ello.

Sin embargo con nuestros fundamentos consideramos que si tenía obligación jurídica para realizar el pago de una indemnización, ya que una reparación no es posible.

Considero otro aspecto que no hay que dejar vacío, el que Es-

tados Unidos al realizar los ensayos nucleares en la alta mar, y delimitar una "zona peligrosa" de hasta 400,000 millas cuadradas estaba pretendiendo derechos exclusivos sobre esa zona de la alta mar e impedía que buques de otra nacionalidad ejercieran sus derechos en ése espacio marino. Lo cual es contrario a lo establecido por el Derecho Internacional, claro, aún todavía no codificado, ya que como se tiene en conocimiento, el Principio de Libertad de los Mares era reconocido y aceptado por la mayoría de los Estados, y sin embargo se estaba infringiendo, porque no se podía ejercer cualquier otra de sus consecuencias como en navegar, pescar, sobrevolar o el tender cables y tuberías submarinos en esa zona de la alta mar que estaba prohibida. Al Principio de Libertad de los Mares se le concidera, parte integrante de los "Principios de Derecho Internacional".

Korovin manifiesta, que la libertad de los mares debe estar al servicio de la paz, la seguridad y la cooperación internacional y no debe violarse.

Podemos concluir, que en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958, se reconoció que existe -- una seria y genuina aprensión por parte de muchos Estados de que los ensayos nucleares, constituyen una transgresión a la Libertad de los Mares.

Conclusiones

Esto más que un resumen del presente trabajo de tesis, es lo más trascendente que considero, desde mi particular punto de vista, ya que es importante el estudio de la realización de los ensayos de armas o de bombas nucleares en las aguas y el espacio aéreo de la alta mar, y su consiguiente Responsabilidad Internacional en que incurre el Estado que las efectuó, ya que en la actualidad los ensayos nucleares en ése espacio marino, no se realizan desde 1963, por los Estados que son Partes en el Tratado que los prohíbe, pero desafortunadamente no es lejana la posibilidad de que éstos se reanuden, por las situaciones bélicas y la ambición por el poderío que algunos Estados pretenden.

1. La Convención sobre la Alta Mar de 1958, de la Primera CONFEMAR, constituye la primera codificación en materia del Derecho del Mar. Y concibe a la Alta Mar, como la parte del mar no perteneciente al mar territorial, ni a las aguas interiores de un Estado.

Mientras que la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, de la Tercera CONFEMAR, constituye un instrumento con espíritu justiciero que regula todos los aspectos del mar. Y adopta una concepción excluyente sobre lo que es la Alta Mar, además aporta las siguientes innovaciones: la utilización de la alta mar con fines pacíficos; la cooperación de todos los Estados Partes pa-

ra reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y; las transmisiones no autorizadas de radio y televisión desde la alta --- mar. Ambos instrumentos establecen que éste espacio marino es - considerado como "res communis omnium", es decir, patrimonio co mún de la humanidad.

2. La Seguridad de la Navegación, es necesaria que exista, ya que en caso contrario el tráfico marítimo sería un caos, peli-- grando con ello las relaciones internacionales de los Estados, - y precisamente éstos están obligados a dictar a sus buques, dig posiciones encaminadas a la utilización de semales, para preve-- nir abordajes; para la capacitación de las tripulaciones; para las condiciones de trabajo; para la seguridad de la vida humana en el mar; las obligaciones de asistir a personas y buques; pa-- ra el mantenimiento de las comunicaciones y las conducentes a - la navegabilidad del buque.

Todo ello, fue regulado por los dos instrumentos que hacemos -- mención de la Primera y Tercera CONFEMAR.

3. El Principio de Libertad de los Mares, establece que la alta mar, debe estar abierta a todos los países del mundo, ningun-- o de los cuales puede tenerlo bajo su dominio exclusivo.

El progreso de la Ciencia y la Tecnología, fue previsto por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, porque estable-- cio dos libertades más a las tradicionales ya existentes, y --- son; La Libertad de Construir Islas Artificiales y otras Insta-- laciones, las cuales no poseen la condición jurídica de islas, -

ni un mar territorial propio, y su existencia no afecta la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental y; la Libertad de Investigación Científica, la que se deberá realizar siempre con fines pacíficos. Todo lo anterior, desde luego en la alta mar.

4. La Convención sobre la Alta Mar de 1958, estableció una disposición en materia de ensayos nucleares y desperdicios radiactivos, la cual es considerada como la primera en su materia dentro del derecho positivo, es decir, nos referimos al artículo - 25.

En la misma Conferencia se aprobó la Resolución denominada "Experimentos Nucleares en Alta Mar", en donde se reconoce, la profunda preocupación de los Estados por las explosiones nucleares porque son una infracción de la libertad del mar.

5. El primer acuerdo internacional de alcance mundial en materia de ensayos nucleares, es el Tratado por el que se Prohíben los Ensayos Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua, firmado en Moscú el 5 de agosto de 1963, y en él se comprometen los Estados Partes, a no llevar a cabo - cualquier explosión de ensayo de armas nucleares en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad en los tres medios mencionados.

Gracias al presente Tratado, se disminuyó la contaminación radiactiva en las aguas y el espacio aéreo en la alta mar, para beneficio de la humanidad.

6. Se ha visto que los efectos por la realización de los ensayos nucleares son catastróficos, tanto para la flora y fauna marinas de la alta mar, como para el hombre, de acuerdo a lo previamente manifestado.

7. La Responsabilidad Internacional en que incurrió Estados Unidos, por efectuar el ensayo nuclear en la alta mar el 10. de marzo de 1954 y que perjudicó al pesquero japonés Fukuryu Maru, debe resolverse en base a la aplicación de la Doctrina del "Abuso del Derecho" consistente; Cuando el Estado que afecte a ---- otros Estados, por medio de emanaciones de ensayos nucleares, - que produzcan contaminación del aire o de las aguas, no está -- abusando de sus propios derechos, sino interfiriendo con los derechos de otros, pues lo que se infringe es la integridad y la inviolabilidad territorial del Estado lesionado. El Estado que hace esto, incurre en violación del deber de no interferencia, - establecido por el derecho internacional consuetudinario, sentado en forma general en la máxima "sine utere tuo ut alienum non laedas" y significa (usa lo tuyo de modo que no damages a otros).

Si el principio que prohíbe el abuso del derecho, ha sido -- aceptado como norma de derecho internacional, entonces cualquier abuso de un derecho, constituirá una violación de dicha - regla, y por lo tanto, será un acto ilegal que dará lugar a Responsabilidad Internacional.

8. Considero que Estados Unidos de América, incurrió en Responsabilidad Internacional, por los siguientes supuestos;

a) La actividad a la que se dedicó la tripulación del Fukuryu-Marú, es la pesca en la alta mar, por lo tanto es una actividad lícita.

b) Fue interferida la tripulación, cuando la lluvia radiactiva producto del ensayo nuclear, los contaminó, por consiguiente se viola la soberanía territorial, ya que el pesquero japonés y su tripulación están bajo jurisdicción del Estado japonés.

c) Se produce un Daño Material al pesquero japonés, en base a que sus tripulantes se vieron enfermos y uno murió más tarde, - también resultó contaminado por radiactividad el pescado capturado, redundando en una pérdida monetaria para la industria pesquera, afectándose así parte del patrimonio de la industria.

9. Concluyendo, con la lluvia radiactiva producto del ensayo nuclear que contaminó a la tripulación y al pescado capturado de radiactividad, se violó la soberanía del Japón, y se prueba que Estados Unidos viola el deber de no interferencia, consistente en (usa lo tuyo de modo que no dañes la propiedad de ---- otros). Por lo tanto, se viola una norma de Derecho Internacional, constituyéndose por consiguiente, la realización del ensayo nuclear un acto ilícito, aún cuando éstos no estaban prohibidos por el Derecho Internacional en esa época.

Y en lo que respecta a la Imputabilidad del Estado, que es el nexo causal entre el daño causado y el sujeto agente, se presenta una estrecha relación entre los daños sufridos por los pescadores, la industria pesquera y la lluvia radiactiva producto -- del ensayo nuclear, cuya realización había ordenado Estados Uni

dos.

Y sobre el Damo, éste fue material, ya que además de las pérdidas monetarias que representó el pescado capturado contaminado por radiactividad para la industria pesquera, la tripulación -- del Fukuryu Maru se enfermó y uno murió más tarde.

El Efecto de la Responsabilidad Internacional consiste, en que el Estado en que incurre en ella, está obligado a la consecuente reparación, sólo que al respecto, Estados Unidos otorgó ex-- gratia una indemnización, aclarando que no tenía obligación jurídica para ello.

Pero con nuestros fundamentos, consideramos que si existía -- obligación jurídica para realizar el pago de una indemnización, ya que una reparación nunca sería posible.

Bibliografía

___ Azcarrága y Bustamante, José Luis de
"Derecho del Mar", Vol. 1, Ed. Universidad de Alcalá de Henares,
Madrid, España, 1983.

___ -----
"Legislación Internacional Marítima", No. 2, Serie A, Colección-
de Estudios de Derecho Internacional Marítimo, Ed. Consejo Supe-
rior de Investigación Científica, Madrid, España, 1956.

___ Camargo, Pedro Pablo
"La Convención sobre el Derecho del Mar", Ed. TEMIS, Bogotá, Co-
lombia, 1984.

___ Cervantes Ahumada, Raúl
"Derecho Marítimo", Ed. Herrero, México, D.F., 1984.

___ Colombos, John
"Derecho Internacional Marítimo", 4a. Edición, Ed. Aguilar, Ma-
drid, 1961.

___ Deese, David A.
"Energía Nuclear y Desechos Radioactivos", Ed. EDISAR, Buenos --
Aires, Argentina, 1981.

___ Díaz, Luis Miguel

"Responsabilidad del Estado y Contaminación", Ed. Porrúa, México, 1982.

___ Farina, Francisco / Alfin y Delgado, Felipe

"Nueva Ley sobre Salvamentos y Hallazgos en el Mar", No. 5, Serie B, Ed. Consejo Superior de Investigación Científica, Madrid, España, 1964.

___ Gamechogicoechea y Alegria, Francisco de

"Tratado de Derecho Marítimo", Tomo III, Occidentales Marítimos, Ed. Grijelmo, Bilbao, 1941.

___ Illanez Fernández, Javier

"El Derecho del Mar y sus Problemas Actuales", Ed. Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina, 1974.

___ Lena Paz, Juan A.

"Compendio de Derecho Aeronáutico", 4a. Edición, Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina, 1975.

___ Mayo Jaimez, Feliciano

"Asistencia Marítima", Ed. Naval, Madrid, España, 1980.

___ Nweihed, Kaldone G.

"La Contaminación Marina ante el Derecho Internacional", Ed. La Presidencia de la República de Caracas, Caracas, Venezuela, ---

1978.

_____ Orcasitas, Luis

"Nueva Legislación de Abordajes", No. 7, Serie C, Colección de Estudios de Derecho Internacional Marítimo, Ed. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España, 1965.

_____ Ripert, Georges

"Compendio de Derecho Marítimo", Tr. Pedro G. San Martín, Ed. - Tipografía Argentina, Buenos Aires, Argentina, 1954.

_____ Rousseau, Charles

"Derecho Internacional Público", Tr. Fernando Jiménez Artigues, 3a. Edición, Ed. Ariel, Barcelona, 1969.

_____ Ruiz García, Enrique

"Suspense Atómico", (Crónica general de nuestro tiempo), Colección Vortice (8), Ed. CID, Madrid, España, 1960.

_____ Seara Vázquez, Modesto

"Paz y Conflicto de la Sociedad Internacional", Ed. UNAM, México, 1969.

_____ -----

"Derecho Internacional Público", 11a. Edición, Ed. Porrúa, México, 1986.

____ Sobarzo Loaiza, Alejandro
"México y su Mar Patrimonial", Prol. Jorge Castañeda, Ed. Cultura
ra y Ciencia Política, México, D.F., 1976.

____ -----
"Régimen Jurídico del Alta Mar", 2a. Edición, Ed. Porrúa, Méxi-
co, 1985.

____ Seyon, Brown / Cornell, Nina W.
"Regímenes Jurídicos para el Uso del Océano, la Atmósfera y el-
Espacio Exterior", Ed. Tres Tiempos, Argentina, Buenos Aires, -
1982.

____ Sorensen, Max
"Manual de Derecho Internacional Público", Ed. Fondo de Cultura
Económica, México, 1981.

____ Tocino Biscarolasaya, Isabel
"Riesgo y Daño Nuclear de las Centrales Nucleares", Prol. Alfon
so de los Santos Lasurtegui, Ed. J.E.N., Madrid, 1975.

____ Vargas, Jorge A.
"Terminología sobre el Derecho del Mar", Prol. César Sepulveda,
Ed. CEESTEM, México, D.F., 1979.

____ Zacklin, Ralph
"El Derecho del Mar en Evolución: La Contribución de los Países

Americanos", Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1975.

Otras Obras

___ "Anuario de Derecho Internacional", Universidad de Navarra
Tomo V, Pamplona-España, 1979-1980-1981.

___ "Anuario de la Comisión de Derecho Internacional", O.N.U.,
Vol. III, Primera Parte, Doc. of. A/CN.4/SER.A/1982 Add. 1, ---
Nueva York, 1984.

___ "Estudios de las Naciones Unidas sobre el Desarme", -----
O.N.U., Doc. of. A/35/257, Nueva York, 1980.

___ "Islas Artificiales e Instalaciones", O.N.U., Doc. of. A/-
AC. 138/91, Nueva York, 1973.

___ "La Responsabilidad del Estado Revisitada", Anuario del De
partamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, No. 12,
México, D.F., 1980.

___ "Nuestros Mares, Condición Jurídica y Recursos Económi-----
cos", Secretaría de Marina, México, D.f., 1981.

___ "Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Dere-

cho del Mar", O.N.U., Doc. of. A/CONF.62/122, Nueva York, 1982.

_____ "Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", O.N.U., Vol. II, Doc. of. A/CONF.62, Nueva York, - 1975.

_____ "Tratado que prohíbe las Pruebas de Armas Nucleares", Servicio de Información de los Estados Unidos-México.

Revistas

_____ "Contaminación de Aguas y Costas", Lecturas Jurídicas, --- No. 42, enero-marzo, Ed. Escuela de Derecho de la Universidad - de Chihuahua, México, 1970.

_____ "Contaminación del Mar: pasado, presente, futuro", Ciencia y Desarrollo, No. 22, septiembre-octubre, Ed. CONACIT, México, - 1978.

_____ "El hombre frente al deterioro del medio marino", Natural-Resources Journal, Ed. The University of New Mexico School of - law.

_____ "El Ixtoc ante el Derecho Internacional", Comercio y Desa- rrollo, Año 1, Vol. II, No. 11, julio-septiembre, Ed. Secreta--

ría de Comercio, México, 1979.

_____ "El Problema de los Desechos Nucleares", Revista Internacional de Derecho Contemporáneo, No. 2, Ed. Asociación Internacional de Juristas Demócratas, Bruselas, Bélgica, 1985.

_____ "Las Convenciones Marítimas", Revista Jurídica Interamericana, Vol. 1, julio-diciembre, No. 2, Ed. Instituto de Derecho Comparado de Tulone, Nueva Orleans, E.U.

_____ "Pesca de Altura I", Revista de Seguridad Marítima, Ed. Secretaría de Pesca, México, 1985.

_____ "Resoluciones aprobadas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958", Revista Peruana de Derecho Internacional, Tomo XVIII, No. 53, enero-junio, Ed. Sociedad Peruana de Derecho Internacional, Lima, Perú, 1958.