

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

---

FACULTAD DE DERECHO

LA CONVENCION SOBRE ALTA MAR EN LA CONFERENCIA  
DE GINEBRA SOBRE LOS DERECHOS DEL MAR

T E S I S  
Que para obtener el título de:  
LICENCIADO EN DERECHO  
p r e s e n t a:  
GUILLERMO GANDY RODRIGUEZ

México, D. F.

1969

A mi madre

In Memoriam  
a mi padre y a  
mi hermano Roberto

a mi hermano Enrique

Al maestro .

Dr. Raúl Cervantes Ahumada con  
profundo agradecimiento por su  
valiosa y desinteresada ayuda  
en la elaboración del presente  
trabajo.

Al Lic. Genaro Gongora Pimentel

maestro y amigo a quien  
expreso mi gratitud por  
su valiosa orientación.

# I N D I C E

	Página
INTRODUCCION	1
CAPITULO PRIMERO - LIBERTAD DE ALTA MAR	
1. Breves antecedentes históricos	13
2. Concepto de alta mar	19
3. Su naturaleza jurídica	22
4. Derecho de acceso al mar de los países sin litoral marítimo	28
Bibliografía	33
CAPITULO SEGUNDO - CONDICION JURIDICA - DE LOS BUQUES EN ALTA MAR	
La nacionalidad del buque	37
Las banderas de complacencia	40
Reglas de derecho internacional sobre los buques en alta mar	46
Documentación del buque	48
Derecho a navegar bajo un pabellón determinado	50
La jurisdicción en alta mar	53
A) Buques de guerra	65
B) Buques mercantes	65
C) Buques de Estado	66
Reserva del artículo 9° de la Convención de Ginebra sobre Alta - Mar por el gobierno de México	68
Bibliografía	72
CAPITULO TERCERO - LA SEGURIDAD MARITIMA EN ALTA MAR	
1. La seguridad de la navegación - en alta mar y su reglamentación internacional	75
2. El abordaje	81
a) Su concepto	83
b) Tribunales competentes en ca	

so de abordaje y el caso Lotus	84
3. Seguridad y ayuda marítima en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar	88
4. Algunas disposiciones sobre seguridad y ayuda marítima en la legislación mexicana	90
5. Conferencia Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, de 1960	92
Bibliografía	96

CAPITULO CUARTO - DE LA ESCLAVITUD, PIRATERIA Y DERECHO DE PERSECUCION - DE BUQUES EXTRANJEROS EN ALTA MAR - (HOT PURSUIT)

Tratados y convenciones para la <u>re</u> presión de la esclavitud	99
La Constitución Mexicana	104
Aspecto histórico de la piratería	105
Diversidad de actos calificados de piratería internacional	108
La piratería en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, su concepto y elementos	109
La piratería y el corso	115
La piratería en Derecho Interno	117
El derecho de persecución continua (hot pursuit), razones que justifican la doctrina	123
Principio adoptado por el Instituto de Derecho Internacional	125
El Derecho de Persecución en la Conferencia de la Haya, de 1930	126
La persecución de buques extranjeros en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar	127
Bibliografía	133

CAPITULO QUINTO - LA CONTAMINACION DE -  
LAS AGUAS DEL MAR Y ESPACIO AEREO-  
SUPERYACENTE

A) Contaminación de las aguas por- hidrocarburos	137
B) Leyes internas, tratados y con- venciones internacionales para prevenir la contaminación por - hidrocarburos	138
C) El caso del Torrey Canyon	154
D) Contaminación de las aguas y es- pacio aéreo superyacente por ma- teriales radiactivos	157
a) Convenciones internacionales pa- ra prevenir la contaminación de las aguas por radiactividad	158
b) Contaminación radiactiva del es- pacio aéreo superyacente	169
Bibliografía	173

CAPITULO SEXTO - CABLES SUBMARINOS

A) Antecedentes de los cables sub- marinos y la libertad de tender los	176
B) Convenios internacionales para- su protección	177
C) La protección de cables submari- nos en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958	180
Bibliografía	183

CONCLUSIONES	184
--------------	-----



## INTRODUCCION

Desde que el hombre aprendió a navegar, el mar ha sido en tiempos de paz, una valiosísima ruta de comunicación comercial con otros pueblos; la más permanente e inalterable y al mismo tiempo la más económica. Por otra parte, el mar nos ofrece una fuente inextinguible de riqueza, la solución en un futuro inmediato al gran problema de la sobrepoblación, ya que los pueblos de la tierra han puesto sus ojos en él, para aprovechar no sólo sus recursos minerales, sino además, los elementos necesarios que el mar les brinda para que por medios científicos se conviertan en alimentos para la humanidad.

En tiempos de guerra el mar ha sido muchas veces teatro principal de lucha, ya que el predominio sobre sus aguas, además de su valor estratégico y ofensivo directo, permitía a las naciones dominantes mantener abierto el comercio con los países neutrales, contando así con una fuente de aprovisionamiento de la que se privaba al enemigo. Gran parte de la segunda guerra mundial se desarrolló en los mares, en todas las latitudes. Uno de los objetivos perseguidos por los países del Eje fué el de romper la hegemonía aliada en los mares, el fracaso de tal intento fué uno de los factores decisivos en el resultado final del conflicto.

Al mismo tiempo, cabe señalar que las naciones con litorales marítimos han tratado de extender su soberanía sobre una fa-

ja del mar contigua a sus costas. Las finalidades han sido varias, como son: la reserva y explotación de las riquezas del suelo y del subsuelo marítimos, generalmente prolongación de la plataforma terrestre; por razones estratégicas, como zona incluida en los planes de defensa; como zona en que se debe ejercer un poder de policía adecuado a fin de evitar la introducción o salida clandestina de mercaderías o de personas; por la necesidad de proteger su riqueza pesquera. Todo ello ha dado nacimiento a lo que se ha dado en llamar mar territorial o jurisdiccional, aguas adyacentes o contiguas con un régimen distinto que el del alta mar o mar libre.

Por lo que respecta al régimen de alta mar, debemos señalar que son varios los factores que han permitido ir elaborando, sino una doctrina uniforme, por lo menos un estado jurídico universalmente reconocido en tiempos de paz. El principal de estos factores ha sido la imposibilidad de apropiación del mar, sin que ello signifique que no puedan ejercer libremente la navegación, la pesca y la caza, el tendido de cables u oleoductos, y el establecimiento de otras instalaciones pacíficas, estudios, investigaciones, etc., siempre que su propio ejercicio de la libertad no perturbe el de los demás y que se realice con pleno respeto de las normas acordadas por la comunidad internacional.

La mayor parte de estos factores mencionados se han visto culminados en la Conferencia "Sobre derechos del mar", celebrada

en la ciudad de Ginebra en el año de 1958. Dada la importancia de dicha conferencia, señalaremos aunque brevemente sus principales antecedentes y los puntos más relevantes de la misma.

El 21 de febrero de 1957, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una Resolución 1105 (XI), en la que se acordó convocar a una "Conferencia Internacional de plenipotenciarios - para que examine el derecho del mar, teniendo presentes no solamente los aspectos jurídicos del problema, sino también sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos, e incorpore el resultado de sus trabajos en una o más convenciones internacionales o en los instrumentos que juzgue apropiados.

La asamblea, en la misma resolución, decidió invitar tanto a los Estados miembros de las Naciones Unidas, como a los Estados miembros de los organismos especializados a que participasen en la conferencia o incluyesen entre sus representantes a expertos competentes en las materias que habrían de considerarse.

El preámbulo de la resolución incluyó una breve recapitulación de anteriores resoluciones de la asamblea sobre la materia, en especial las contenidas en su Resolución 798 (VIII), de 7 de diciembre de 1953, por la que, teniendo en cuenta que los problemas referentes a alta mar, aguas territoriales, zona contigua, plataforma continental y aguas que la cubren están íntimamente unidas, tanto jurídica como físicamente, se decidió no tratar ningún aspecto de estas cuestiones hasta que la Comisión de Dere

cho Internacional de las Naciones Unidas las hubiera estudiado - todas e informado al respecto a la asamblea, cosa que, al aprobarse la Resolución 1105 (XI) se había realizado ya, puesto que la comisión había dado feliz término al estudio de que se trata, en julio de 1956, durante su octavo período de sesiones.

La Asamblea General remitió a la conferencia los 73 artículos relativos al Derecho del Mar preparados por la Comisión de Derecho Internacional como resultado de varios años de labores e incluídos en el informe, que le había presentado esta última, -- con objeto de que le sirvieran de base para la consideración de los diversos problemas de que la conferencia iba a ocuparse. Le remitió asimismo las actas taquigráficas de los debates pertinentes de la Asamblea General para que la conferencia las considerara juntamente con el informe de la comisión.

Además de la propia Resolución 1105 (XI), se encargaron al Secretario General diversas tareas de carácter preparatorio en cumplimiento de las cuales la Secretaría de las Naciones Unidas, después de celebrar consultas con un grupo de diez expertos pertenecientes a otros tantos países, y contando con la colaboración de los mismos, elaboró y distribuyó, con autoridad a la conferencia más de 30 documentos relativos a los aspectos más importantes del Derecho del Mar tratados en el Informe de la Comisión de Derecho Internacional, de entre los cuales pueden citarse los siguientes:

Memoria relativa a las bahías históricas.

Consideraciones científicas relativas a la plataforma-  
continental.

Los fundamentos económicos y científicos del principio  
de la abstención de pescar.

El Derecho del aire y los artículos relativos al Dere-  
cho del Mar, aprobados por la Comisión de Derecho In  
ternacional en su octavo período de sesiones.

Breve estudio geográfico e hidrográfico de los estre-  
chos que son rutas de navegación internacional.

Memorándum sobre la contaminación de las aguas marinas  
por hidrocarburos.

Examen de los recursos vivos relacionados con el fondo  
del mar de la plataforma continental, según la natu-  
raleza y el grado de la relación física y biológica-  
que tengan con él.

Repertorio de instrumentos relacionados con el régimen  
jurídico de los estrechos.

Breve estudio geográfico e hidrográfico de las bahías-  
y estuarios cuyas costas pertenecen a más de un Estado  
do.

La importancia económica de la pesca marítima en diversos  
países.

Guía bibliográfica sobre el Derecho del Mar.

Algunos aspectos jurídicos de la delimitación de las -  
aguas territoriales de los archipiélagos.

Repertorio de resoluciones y actas sobre el Derecho --  
del Mar, aprobadas por reuniones internacionales de-  
carácter mundial o regional.

Repertorio de las decisiones tomadas por los Tribuna--  
les Internacionales y referentes al Derecho del Mar.

Lista cronológica de acuerdos internacionales sobre --  
pesquerías y otras cuestiones relacionadas con la ex-  
plotación y conservación de los recursos del mar.

Información presentada por los gobiernos respecto de -  
las leyes, decretos y reglamentos sobre la preven---  
ción de la contaminación de las aguas del mar.

Ultimos adelantos técnicos en la explotación de recur-  
sos minerales de la plataforma continental.

Anchura de la zona de seguridad de las instalaciones -  
necesarias para la exploración y explotación de los-  
recursos naturales de la plataforma continental.

Cuadro en el que se indican las observaciones de los -  
gobiernos sobre los artículos referentes al Derecho-  
del Mar, aprobados por la Comisión de Derecho Inter-  
nacional en sus sucesivos períodos de sesiones y las  
declaraciones hechas en la Sexta Comisión en los pe-  
ríodos de sesiones 10a. y anteriores de la Asamble-

General.

La anterior documentación y la que la asamblea remitió directamente a la conferencia, según ya se dijo -Informe de la Comisión de Derecho Internacional y actas taquigráficas de los debates pertinentes de la Asamblea General- se vieron completadas con un memorándum que preparó en Ginebra la Conferencia Preliminar de los Estados sin litoral, del 10 al 14 de febrero de 1958.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se reunió en la oficina europea de las Naciones Unidas, en Ginebra, el 24 de febrero al 27 de abril de 1958, habiendo participado en sus trabajos representantes de 86 Estados, de los que 79 eran miembros de las Naciones Unidas y 7 eran miembros de organismos especializados, pero no de las Naciones Unidas.

La conferencia aprobó su propio reglamento, tomando como base el proyecto preparado por la Secretaría y, de acuerdo con lo previsto en el mismo, constituyó, además de una Mesa de la Conferencia, cinco comisiones principales, un comité de redacción y una comisión de verificación de poderes.

La mesa estuvo integrada por 19 miembros:

- 1) El presidente de la conferencia, que lo fue el representante de Tailandia.
- 2) Los representantes de los 13 Estados siguientes, México-entre ellos, que fungieron como vicepresidentes: Argentina, China, Estados Unidos de América, Francia, Guatemala,

India, Italia, México, Países Bajos, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe-  
Unida y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

- 3) Los presidentes de las cinco comisiones de trabajo, que fueron, respectivamente, los representantes de: Australia, Noruega, Panamá, Ceilán y Checoslovaquia.

Los temas asignados a las cinco comisiones fueron los siguientes:

Primera Comisión: Mar territorial y zona contigua.

Segunda Comisión: Alta mar; Régimen general.

Tercera Comisión: Alta mar, Pesca y Conservación de los recursos vivos.

Cuarta Comisión: Plataforma continental.

Quinta Comisión: Cuestión de libre acceso al mar, de los países sin litoral.

Las cuatro primeras comisiones tomaron como base de sus trabajos, grupos de artículos del informe de la Comisión de Derecho Internacional, correspondientes a los temas respectivos que se les habían asignado. La quinta comisión, por su parte, basó su labor en el memorándum presentado por la Conferencia Preliminar de los Estados sin litoral, al que ya antes se ha hecho referencia.

Los resultados de las labores de las cinco comisiones principales de la conferencia se concretaron esencialmente en cuatro



convenciones: la "Convención sobre el mar territorial y la zona contigua", preparada por la primera comisión; la "Convención sobre alta mar", elaborada por la segunda comisión; la "Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar", nacida de las deliberaciones de la tercera comisión, y la "Convención sobre la plataforma continental", en la que se incluyeron los artículos adoptados por la cuarta comisión.

En cuanto a la quinta comisión, el fruto de sus trabajos -- consistió en varias inserciones destinadas a hacer expresamente aplicables a los Estados sin litoral las disposiciones del artículo 14 de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua y los artículos 2 y 4 de la Convención sobre alta mar, así como la incorporación en esta última de un nuevo artículo que vino a ser el artículo 3o. de la misma.

Se aprobó también un protocolo de firma facultativo sobre la jurisdicción obligatoria en la solución de controversias, --- abierto a la firma de todo Estado que llegue a ser parte en cualquiera de las convenciones aprobadas por la conferencia y mediante la cual aquellos Estados que firmen y ratifiquen el protocolo quedarán obligados a recurrir a la Corte Internacional de Justicia para la solución de toda controversia relativa a la interpretación o aplicación de cualquiera de las cuatro convenciones, -- salvo que en la propia convención de que se trate se disponga, como es el caso en la Convención sobre pesca, en la que está pre--

visto un procedimiento especial para el arbitraje de controversias relacionadas con la misma, o las partes hayan aceptado de común acuerdo, y dentro de un plazo razonable, otra forma de solucionar las diferencias.

Además de las convenciones y el protocolo ya citados, la conferencia aprobó nueve resoluciones sobre las siguientes materias: experimentos nucleares en alta mar; contaminación del alta mar por los desperdicios radiactivos; convenciones internacionales para la conservación de las pesquerías; cooperación en las medidas de conservación; procedimientos humanos de sacrificio de la fauna marina; situaciones especiales relativas a pesquerías ribereñas, régimen de las aguas históricas; convocatoria de una segunda conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y homenaje a la Comisión de Derecho Internacional.

El 29 de abril se firmó el acta final de la conferencia, en cuyos seis anexos quedaron incluidos los textos de las cuatro convenciones, el protocolo de firma facultativo y las nueve resoluciones aprobadas. Las convenciones quedaron abiertas a partir de esa fecha a la firma de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas o de los organismos especializados, y de cualquier otro Estado al que la asamblea invitara a ser parte de ellas, hasta el 31 de octubre de 1958. Una vez expirado el plazo, todos los Estados mencionados que no la hayan firmado y que así lo deseen podrán adherirse a las convenciones.

Con excepción de la Convención sobre mar territorial, en la que los Estados no pudieron ponerse de acuerdo en cuanto al número de millas que deberían corresponderle al mar territorial, el resto de las convenciones fue aprobado por la mayoría de los Estados partes en dicha conferencia, entre ellos México.

Las disposiciones acordadas en la Convención sobre alta mar, sirvieron de base para la elaboración de la presente tesis.

Esta convención fué aprobada por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el día diecisiete del mes de diciembre del año de mil novecientos sesenta y cinco, según decreto publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, el día cinco del mes de enero de mil novecientos sesenta y seis; con la única salvedad de que el gobierno de México hizo reserva expresa a lo dispuesto en el artículo 9 de dicha convención.

## CAPITULO PRIMERO

### LIBERTAD DE ALTA MAR

1. Breves antecedentes históricos
2. Concepto de alta mar
3. Su naturaleza jurídica
4. Derecho de acceso al mar de los países sin litoral marítimo

## BREVES ANTECEDENTES HISTORICOS

El principio de la libertad de los mares ha tenido un sentido diferente a través del tiempo.

Así, los griegos, como los fenicios, eran partidarios de la navegación libre, a diferencia de los cartagineses que fueron -- los primeros en implantar un monopolio de la navegación.<sup>1</sup>

Pero es a los griegos a quienes se debe el mérito de ser -- los primeros defensores de la libertad del mar. Eurípides, en "Los Suplicantes", hace decir a Teseo que la navegación ha sido inventada para el bien común.<sup>2</sup>

Ulpiano decía que el mar está abierto a todos por naturaleza;\* Celso manifestaba que el mar, como el aire, es común a todos los hombres.\*\*

Algunos de los juristas romanos más recientes describieron también el mar como "público", pero esto no debe interpretarse en el sentido de que en el derecho romano el mar debería considerarse un bien del Estado, sino como una de las cosas comunes a todos y no propiedad de todos.<sup>3</sup>

En la Edad Media se tenía un concepto erróneo sobre el principio de la libertad de los mares, pues naciones italianas como Génova y Venecia, sostenían que el mar era toda la extensión ne-

---

\*Mari quod natura omnibus patet, Lic. 13 pr. D. VIII, pág. 4.

\*\*Maris communem usum omnibus hominibus ut aeris, Lib. 3, D. --- XLIII, pág. 8.

cesaria para su comercio.<sup>4</sup>

El mar, como la tierra, fueron objeto de soberanía. Venecia ejercía su dominio en el Adriático, imponiendo tributos a los barcos que navegaban en ese ámbito; Génova en el Ligúrico; Suecia en el Báltico; Inglaterra sobre los llamados "mares adyacentes" hasta el Cabo Finisterro en España; ésta dominaba gran parte del océano Atlántico y el golfo de México, y Portugal en el Indico y otras porciones del sur del Atlántico. La Bula Inter-Coetera del Papa Alejandro VI, en el año de 1493, atribuía a España y Portugal la totalidad de las regiones nos descubiertas del mundo. Esto traía como consecuencia, para el Estado que reclamaba su soberanía, la posibilidad de cobrar los impuestos y la reserva de la pesca. En el siglo XVII Inglaterra obligaba a los extranjeros a obtener una licencia para poder pescar en el mar del Norte, y a saludar a los barcos ingleses como reconocimiento de su soberanía.<sup>5</sup>

Es importante mencionar que la concepción romana del "dominium maris", criterio que prevaleció en esta época, fue llevado por los ingleses a la exageración al estimar que su posición insular les proporcionaba la facultad de dominar las aguas saladas de todo el mundo, como una extensión o prolongación del territorio británico o de sus vías naturales de acceso (teoría de los British Seas).<sup>6</sup>

Era la época en que el concepto jurídico del mar inapropia-

ble no era conocido; la única ventaja práctica que existía en -- ese entonces era la de que el Estado que ejercía su soberanía sobre determinada porción del mar, debía garantizar la seguridad -- de la misma; y esto tenía una enorme importancia, ya que los ma-- res se encontraban infestados por piratas.<sup>7</sup>

El mar apropiado llegó a reducirse, en conclusión, al mar -- próximo hasta que surgió una nueva fase de transformación, la de considerar al mar libre como una "res nullius".

La etapa en que predominó la res nullius es la de los gran-- des descubrimientos: España y Portugal, amparados por la mano pon-- tificia, pretendían ejercer un derecho de paso en el mar hacia -- las tierras recientemente descubiertas. Resultaron estériles -- los esfuerzos de Vitoria por sostener la opinión de que el Papa-- sólo había permitido a España y Portugal la evangelización de -- los indios y que no estaba facultado a otorgar tierras ni dispen-- sar derechos de otra índole "por no ser el amo del mundo".<sup>8</sup>

Los Estados protestantes, ante la inclinación del Papa ha-- cia los Estados católicos, asumieron una actitud de inconformi-- dad. Isabel de Inglaterra, manifestando su opinión ante el emba-- jador de España, Mendoza, dijo: "La navegación es libre en el -- vasto océano, atendiendo a que el uso del mar y del aire es co-- mún para todos. Ningún título del océano pertenece a pueblo al-- guno o persona privada, puesto que ni natural ni público uso o -- costumbres, permiten posesión alguna al respecto".<sup>9</sup>

Pero la verdadera polémica de carácter jurídico surge con Hugo Grocio a través de su obra "Mare Liberum", que apareció publicada como un libro anónimo en Leiden el mes de marzo de 1609; obra escrita contra Portugal, publicada contra España, y utilizada contra la Gran Bretaña por los holandeses. Y de la misma manera redactada para defender la libertad de los mares para la navegación y el comercio por todos los océanos. Su intención iba encaminada a tratar de lograr la libertad de pesca en los mares próximos.<sup>10</sup>

El Mare Liberum fue iniciador de lo que se ha dado en llamar "la gran batalla libresca", sostenida apasionadamente durante todo el siglo XVII; unos defendiendo el principio de la libertad, otros el del dominio marítimo, en la que intervinieron gran número de autores de todos los países abogando por una u otra tesis; es la gran controversia histórico-jurídica política sobre la libertad de los mares.<sup>11</sup>

Hugo Grocio, refiriéndose a la libertad de los océanos, establecía: "Las cosas que no pueden ser ocupadas o de hecho no son ocupadas, no pueden ser propiedad de nadie, porque toda propiedad procede de la ocupación, además "que todas las cosas que sirven a un individuo, pudiendo servir sin alteración a los demás tienen por esencia un dominio común a los individuos en su totalidad, y deben serguir perpetuamente tal como fueron creadas por la Naturaleza."<sup>12</sup>



"De esta clase es el aire, por dos razones: ya porque no es susceptible de ocupación, ya porque debe de ser de uso promiscuo para todos los hombres. Y por las mismas razones es común a todos el elemento del mar, en realidad infinito, de suerte que no puede ser poseído y es propio para la utilidad de todos, unas veces mediante la navegación y otras practicando la pesca".<sup>13</sup>

Otro de los méritos de Grocio fue el haber declarado que la Bula de Alejandro VI no tenía ningún poder atributivo de soberanía.

Numerosos tratadistas, partidarios de las pretensiones territoriales se opusieron ante las razones de Grocio. Con el título de "Hispanicae advocationis Libri duo" se publicaron en 1613, con carácter póstumo, las notas de Gentilis, defendiendo las pretensiones españolas.<sup>14</sup>

Inglaterra también responde sosteniendo la Reina Isabel que "las aguas no son libres", contrariando su anterior postura. Así también la soberanía de los mares británicos fue defendida con habilidad por William Welwood en 1613 en su "Abridgement of all Sea Lawes" y por Sir John Borroughs. Pero la obra de mayor notabilidad sobre el tema es el "Mare Clausum" del inglés Selden, réplica dividida en dos tomos, a la obra de Grocio, realizada en el año de 1618, pero publicada hasta 1635. Aunque los argumentos de Grocio fueron discutidos por Selden, que defendía el derecho de apropiación por los reyes ingleses de las aguas que ro---

dean Inglaterra, no pudo dejar de admitir el principio de que un Estado no podía prohibir, sin faltar a sus deberes para con la humanidad, el que surcasen sus mares otras personas.<sup>15</sup>

Otro publicista de gran renombre fue indudablemente De Freitas, que en su obra De Justo Imperio Lusitanorum Asiático, publicada en 1625, defendía enérgicamente las pretensiones portuguesas.<sup>16</sup>

Ninguna de estas obras pudo superar a la doctrina de Grocio. Sin embargo, aunque es a Grocio a quien corresponde el privilegio de ser el primero en poner el principio de la libertad de los mares sobre una base legal e invulnerable, no podemos considerarlo como precursor de dicha doctrina y así lo reconoce él mismo; ya que un siglo antes de Grocio, el teólogo de la Universidad de Salamanca, Francisco de Vitoria, cuya personalidad ha adquirido relieve en los últimos años por diversos estudios que sobre su vida y su obra se han realizado, escribió su "Reliccion sus les Indies". En dicha obra se niega a la Bula de Alejandro VI el carácter de título suficiente de la autoridad española en las Indias. Se combate asimismo la idea de autoridad universal del emperador. Discute el carácter de Res Nullius de las tierras descubiertas, ya que los naturales tenían dominio y soberanía sobre las mismas, con lo que se socava uno de los argumentos fundamentales sostenidos por las potencias ocupantes. Inclusive niega fundamento religioso a la conquista al distinguir la coac-

ción de la persuasión como modo de extender la fé. Junto a estas concepciones, que parecen destinadas a demoler los más importantes fundamentos de la conquista, elabora su doctrina del "Jus Communicationis", vale decir, el reconocimiento de los Estados de los derechos de comunicación y comercio, creadores de la solidaridad internacional. De donde surge como consecuencia ineludible la libertad de los mares.<sup>17</sup>

#### CONCEPTO DE ALTA MAR

Son varias las definiciones con las que suele describirse el alta mar; sin embargo, la mayoría de los autores coincide en su esencia al definirlo.

Así, por ejemplo, Manuel J. Sierra, llama "mar libre", "pleamar" o "alta mar" a las aguas del mar que se hallan fuera de la jurisdicción de Estado alguno; el término se emplea para distinguirlo de mar territorial, aguas marginales o territoriales.<sup>18</sup>

Una definición semejante es la del argentino Atilio Malvagni, que dice: "En la superficie terrestre existe una vasta zona cubierta de agua denominada 'mar libre', por la circunstancia de que en ella ningún Estado ejerce jurisdicción".<sup>19</sup>

Charles G. Fenwick, lo describe diciendo: "Más allá de las aguas territoriales de los distintos Estados, que están circunscritas por el cinturón marítimo que sigue las sinuosidades de la

costa, está lo que se denomina alta mar".<sup>20</sup>

John Colombos, define el alta mar "como aquella parte de -- océano exterior a una línea que corre paralela a la costa, a --- cierta distancia de ésta".<sup>21</sup>

Oppenheim, lo delimita perfectamente al expresar que: "El - mar abierto o alta mar es la masa coherente de agua salada que - rodea la mayor parte del globo terráqueo con excepción de las -- aguas jurisdiccionales y de los estrechos, golfos y bahías terri toriales que forman parte del mar, pero no son partes del mar li bre".<sup>22</sup>

Por su parte, Hilding Eek de la Universidad de Estocolmo, - considera a la alta mar como la cadena ininterrumpida de océanos que está más allá de los mares territoriales.<sup>23</sup>

El artículo 1°. de la Convención sobre alta mar, lo define- negativamente como "las partes del mar que no pertenecen ni al - mar territorial, ni a las aguas interiores de un Estado".

Con esto podemos decir que cualquier mar de agua salada que exista en el mundo forma una parte de alta mar, siempre y cuando no se encuentre aislado, sino que por el contrario se halle uni- do a la masa general de agua salada que rodea todo el planeta y- con la condición de que su acceso sea posible la navegación y se encuentre abierto a los barcos de todos los Estados.<sup>24</sup>

Este principio es inalterable aún en el caso de un mar cir- cundado por la tierra firme de un solo Estado, "si entre él y la

masa general de agua salada existe un acceso de agua salada también", libre para los buques de todos los países, inclusive si el acceso navegable esté formando parte del territorio de uno o más Estados litorales.<sup>25</sup>

Así, tenemos el caso de que mientras el mar Aral es territorio ruso, el de Mármara forma parte del alta mar, a pesar de encontrarse circundando por territorios de Turquía, no importando que el Bósforo y los Dardanelos sean estrechos territoriales turcos, "porque están abiertos a los buques mercantes de todas las naciones".<sup>26</sup>

Resultaría imposible e innecesario especificar todas las partes que forman el alta mar, bastará con algunos ejemplos para tener una noción clara de su extensión. En esta forma diremos que corresponden al alta mar todos los llamados océanos, como son: el Atlántico, el Pacífico, el Indico, el Artico y el Antártico. Así, también todos los brazos de los océanos conocidos con diversidad de nombres y los brazos de estos brazos, que tienen asimismo nombres específicos -como ejemplos de esto tenemos: el mar del Norte, el Canal Británico y el mar de Irlanda; el mar Báltico, el golfo de Botnia, el golfo de Finlandia, el mar de Kara (la afirmación de algunos autores rusos de que este mar forma parte del territorio ruso es impugnada por Marteus), el mar Blanco, los mares Mediterráneo, Lugúrico, Tirreno, Adriático, Jónico de Mármara y Negro; el golfo de Guinea, el canal de Mozambique;-

el mar de Arabai y el mar Rojo; la bahía de Bengala y el mar de China, el golfo de Siam y el golfo de Tonkín; el mar Oriental, - el mar Amarillo y el mar Okhotsk; el mar de Behering, el golfo - de México, el mar Caribe y la bahía de Baffin.<sup>27</sup>

### NATURALEZA JURIDICA

La naturaleza jurídica del alta mar ha suscitado problemas entre los juristas, ya que no se han puesto de acuerdo respecto de ella, así, mientras unos afirman que debe considerarse una -- "res extra commercium", otros la catalogan como una "res nullius-communis usus" o "res communis omnium".<sup>28</sup>

Sin embargo, la mayoría de las doctrinas existentes al tratar de explicar el fundamento jurídico de la libertad del mar, - se dividen en dos corrientes principales; las que consideran que se trata únicamente de una "res nullius", la cosa que no pertenece a nadie y los que abogan por una "res communis", o sea, la cosa que pertenece a todos.

El hecho de aceptar cualquiera de las dos teorías, tiene importancia desde el punto de vista de las conclusiones que pueden resultar; porque si se acepta la segunda, la regulación de las cosas comunes se impone para su efectividad, una política que -- tenga como fin principal el asegurar la aplicación de la ley.<sup>29</sup>

El concepto que actualmente tienen los Estados de la libertad de los mares no está de acuerdo con esta solución de que ---

exista una autoridad única y exclusiva, así se tratara de un "condominium".<sup>30</sup>

Es por esto que los buques en alta mar, solamente se encuentran sujetos a la ley y la autoridad del Estado cuyo pabellón ostentan. Con la excepción de las obligaciones que se imponen en los tratados a los Estados firmantes.

Por otra parte, de admitirse el principio del "res nullius", cada Estado se sentiría con derechos suficientes de ejercer una soberanía absoluta sin más ley que la de su propio arbitrio. -- Atenuado solamente si se substituye este absolutismo por una soberanía relativa o de interdependencia de los Estados al reconocer y respetar la soberanía de los demás.<sup>31</sup>

Con la misma idea, Fauchille critica las dos corrientes, indicando que de aceptarse que el mar es "res nullius", esto, en Derecho Romano, significa que la cosa, aunque no pertenece a nadie, es susceptible de tener dueño, cosa que no está de acuerdo con el concepto de alta mar y que semejante conclusión es repudiada por la historia en sus tres últimos siglos. Sigue diciendo que, de tomarse como "res communis", todos los Estados serían propietarios en común, sería el mar propiedad de la colectividad porque éste es el significado que entraña este concepto, y la propiedad de la comunidad trae consigo la posibilidad de partición y de propiedad separada. Concretando a criterio de Fauchille la opinión acertada es de que "el uso del mar permanece eter

namente abierto a todas las naciones.<sup>32</sup>

Aceptando el principio de la inapropiabilidad del mar, y divididas las opiniones, en considerarlo "res nullius" o "res communis usus", algunos autores aún aceptando la validez de ambos conceptos en numerosas soluciones de carácter concreto; se inclinan más por la "res nullius", tomando en cuenta las competencias ejercidas en el mar.

Apoyando esta idea argumentan: 1) que si se tratara de una "res communis", se encontraría sometida a la soberanía común de los Estados, y esto no sucede realmente; 2) de ser una "res communis", se entendería la navegación pacífica mas no la guerra marítima, porque cuando ésta acontece en alta mar perjudica los intereses de los Estados neutrales; sin embargo, es de reconocerse de hecho como de derecho al alta mar como "teatro de hostilidades". Por el mismo motivo, no podría ser utilizado el alta mar para experiencias con proyectiles radiodirigidos, no obstante, - se han establecido en algunos acuerdos concertados, por los Estados Unidos con la Gran Bretaña (21 de julio de 1950 y 15 de enero de 1952) y con la República Dominicana (26 de noviembre de -- 1951), y 3) si el alta mar fuera una res communis, estaría supe-ditada a una administración común, llevada a cabo esta adminis-tración por un órgano central; sin embargo, la creación por el - Convenio de Ginebra (de 6 de marzo de 1948 y entrada en vigor en 1958 con 18 países firmantes) de una organización consultiva marí



tima intergubernativa adscrita a la O.N.U., no sucede tal situación porque este organismo sólo tiene facultades de carácter consultivo y técnico.<sup>33</sup>

Sintetizando: estos autores consideran que el alta mar debe considerarse como una "res nullius", lo que significa que los Estados sólo "ejercen en él una competencia defensiva y una competencia personal" con relación a sus súbditos y a los buques que enarbolan su pabellón. Y no con esto se interprete que la libertad de los mares debe entenderse la anarquía, ya que todos los buques se encuentran regidos al derecho del Estado cuya bandera ostentan legalmente.<sup>34</sup>

Otros autores van más allá en sus aseveraciones al fijar -- esa "res nullius" no en el concepto del Derecho Romano, sino como una res nullius sui generis, y esto significa que por usos y costumbres los Estados pueden utilizar una zona de alta mar para su provecho pero con la condición de no afectar la libertad de los mares.

De esta manera, todos los Estados tienen libertad de navegación, de tender cables, el derecho de pesca, etc., y las restricciones son impuestas en beneficio común de quienes navegan y son aceptadas voluntariamente por medio de tratados y de convenios.<sup>35</sup>

Contrario a estas teorías, el jurista griego Nicolás Politis, consideraba que la doctrina del alta mar como "res communis" está más de acuerdo con "el concepto positivo de la solida-

ridad en que se fundan todas las relaciones internacionales modernas.<sup>36</sup>

A criterio del jurista C. John Colombos, la situación legal del alta mar se basa en el concepto de que es común y abierto a todas las naciones.\*<sup>37</sup>

Consideramos que la mayor parte de las controversias suscitadas entre estos juristas, se deben principalmente a su estricto apego a los moldes tradicionales del concepto romano de la *res nullius* y la *res communis*, por medio de las cuales estos autores tratan de encuadrar la naturaleza de alta mar.

Reconociendo la importancia que ha adquirido la navegación y de acuerdo con los diferentes usos que tiene el alta mar en la actualidad, resultaría más acertado fijar una nueva figura jurídica para explicar su naturaleza, teniendo como base fundamental la libertad del mar.

El régimen de alta mar se encuentra precisado claramente en su artículo 2o. de la Convención de Ginebra sobre alta mar en la forma siguiente:

El alta mar está abierto a todas las naciones y ningún Estado puede pretender legítimamente someter a su soberanía una parte cualquiera del mismo. La libertad del alta mar se ejerce en las condiciones que determinan los presentes artículos y las de-

\*Colombos: *Territorial Waters*, Grotius Transactions, Vol. IX --- (1924), pág. 91 y *Le Tunnel sous la manche et le droit international* (1917), pág. 61.

más normas del Derecho Internacional. Singularmente, comporta-  
para los Estados con litoral o sin él las libertades de: 1) nave-  
gación; 2) pesca; 3) instalar cables y oleoductos submarinos, y  
4) sobrevolarlo. Estas libertades y otras reconocidas por los -  
principios generales del Derecho Internacional, serán ejercidas-  
por todos los Estados, tomando en cuenta debidamente los intere-  
ses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar.

Es importante mencionar que al definirse las cuatro liberta-  
des anteriormente expuestas, el artículo respectivo del Informe-  
de la Comisión de Derecho Internacional no fijaba a su ejercicio  
limitación alguna. "La conferencia aprobó, a propuesta de la De-  
legación de México", que se les limitase expresamente quedando -  
entendido en el artículo 2o. de la convención que: "La libertad-  
de alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos ar-  
tículos y por las demás normas de Derecho Internacional".<sup>38</sup>

De todas estas consideraciones expuestas, podemos deducir -  
que en el alta mar ningún Estado ejerce su soberanía ni jurisdic-  
ción alguna. Y para que pueda cumplir con el fin primordial de-  
vía internacional debe seguir siendo común a todos los países. -  
Esto no significa que por no tener ningún Estado el poder de ju-  
risdicción, la comunidad de las naciones no tenga derecho a esta-  
blecer por medio de acuerdos internacionales, normas obligato---  
rias para la utilización del mar en la forma más adecuada; que -  
se traduzca en beneficio de todos los Estados con las mejores --

ventajas posibles y teniendo como finalidad también el establecer un ordenamiento legal sobre él. Que de no establecerse la anarquía y la ilegalidad gobernarían el alta mar e impediría no sólo su adecuada explotación sino que pondría en peligro la vida y los bienes de las personas que navegaran por él. Por estas circunstancias se hace necesario reconocer a la comunidad internacional de naciones el derecho de establecer reglas en alta mar, así también numerosos convenios se han realizado, encaminados todos ellos a establecer y reglamentar la seguridad de la vida en el mar, y la de su navegación.<sup>39</sup>

#### DERECHO DE ACCESO AL MAR DE PAISES SIN LITORAL MARITIMO

No podemos entender la libertad del alta mar en la actualidad sin dejar de reconocer el derecho de acceso al mar de países sin litoral marítimo.

Sin embargo, con anterioridad a la primera guerra mundial de 1914 a 1918, existían todavía dudas sobre si un Estado sin costa marítima podía registrar barcos enarbolando su pabellón.

En numerosas ocasiones se discutió esta cuestión de modo especial en Suiza. Ya que los propietarios suizos de buques que se encontraban en puertos extranjeros, solicitaron del parlamento de su nación en el año de 1864, 1874, 1889 y 1891 que se les permitiese navegar bajo pabellón suizo, pero el Consejo Federal-Suizo negó el permiso a sus ciudadanos de enarbolar su bandera

obligándolos a usar la de otros Estados marítimos.<sup>40</sup>

"El motivo principal por lo que las naciones se oponían a que los buques enarbolaran banderas de Estados marítimos, era -- porque estos Estados se tenían que valer de sus buenas relaciones con otros Estados marítimos para hacer uso de sus puertos, y en ocasiones se hacía difícil hacer efectivas determinadas responsabilidades en que pudieran incurrir tanto los barcos como su tripulación".

En 1919, a través del Tratado de Versalles, facultó a las -- altas partes contratantes a dar pleno reconocimiento al derecho de bandera de buques pertenecientes a Estados no marítimos.

Más tarde, los Tratados de San Germán, Trianón y Nevilly ra tificaron el Tratado de Versalles.<sup>41</sup>

En la Conferencia de Comunicaciones y Tránsito de Barcelona, del 20 de abril de 1921, se firmó una declaración, ratificada -- por varios países y a la que se adhirieron más tarde otros Estados (entre ellos México, que depositó en la Secretaría General -- de la Sociedad de las Naciones, el 17 de octubre de 1935, el ins trumento de adhesión) (Secretaría de Relaciones Exteriores, "Tra tados de Convenciones vigentes entre los Estados Unidos Mexica-- nos y otros países". México, 1938, tomo IV, págs. 111-112). En virtud de esta declaración, los Estados firmantes reconocen el -- pabellón que enarbolan los buques de cualquiera de los Estados -- no ribereños que hayan sido registrados en un determinado lugar--

de su territorio, el cual será considerado como el puerto de registro de los buques.<sup>42</sup>

Generalmente, los Estados con pabellón marítimo, poseen dos pabellones diferentes, uno naval o de guerra y otro mercante. Sin embargo, hay algunos Estados que poseen sólo uno común a la marina de guerra como a la mercante. Está dentro de la posibilidad el que un Estado se haya obligado por convenio internacional a no poseer más que el pabellón mercante, comprometiéndose a no tener una marina de guerra. Ello prevaleció anteriormente; como ejemplo de ello tenemos el caso de Montenegro en 1878, en el artículo 29 del Tratado de Berlín. Canadá, Australia, Nueva Zelanda y la Unión Sudafricana poseen un pabellón marítimo que es una modificación del pabellón inglés.<sup>43</sup>

El 21 de febrero de 1957, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución (Actas Oficiales de la 11a. Sesión, Supl. núm. 17 (A/3572)), recomendando que la conferencia sobre Derecho del Mar, que estaba por reunirse al año siguiente, "estudiase la cuestión del libre acceso al mar de países cerrados por tierras o desprovistos de litoral, como lo establecen la práctica internacional o los tratados internacionales". Con la intención de preparar el terreno para dicha conferencia, se realiza en Ginebra, del 10 al 14 de febrero de 1958, una conferencia preliminar de Estados rodeados de tierra, fungiendo como presidente el distinguido abogado y diplomático suizo, M. Paul -

Ruegger. Redactó un memorándum que, en unión con la Ley Final de la Conferencia Económica de Buenos Aires de la O.E.A., del 4 de septiembre de 1957, se presentó a la consideración de la Conferencia Marítima de Ginebra.<sup>44</sup>

La base de este memorándum estaba en el principio fundamental de que los Estados rodeados de tierras disfrutaban del derecho de acceso libre al mar; el derecho de arbolar pabellón marítimo, así como el de disfrutar con el mismo derecho a un régimen igual al que gozaban los barcos de países marítimos, con arreglo al trato de nación más favorecida; así, también al derecho de libre tránsito a puertos marítimos por todos los medios de transporte y comunicación, sin que por ello se vean obligados a algún pago de aduanas, cargas o impuestos, con la excepción de los servicios concretamente prestados.

Todos estos servicios fueron aceptados y aprobados en su esencia a través del Quinto Comité de la Conferencia Marítima de Ginebra, y una vez presentados ante su Sesión Plenaria, se adoptaron en la forma siguiente: "I) Para gozar de la libertad de los mares en iguales términos que los Estados costeros, los Estados que carezcan de litoral deberán tener libre acceso al mar".- A tal fin, todo Estado situado entre el mar y otro Estado que no tenga costa marítima deberá conceder, por acuerdo mutuo y con arreglo a los convenios internacionales existentes: a) al Estado que no tenga costa marítima, y sobre base de reciprocidad, libre

tránsito por su territorio; b) a los buques que arbo-  
llen de ese Estado, trato igual al concedido a sus propios bar-  
cos o a los barcos de cualesquiera otros Estados, en lo que res-  
pecta al acceso a puertos marítimos y al uso de dichos puertos.

II) Los Estados sitos entre el mar y otro Estado que no ten-  
ga costa marítima deberán reglamentar por mutuo acuerdo con este  
último y teniendo en cuenta los derechos del Estado costero o Es-  
tados de tránsito y las circunstancias especiales del Estado que  
carece de litoral, todos los asuntos referentes a la libertad de  
tránsito y de igualdad de trato en puertos, si tales Estados no-  
fueren ya partes de convenios internacionales ya existentes" (ar-  
tículo 3o. del Convenio sobre el alta mar).<sup>45</sup>

El artículo 4o. de la Convención establece categóricamente:  
"Que todos los Estados con litoral o sin él tienen derecho a que  
naveguen en alta mar los buques que ostenten su pabellón".



## BIBLIOGRAFIA

1. SCHULDREICH TALLEDA HECTOR A., "Derecho de la Navegación (Marítimo, Fluvial y Aéreo), Cuarta Edición, Edit. Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, - Buenos Aires, 1963., pág. 63.
2. SIERRA MANUEL J., "Derecho Internacional Público", Cuarta Edición, Librería Porrúa Hnos. y Cía., S. A. México, 1963, pág. 264.
3. IBIDEM, pág. 264.
4. SCHULDREICH TALLERA HECTOR A., op. cit., pág. 63.
5. SIERRA MANUEL J., Op. cit., pág. 265.
6. ROUSSEAU CHARLES, "Derecho Internacional Público, - Ediciones Ariel, S. A., Barcelona, España, 1961, - pág. 407.
7. SIERRA MANUEL J., Op. cit., pág. 265.
8. IBIDEM, pág. 265.
9. IBID, pág. 266.
10. GROCIO HUGO, "Libertad de los Mares", Colección Civitas, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, -- 1956, pág. 93.
11. GROCIO HUGO, op. cit., pág. 93.
12. IBIDEM, pág. 91.
13. IBID, pág. 93.
14. FENWICK CHARLES G., "Derecho Internacional", Edit. Bibliográfica Omeba, Editores librereros, Buenos Aires, 1963, pág. 476.
15. COLOMBOS C. JOHN, "Derecho Internacional Marítimo", Ediciones Aguilar, S. A., Madrid, 1961, pág. 42.
16. COLOMBOS C. JOHN, op. cit. pág. 42.
17. ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA, Tomo XIX. Edit. Bi---

bliográfica, Argentina, Buenos Aires, 1964.

18. SIERRA MANUEL J., op. cit., pág. 263. 1. En el -- proyecto sobre aguas territoriales, formulado por la Escuela de Leyes de la Universidad de Harvard - (1929), se dice: "alta mar es la parte del mar que se encuentra fuera de las aguas marginales".
19. MALVAGNI ATILIO. "Sobre la libertad de los mares", Revista Jurídica de Buenos Aires, No. 4, 1958, pág. 115.
20. FENWICK CHARLES G., op. cit., pág. 475.
21. COLOMBOS C. JOHN, op. cit., pág. 31.
22. OPPENHEIM M. A., LL. D. L. "Tratado de Derecho Internacional Público", Casa Edit. Bosch, Barcelona-1961, pág. 149.
23. EEK HILDING. "Los Recursos de agua en el mundo y - Derecho Internacional", Revista No. 18. Foro Internacional Edit. Colegio de México, pág. 237.
24. OPPENHEIM, M. A., LL. D. L., op. cit. pág. 149.
25. IBIDEM, pág. 149.
26. IBID, pág. 149.
27. IBID, pág. 150.
28. SEARA VAZQUEZ MODESTO, "Manual de Derecho Internacional Público", Edit. Pormaca, S. A. de C. V., México 1, D. F., 1964, pág. 116.
29. SIERRA MANUEL J., op. cit. pág. 263.
30. IBIDEM, pág. 263.
31. IBID, pág. 263.
32. COLOMBOS C. JOHN, op. cit., pág. 44.
33. ROUSSEAU CHARLES, op. cit., pág. 408.
34. IBIDEM, págs. 408, 409.

35. SCHULDREICH TALLERA HECTOR A., op. cit., pág. 63.
36. COLOMBOS C. JOHN, op. cit., pág. 44.
37. IBIDEM, pág. 44.
38. GARCIA ROBLES ALFONSO, "La Conferencia de Ginebra y la anchura del mar territorial", Edit. México,- 1959, pág. 21.
39. COLOMBOS, C. JOHN, op. cit., pág. 45.
40. GARIBI UNDABARRENA JOSE MARIA. "Derecho Marítimo Práctico", Edit. Oficina Central Marítima, 1958.- pág. 670.
41. IBIDEM, pág. 670.
42. OPPENHEIM M. A., LL. D. L., op. cit., pág. 154.
43. IBIDEM, pág. 154.
44. COLOMBOS C. JOHN, op. cit., págs. 128, 129.
45. IBIDEM, pág. 129.

## CAPITULO SEGUNDO

### CONDICION JURIDICA DE LOS BUQUES EN ALTA MAR

La nacionalidad del buque. Las banderas de complacencia y la relación auténtica. Reglas de Derecho Internacional sobre los buques en alta mar. Documentación del buque. Derecho a navegar bajo un pabellón determinado. La jurisdicción en alta mar. A) Buques de guerra. B) Buques mercantes. C) - Buques de Estado. Reserva del artículo 9º. de la Convención de Ginebra sobre alta mar por el gobierno de México.

## LA NACIONALIDAD DEL BUQUE

El orden jurídico que impera en el mar libre se asienta en la nacionalidad que todo buque debe tener.

La nacionalidad del buque tiene dos aspectos, uno de carácter interno de cada Estado y otro de carácter externo de materia internacional. El primero se refiere a todas aquellas normas -- que establecen las condiciones y requisitos que cada Estado impone a un buque para que pueda adquirir la nacionalidad respectiva, así como las consecuencias (contenido), es decir, los vínculos -- (derechos y obligaciones) que tal status jurídico establece entre el Estado, por un lado, y las personas vinculadas al buque, -- por el otro (propietario armador tripulantes, pasajeros, acreedor hipotecario, etc.).<sup>46</sup>

El establecimiento de estas normas así como sus consecuencias son exclusivas de cada Estado, pues integran aquellos poderes fundamentales que son emanación de la soberanía (G. Gidel: -- Droit International Public de la mer, T. 1, p. 80). Las condiciones y requisitos que cada Estado exige a un buque para que -- pueda inscribirse en la matrícula respectiva, están íntimamente unidos a la política económica que, en materia de marina mercante, cada nación ha adoptado viendo por su desarrollo y progreso o su sola subsistencia.<sup>47</sup>

Desde este punto de vista debe considerarse a los buques -- mercantes como elementos integrantes de la economía del país de-

su bandera, y ello es una de las bases de la protección diplomática a la que tienen derecho. Consiguientemente, aquellos poderes se encuentran fuera de cualquier imposición o intervención de carácter internacional.<sup>48</sup>

En el segundo aspecto, la nacionalidad es un recurso técnico jurídico que se ha aceptado y ha sido consagrado por el uso internacional para dar juridicidad al alta mar, en donde por definición, ningún Estado ejerce soberanía ni jurisdicción (Art. 2o. de la Convención de Ginebra). Merced a la nacionalidad que todo buque debe tener, la comunidad internacional se asegura que toda conducta humana en mar libre está sujeta a un ordenamiento jurídico que es el del Estado de su pabellón. (Habría un tercer aspecto, y es el papel que desempeña la nacionalidad del buque en los conflictos de leyes aplicables al mismo o a los actos jurídicos que se realicen a su bordo).<sup>49</sup>

"La nacionalidad de los buques es una de las garantías establecidas por el Derecho Internacional para la libertad de la navegación, y todo buque que navegue en alta mar debe tener una nacionalidad y estar en condiciones de probarlo. La posesión de una nacionalidad sirve de base al control y a la protección ejercidas por el Estado del pabellón; es también una garantía para los otros Estados en lo que se refiere a las infracciones cometidas por el personal del buque". (Pearse Higgins: "Le régime juridique des navires de commerce en Haute Mer en 'Recueil des ---

cours de la Haye'", 1929, (v) p. 20).

El otorgamiento de la nacionalidad que todo buque debe tener, está previsto en el artículo 5o. de la Convención de Ginebra en la siguiente forma: "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".

A) En la legislación interna de México, en su Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el Capítulo V, artículo 89, establece que:

La nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema-patente de navegación o el certificado de matrícula, según el caso, expedidos conforme a esta ley.

El artículo 88, regula los requisitos previos de matrícula y abanderamiento estableciendo que: "Los buques mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento, en alguna capitania de puerto del litoral en el que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud de su propietario o naviero". Además se practicará visita de inspección naval como requisito previo para el abanderamiento.

Por otra parte, el artículo 90 de la mencionada Ley de Navegación considera buques mexicanos:

- I. A los matriculados y abanderados en el país, con sujeción a la presente ley.
- II. A los abanderados en aguas de jurisdicción nacional.
- III. A los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas.
- IV. Los capturados a enemigos, considerados como buena presa.
- V. Los que sean propiedad del Estado.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III, IV y V, serán matriculadas y abanderadas de oficio. De acuerdo con el artículo 91, "la matrícula de un buque deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional y la inscripción será cancelada en los siguientes casos:

- I. Por disposición de la autoridad marítima cuando se trate de embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III, IV y V del artículo 90.
- II. Por resolución judicial.
- III. En el caso de dimisión de bandera.

#### LAS BANDERAS DE COMPLACENCIA Y LA RELACION AUTENTICA

El recurso técnico jurídico de someter a los buques que navegan en alta mar al orden jurídico de la nación cuyo pabellón ostentan, para que las infracciones que en él se cometan sufran la correspondiente sanción, queda totalmente desvirtuado cuando se trata de buques que navegan bajo las llamadas "banderas de --



complacencia", otorgadas por países como Liberia, Panamá, Honduras y Costa Rica.<sup>50</sup>

Las llamadas "banderas de complacencia o de conveniencia", son un fenómeno moderno en el orden de la navegación.

La marina mercante de una nación ha estado tradicionalmente al servicio de su economía. Sus buques están destinados a servir al comercio exterior del país de su bandera, como sucede con algunos Estados, o a producir divisas con los fletes que, actuando como "exportaciones invisibles", les permite pagar las importaciones de productos que necesitan para su subsistencia, como ocurre con Inglaterra y con Noruega.<sup>51</sup>

Los buques que ostentan pabellones de complacencia, se caracterizan por la circunstancia de no integrar la economía de los respectivos países, pues ni sirven a su comercio exterior, ni les producen divisas que les permitan pagar las importaciones. Realmente el único beneficio que puede reportarles es de tipo fiscal, muy pequeño por cierto, ya que se reduce concretamente a la percepción anual de un derecho de inscripción.<sup>52</sup>

En tal situación los beneficiarios del sistema no son pues los países de la bandera, sino los propios propietarios, que eluden no sólo los pesados gravámenes fiscales que imponen a sus buques los países con marinas tradicionales al servicio de sus propias economías, sino también las sociales y el gran número de reglamentaciones relacionadas con la seguridad de la navegación.

Por otra parte, la falta de recursos necesarios de esos países - para hacer valer su orden jurídico a buques que pertenecen a súbditos poderosos de poderosas naciones.

El incremento que ha alcanzado actualmente la inscripción - de buques en la matrícula de tales países es tan enorme, que Liberia cuenta con 10 millones de toneladas, colocándola como la - tercera nación marítima del mundo. El propio Estado americano - paradójicamente ha auspiciado, veladamente, la inscripción de buques de ciudadanos o empresas de su país en dicha matrículas, -- con el propósito de impulsar a su propia marina, ya que bajo pabellón americano le está resultando cada vez más difícil competir con la de otros países debido a su elevado costo de explotación.<sup>53</sup>

Para satisfacer las innumerables protestas que se han suscitado revelándose contra tales marinas ficticias de armadores americanos, griegos, y ahora también algunos ingleses que han creado la nueva bandera de complacencia en las islas Bermudas ----- (1.400,000 toneladas a fines de 1959), y para resguardar el principio jurídico supra expuesto, el artículo 5o. de la Convención de Ginebra contiene en la parte final de su párrafo 1, el siguiente requisito: "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 enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técni

co y social."54

La exigencia de una "relación auténtica" mereció, naturalmente, la oposición de Panamá y Liberia y, por supuesto, también la de Estados Unidos, sin haber tenido éxito alguno.

El profesor François, experto de la Secretaría de la Conferencia (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Vol. IV, p. 35), dijo: "El complemento necesario de la libertad del mar debe ser que los Estados ejerzan sobre los buques que se encuentran en alta mar y que navegan bajo su pabellón, la misma autoridad y la misma jurisdicción que sobre su territorio. Esta es la razón por la cual se considera a los buques como partes flotantes del Estado cuyo pabellón enarbolan. Dicho régimen se basa en la idea de que el buque, en su mayor parte, debe pertenecer a nacionales del Estado de su bandera; que los armadores deben de residir en dicho Estado; que los oficiales, o por lo menos, la mayor parte de la tripulación, deben ser nacionales del Estado; que en los puertos extranjeros, los funcionarios consulares del Estado ejerzan la autoridad necesaria sobre los navíos - que arriban a dichos puertos y, llegado el caso, conceder la protección necesaria y, por último, que los navíos vuelvan regularmente a sus puertos de matrícula. Esto es lo que la Comisión de Derecho Internacional entiende por "relación auténtica" entre el buque y el Estado de su bandera. Si esta relación deja de existir, todo el sistema se desmorona y crea en alta mar una situa--

ción que para algunos es quizás el ideal de la libertad, pero -- que según otros y entre ellos incluimos principalmente a la Comisión de Derecho Internacional, es contraria a una sana concepción de la libertad del mar, y por consiguiente a los intereses de la comunidad internacional.

El internacionalista argentino Atilio Malvagni hace una crítica a lo expuesto anteriormente diciendo que la referencia que el profesor François hace en los párrafos anteriores es únicamente sobre los requisitos que los Estados suelen imponer para la concesión del pabellón, como si ellos constituyeran la relación auténtica. Se trata de dos situaciones diferentes. En realidad, la "relación auténtica" es definida en la doctrina y configurada en la Convención de Ginebra.<sup>55</sup>

Doctrinalmente, dice Malvagni, para que "la relación sea auténtica" como exige la convención, es necesario que el Estado -- que concede la nacionalidad tenga establecido un ordenamiento jurídico que rijan las actividades de sus buques en los aspectos de jurisdicción y control, como dice el artículo 5o. de la Convención de Ginebra sobre alta mar. Jurisdicción y control es el contenido de la relación entre Estado y buque que el Derecho Internacional Público asigna al concepto de nacionalidad. En un sentido lato, como se supone entiende la convención a la jurisdicción, podemos decir que es el poder que tiene todo Estado de ejercer su autoridad, aplicar sus leyes y someter a sus tribuna-

les, a determinadas personas, bienes y actos. El control es la facultad de poder hacer efectiva de hecho esa jurisdicción. Dentro del ordenamiento jurídico están comprendidos los requisitos exigidos para el goce de la bandera: nacionalidad del capitán, oficiales y tripulación, nacionalidad y domicilio del propietario, lugar de construcción del buque, patentes nacionales del capitán y oficiales.

En segundo lugar, la existencia necesaria de los órganos administrativos y judiciales destinados a aplicar dicho ordenamiento. Y tercero, deben darse las condiciones de hecho para que el ordenamiento pueda ser aplicado por los órganos respectivos a cada buque que toque regularmente el puerto de matrícula para que pueda ser inspeccionado (controlado) junto con el personal para dar cumplimiento a las normas del ordenamiento respectivo o cuando menos estén en contacto con las autoridades de su país para cumplir con estas medidas. Este aspecto se refiere a la eficacia del orden jurídico.

De acuerdo con Malvagni, debe reconocerse que la efectividad de la relación auténtica, que es donde reside el problema, es tan difícil de establecer en la práctica, con respecto a los buques, como sería la de que todo Estado, para conservar el título de tal, demostrara la eficacia de su ordenamiento jurídico en todas las circunstancias de su vida nacional. Finalmente, debemos aceptar que la falta de eficacia de un orden jurídico nacio-

nal en lo que se refiere a los buques de su bandera, no es otra cosa que una circunstancia del mismo fenómeno que puede darse en un orden general dentro de su territorio.

Las dificultades que se les presentaron a los delegados que integraron la segunda comisión que estudió la Convención sobre alta mar, al tratar de definir el concepto de "relación auténtica", entre buque y Estado, fueron de tal magnitud que el problema jurídico se dejó a resolver.

También Sorensen reconoce que el problema creado por los pabellones de complacencia no ha tenido solución en la Conferencia de Ginebra, no obstante el requisito exigido de la "relación auténtica", y considera que solamente se encontrará en la política que siga Estados Unidos y otras naciones con respecto a sus armadores que inscriben a sus buques en tales matrículas.

#### REGLAS DE DERECHO INTERNACIONAL SOBRE LOS BUQUES EN ALTA MAR

Independientemente de las reglas establecidas en los convenios en relación al salvamento y asistencia marítimas, abordajes y seguridad de la vida en el mar, el régimen jurídico del mar se ha venido creando merced a la cooperación del Derecho Internacional con el derecho interno de los Estados dotados de pabellón marítimo. Se han reconocido universalmente las siguientes reglas de Derecho Internacional: primera, "los Estados con pabellón marítimo tienen que establecer normas precisas conforme las cuales

los buques puedan navegar legalmente bajo su bandera y deben proveerlos de documentos oficiales autorizándoles el uso de su pabellón; segunda, los Estados tienen derecho a sancionar a los buques extranjeros que naveguen bajo su bandera sin estar autorizados para ello; tercera, los buques en alta mar se consideran, -- con sus tripulaciones y mercancías, bajo la autoridad del Estado cuyo pabellón ostenta; cuarta, los Estados tienen derecho a castigar la piratería (como veremos más adelante) en el mar libre, -- incluso si se trata de súbditos extranjeros, y los navíos de guerra de todas las naciones pueden exigir a los buques sospechosos que den a conocer su pabellón a efecto de cooperar a la extinción de la piratería".<sup>56</sup>

Todas estas reglas basadas en la costumbre dentro del Derecho Internacional se hallan complementadas, pudiéramos decir, por las leyes internas de los Estados marítimos con relación, en primer lugar, a los requisitos que deben de cumplir los buques para ser autorizados a navegar bajo sus banderas; en segundo término, el régimen de carácter jurisdiccional de las personas y mercancías a bordo de los buques que navegan bajo sus pabellones; tercero, el régimen que se refiere a la disciplina a bordo del buque, así como las relaciones entre el capitán, la tripulación y los pasajeros, y cuarto, el tipo de sanciones que deban imponerse a los buques que sin autorización navegan ilegalmente ostentando sus pabellones.<sup>57</sup>

## DOCUMENTACION DEL BUQUE

El Derecho Internacional obliga a los Estados con pabellón-marítimo a tomar las medidas necesarias para que los buques privados que navegan bajo su bandera lleven a bordo la correspondiente documentación del buque, que sirve para su identificación en alta mar.<sup>58</sup>

La Convención de Ginebra en su artículo 5o., párrafo 2o., establece lo siguiente: "Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes". Tanto el Derecho Internacional como la Convención no especifican el número ni la clase de estos documentos, y las leyes internas de los Estados difieren bastante en la materia. No obstante, coinciden en estimar necesarios los siguientes:

1. Certificado de registro, en el que constará la nacionalidad del buque y armador, así como otros detalles que identifiquen la nave. En otros casos consiste en una patente de navegación, carta de mar, u otro documento similar, en donde se demuestre con claridad la nacionalidad del buque.
2. Lista de tripulantes, especificando nacionalidad y demás datos análogos.
3. Diario de navegación, en el que se harán constar los acaecimientos de cada travesía con todos los detalles --



náuticos.

4. Manifiesto de carga, conteniendo la lista de mercancías transportadas, con su número y marcas, y los nombres de los cargadores y receptores.
5. Conocimiento de embarque, que son duplicados de los documentos que el capitán del buque entrega al cargador de las mercancías a transportar.
6. Póliza de fletamento, en caso de que sea fletado el buque; que es el documento de contrato entre el naviero que lo fleta total o parcialmente y el fletador que lo utiliza.
7. Patente de sanidad, certificado de seguridad, de aduana y radiotelegrafía.<sup>59</sup>

La determinación de si el buque se halla facultado para usar determinada bandera o transporta documentación necesaria para probar su nacionalidad, depende del tribunal de la nación de la bandera que enarbola el buque.

El gobierno español arrestó en 1873 al buque "Virginus", suponiendo que este buque violaba la Legislación Naval de Estados Unidos enarblando la bandera de dicho país, y navegando en dirección a Cuba, para ayudar a los sublevados. El presidente Grant declaró que "si los documentos del buque eran irregulares o fraudulentos, el delito se había cometido contra los Estados Unidos y sus tribunales eran los únicos competentes para enten-

der la cuestión". España devolvió el buque a las autoridades -- americanas.<sup>60</sup>

Es importante agregar que los Estados deben registrar los nombres de los buques privados que navegan bajo su bandera, obligándolos a llevarlos en forma visible, de tal manera que el buque pueda ser identificado a distancia. No se puede autorizar el cambio del nombre antes de darse el permiso para ello con el registro consiguiente.<sup>61</sup>

#### DERECHO A NAVEGAR BAJO UN PABELLON DETERMINADO

Aunque el Derecho Internacional no contiene reglas sobre el derecho de los buques a navegar bajo un pabellón marítimo determinado, se impone a los Estados la obligación de establecer las condiciones a través de sus leyes internas, que deben llenar los buques para navegar bajo su pabellón. Para resguardar el orden del mar, los buques que no ostenten pabellón marítimo no tienen derecho a ninguna protección. Los Estados gozan de independencia absoluta para determinar las normas a que han de atenerse -- los buques que pretenden enarbolar su pabellón. Pueden incluso autorizar a enarbolar su bandera a buques propiedad de súbditos extranjeros, pero ellos quedarán sometidos por esta circunstancia a su jurisdicción nacional.<sup>62</sup>

Las reglamentaciones que han establecido los Estados han sido muy diversas en materia de navegación de sus buques respecti-

vos, países como Gran Bretaña, por ejemplo, permiten arbolar su pabellón solamente a los buques propiedad exclusiva de sus súbditos, o a personas jurídicas establecidas en su territorio. Francia, en cambio, consiente que naveguen bajo su bandera los buques que son propiedad de sus nacionales sólo en un cincuenta -- por ciento.<sup>63</sup>

México, en su Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículo 94, párrafo segundo, establece que: "Desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación, deberá ser tripulada solamente por mexicanos por nacimiento". Esto es en cuanto a que los buques que se adquieran en el extranjero deberán -- abanderarse provisionalmente ante la autoridad consular mexicana del puerto de salida, la que expedirá un pasavante de navegación directa hasta el punto nacional que haya elegido el propietario para su matrícula definitiva. Así lo establece el citado artículo en su primer párrafo.

Nuestra Ley de Navegación regula también la situación de -- las personas jurídicas poseedoras de buques mexicanos en su artículo 92, en la forma siguiente: "Para que una sociedad -- poseer buques matriculados y abanderados como mexicanos, debe -- constituirse conforme a las leyes mexicanas, tener su domicilio en el país y estar constituida con socios mexicanos que posean -- la mayoría del capital de la empresa; los miembros de su consejo de administración y su gerente, deben ser, asimismo, mexicanos".

Por otra parte, la matrícula y abanderamiento de un buque - se pierden de acuerdo con el artículo 95, fracción IV, de la Ley de Navegación: "por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana".

Aunque en los casos como el de Francia, que ya hemos citado, que permite que naveguen bajo su pabellón buques propiedad en un cincuenta por ciento de sus nacionales; no obstante esto, los Estados no pueden permitir que ostenten su bandera los buques que arbolan ya otro pabellón distinto. El buque que navega con pabellón nacional de dos Estados distintos, no goza de ninguna protección. En la misma situación se encuentra el buque que navega bajo bandera de Estado carente de pabellón marítimo: tienen que obtener la autorización correspondiente para navegar bajo bandera de otro país con pabellón marítimo, si desea gozar de la protección en alta mar. Cualquier buque que ostente, sin la autorización debida, el pabellón de un Estado, aún perteneciendo a súbditos extranjeros, puede ser capturado por los barcos de guerra de dicho Estado, perseguido en justicia, sancionado y confiscado.<sup>64</sup>

El artículo 6o. de la Convención de Ginebra, reglamenta las condiciones de la navegación en alta mar en la forma siguiente:

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, es

tarán 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".

"Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan de ninguna manera la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarboles la bandera de la organización". Así lo establece el artículo 7o. de la Convención. Y esto se entiende, ya que la facultad de abanderar barcos no es privativa de los Estados, pues la poseen también las organizaciones internacionales.

#### LA JURISDICCION EN ALTA MAR

La jurisdicción en alta mar se encuentra vinculada en principio al pabellón marítimo bajo el cual navega el buque, esto es, como consecuencia del hecho expuesto anteriormente, de haberse creado un cierto orden jurídico en el mar libre, merced a la cooperación de las reglas del Derecho Internacional junto con las leyes internas de los países dotados con pabellón marítimo. Es importante hacer notar dos aspectos peculiares. En primer lugar, la jurisdicción a la que se hace referencia no se ejerce so

bre el alta mar como tal, sino únicamente sobre los buques, las personas y mercancías que en él se encuentran. En segundo término, la jurisdicción en alta mar está vinculada fundamentalmente, pero no de modo exclusivo, al pabellón que la nave ostenta, ya que los buques de guerra de todos los Estados gozan, como veremos posteriormente, de algunas facultades sobre los barcos mercantes de todos los países.<sup>65</sup>

El artículo 60. de la Convención afirma lo siguiente: "Los buques navegan bajo el pabellón de un solo Estado y se hallan sujetos..... a su jurisdicción exclusiva, en alta mar". La explicación que se da a esta situación, se encuentra dividida en dos corrientes principales, los que consideran al buque como parte flotante del territorio nacional, y los que niegan esta teoría de la territorialidad.

Algunos de los autores que niegan la teoría de la territorialidad del navío tanto de guerra como comercial, consideran que ésta ha sido abandonada actualmente en favor de un análisis más realista fundado sobre el de la competencia por razón de servicio público. Por lo que toca a la competencia que posee el Estado sobre los buques mercantes argumentan que ésta es de carácter personal y se ejerce sobre un grupo de individuos que están a bordo del buque.<sup>66</sup>

Otro de los autores modernos que no aceptan la tesis de la territorialidad del buque es el internacionalista C. John Colombos. Por lo que se refiere a la jurisdicción de los barcos mer-

cantes en alta mar dice este autor, siguiendo el criterio de ---  
Pearse Higgins que: "La jurisdicción que un Estado puede legal--  
mente ejercer sobre barcos que arbolan su pabellón en alta mar, -  
es una jurisdicción territorial. Los motivos en que descansa es  
ta jurisdicción surgen sencillamente del hecho de que son bienes  
en un sitio donde no existe jurisdicción local. Es necesario pa  
ra muchos fines, que la jurisdicción sobre un barco la posea un-  
Estado concreto; es natural conceder derecho de jurisdicción al  
propietario de bienes, hasta que su reclamación como tal sea con  
trariada por un título superior por parte de alguien, y dentro -  
del alcance de los fines previstos, ningún derecho a jurisdic---  
ción sobre un barco puede ser superior al del Estado dueño del -  
mismo.

Según Colombos, ésta no es la única opinión que se expone -  
como justificación del ejercicio de jurisdicción por un Estado -  
sobre sus barcos mercantes. Se ha arguido que los barcos son --  
porciones flotantes de la nación a que pertenecen, y que por ---  
ello son una prolongación o continuación de su territorio. Esta  
doctrina dice se basa en una ficción o metáfora. Así, Westlake-  
declara que en alta mar, el carácter territorial que se imprime-  
al barco por el pabellón que arbola es una ficción tan exacta pa  
ra los fines de la jurisdicción como puede serlo ficción alguna.  
Parece haberse presentado por vez primera en la "Exposition des-  
Motifs", preparada por los juristas prusianos en 1752 para justi  
ficar la confiscación contra acreedores ingleses del empréstito-

de Silesia, con el especioso argumento de que "los barcos de Prusia, aunque cargados de bienes pertenecientes a los enemigos de Inglaterra, era sitio neutral". La exposición ha sido acertadamente descrita, dice Colombos, como repertorio de mala ley y no aduce prueba alguna que niegue el derecho de los buques de guerra ingleses a capturar mercancías enemigas en barcos neutrales con arreglo al uso entonces establecido, que se remontaba al consulado del mar.

Dentro de algunos de los argumentos en pro de la territorialidad de un barco se dice que, como alta mar está libre de la soberanía de Estado alguno, no se puede ejercer jurisdicción allí, salvo sobre bienes por el Estado que los posea y que los actos realizados allí bajo el pabellón de un Estado, se reputan como hechos en el suelo del Estado en cuestión. Estas aseveraciones son contrariadas por Colombos, diciendo que no son verdad más -- que en parte, y rigen para casos en los que ningún Estado que no sea aquel al que pertenece el barco tiene interés en ejercer jurisdicción; por ejemplo, son ciertas respecto de actos relativos al "status" civil de la tripulación y de los pasajeros que ocurran a bordo de barco en alta mar, como nacimientos, matrimonios, defunciones, escrituras allí redactadas (como contratos, transmisiones o testamentos); pero no ciertas en todos los casos y en todas las circunstancias. Así, como ya vimos en la doctrina de la persecución (hot-pursuit), todo barco mercante extranjero que haya quebrantado las leyes locales de un Estado puede ser perse-



guido dentro del alta mar y traído a puerto. Puede añadirse que aunque hay dos sistemas rivales vigentes acerca de la posición de los mercantes en puertos extranjeros, a saber, el sistema angloamericano y el sistema francés, a los que se adhieren otras muchas naciones, sin embargo, ambos sistemas coinciden en el detalle de que niegan a los mercantes extranjeros privilegios extraterritoriales. Dicho de otro modo: en ninguno de dichos sistemas, que se aplican en todos los Estados marítimos, se mantiene la ficción de la territorialidad de un barco mercante cuando entra en puerto extranjero o en aguas territoriales extranjeras. El hecho de que un buque en alta mar esté sujeto a la jurisdicción del Estado de su bandera es norma razonable y ventajosa; de no ser así, ¿ante qué jurisdicción sería responsable la tripulación de tal buque?

Colombos concluye diciendo, que existen sanos motivos prácticos para la norma de sujeción de los buques a las leyes de su Estado, y resulta superfluo emplear la ficción de la territorialidad para explicarla. Además, según Colombos, semejante ficción, si se llevase a su lógica conclusión, conduciría a extraños resultados. Excluiría el ejercicio de jurisdicción por un Estado litoral en sus aguas territoriales en tiempo de paz, y sería una negación del derecho universalmente aceptado de visita y registro en alta mar en época de guerra. Los Estados redactan determinadas normas para proveer de su nacionalidad a los buques, y autorizándoles a arbolar su pabellón. Por ello, existe íntima

conexión entre el buque y el Estado cuya nacionalidad adquiere, - lo que lleva consigo la aplicación al buque de las leyes del Estado cuyo pabellón ostenta. Bajo estas leyes es como el capitán ejerce su autoridad y hace que se cumpla. El buque podrá ser un bien mueble, una porción de propiedad móvil, pero está regido -- por leyes especiales y, mientras está en alta mar, se reconoce - universalmente su independencia de todo control que no sea el de las autoridades del Estado cuyo pabellón luce. No es necesario hablar de él o pensar en él como territorio.<sup>67</sup>

Por otra parte, una de las mejores exposiciones en defensa de la territorialidad del buque, nos la da el internacionalista Charles G. Fenwick; este autor dice lo siguiente:

El Derecho Internacional acepta, en ciertos casos, la voluntad de un Estado de extender su jurisdicción efectiva más allá - de sus límites territoriales. Como la relación entre el Estado y sus ciudadanos es de índole personal, el ciudadano le debe su lealtad cualquiera que sea el lugar del mundo en que se encuentre. Es verdad que el Estado no puede imponer a sus ciudadanos la observancia de sus leyes, cuando los mismos se encuentran bajo la jurisdicción de otro Estado, pero puede pedirles rendición de cuentas cuando regresan a su jurisdicción. Por otra parte, - si el ciudadano se encuentra en un territorio no ocupado, y que no está sometido a la jurisdicción de ninguna potencia, o si está a bordo de un barco que enarbola la bandera del Estado en alta mar, éste puede colocarlo en la misma situación legal que si-

estuviera habitando su tierra firme, y aplicar sus leyes internas, tanto civiles como criminales, a todos los actos que realice, y cualesquiera que sean las circunstancias de los mismos. Es con respecto a la jurisdicción que corresponde a los buques mercantes donde la extensión de la jurisdicción territorial del Estado encuentra su aplicación más significativa.

Por lo que se refiere al carácter nacional de los buques mercantes, dice Fenwick que el Derecho Internacional no establece reglas para determinar cuáles son las condiciones que capacitan a los barcos para enarbolar la bandera de un Estado particular, y para investirlos con el carácter nacional que poseen los ciudadanos del mismo. Cada uno de los Estados fija sus propias condiciones de registro, y no se ha llegado todavía a una uniformidad de normas al respecto. Algunos Estados no aceptan el registro de barcos cuyos propietarios no sean ciudadanos, y hasta de aquellos que pertenecen totalmente a extranjeros. Todo lo que el derecho internacional ha dispuesto al respecto es que cualquier Estado puede autorizar a un barco a usar su bandera, proporcionarle los documentos legales, y ejercer sobre él la jurisdicción autorizada por la ley.

De acuerdo al derecho de la mayoría de los países, el barco, después de registrado, queda investido con el carácter de una persona legal, contra la que pueden entablarse acciones civiles y criminales. Además, su carácter nacional determina la ubicación territorial de los actos que se cumplen, o ejecutan a bor

do.

En cuanto a los antecedentes de esta doctrina de la extraterritorialidad, como la llama Fenwick, dice este autor, fue una teoría elaborada en el siglo XVIII para explicar la jurisdicción ejercida por un Estado sobre los barcos que navegan bajo su bandera, logró tanta aceptación esta tesis que durante un tiempo -- llegó a ser considerada como un principio de derecho internacional. Se afirmó que los barcos eran partes flotantes del territorio del Estado, extensiones o prolongaciones del mismo y, en consecuencia, lo que sucedía a bordo era considerado como si hubiera sucedido en el territorio del Estado. Esta ficción de la "extraterritorialidad" de los barcos, ha sido confirmada reiteradamente en numerosas decisiones de los tribunales británicos y norteamericanos, pero no ha encontrado aceptación entre los tratadistas más modernos, quienes afirman que, aunque la misma proporciona una explicación conveniente para la mayor parte de las relaciones que el barco y las personas que se encuentran a bordo, - mantienen con el Estado, resulta incompatible con otro tipo de - vinculaciones que afectan al buque, tanto en alta mar como cuando está anclado en puertos extranjeros. Se podría encontrar una base más conveniente, dice Fenwick, para explicar la jurisdicción, en el hecho de que la jurisdicción del Estado, representada por la bandera del barco, es aceptada por las otras naciones - por razones de simple conveniencia mutua. Se considera que al - Estado, que para promover su comercio marítimo otorga la protec-

ción de su bandera a los nacionales que se comprometan en esa --  
aventura, debe corresponderle también la posibilidad de contro--  
lar por medio de sus leyes, todos los actos cumplidos a bordo --  
del barco de referencia. En esta forma, dice este autor, consi--  
derando que la jurisdicción del Estado representado por su bande--  
ra, es relativa, y no absoluta, resulta más fácil conciliarla --  
con la jurisdicción que otros Estados ejercen sobre el barco, --  
cuando el mismo está anclado temporalmente en sus puertos; como--  
también con los derechos beligerantes de inspección y visita en--  
alta mar, y en los casos en que un barco lleva la bandera de un--  
país neutral.<sup>68</sup>

Esta tesis de la territorialidad del buque, se encuentra re--  
conocida en nuestra legislación mexicana. Así lo establece la --  
Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 2o. que a--  
la letra dice: Los buques mexicanos en alta mar serán considera--  
dos territorio mexicano.

También el Código Penal para el Distrito y Territorios Fede--  
rales, sigue esta tesis al establecer lo siguiente:

Artículo 5o. Fracción la.: se considerarán "como ejecutados  
en territorio de la República": los delitos cometidos por mexica--  
nos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales.

Por lo que se refiere a la jurisdicción sobre barcos mercan--  
tes en puertos extranjeros, existe una situación especial que no  
podemos dejar de mencionar, ya que cuando los barcos abandonan --  
alta mar, y entran en puertos extranjeros, la jurisdicción del --

Estado al que pertenecen entra en conflicto con la del Estado ex-  
tranjero. Este conflicto ha sido contemplado por la costumbre y  
los tratados, a fin de permitir una jurisdicción limitada, del -  
Estado cuya bandera ostenta el barco, sin que la misma signifi--  
que una intrusión al derecho fundamental del Estado territorial.  
Es parte del derecho de las naciones civilizadas, afirmó la Cor-  
te en el caso de "Wildenhus", el aceptar que cuando un barco mer-  
cante de un país entra en el puerto de otro, con propósitos co--  
merciales, se somete a la ley del país al que se dirige, a menos  
que por tratados especiales, o por otros arbitrios similares, --  
los dos países hayan llegado a algún acuerdo o entendimiento. -  
En 1806, el Consejo del Estado Francés, en los casos del "Sally"  
y del "Newton", sostuvo que, de conformidad a los usos "deben de  
respetarse los derechos de la potencia a la que pertenece el bu-  
que. En relación con la disciplina interna del barco, que no -  
debe ser interferida por la autoridad local en los casos en que-  
no se solicite ayuda, o cuando la tranquilidad del puerto no se-  
encuentre en peligro.<sup>9</sup>

Esta norma, que no ha encontrado una aceptación muy amplia -  
en el derecho consuetudinario, ha sido adoptada en la actualidad  
en casi todos los tratados. Sin embargo, no ha logrado estable-  
cer un límite muy definido entre los asuntos relacionados con la  
disciplina interna del barco, y los que perturban la paz del ---  
puerto. Algunos Estados interpretan muy ampliamente el término-  
"orden interno del barco". En el caso "Wildenhus", fallado en -

1887, en el que el cónsul belga interpuso un recurso de "habeas-corpus" en favor de Wildenhus, que había cometido un asesinato a bordo de un barco belga, anclado en el puerto de la ciudad de -- Jersey, se puso de manifiesto el criterio norteamericano. La -- corte sostuvo que el crimen era de una naturaleza tal, que su so la comisión, "perturbaba la tranquilidad y el orden público del puerto", de una manera que debía considerársele como uno de los casos excepcionales contemplados en el tratado de 1880, y en los cuales puede intervenir la autoridad local.<sup>70</sup>

En 1876, "la Suprema Corte de Justicia de Mexico sostuvo, - que el asesinato de un francés por otro francés, a bordo de un - barco de la misma nacionalidad, anclado en puerto mexicano, no - había perturbado la paz del puerto".<sup>71</sup>

Nuestro Código Penal vigente para el Distrito y Territorios Federales, ha continuado con esta norma al establecer en el título preliminar en su artículo 5o. Fracción III, lo siguiente:

Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: los delitos cometidos a bordo de un buque extranjero surto - en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, "si se turbare la tranquilidad pública" o si el delincuente o el --- ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario, se -- obrará conforme al derecho de reciprocidad.

En nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, impera - también este principio reconocido en nuestro Código Penal, ya -- que en sus disposiciones generales establece lo siguiente:

Artículo 5o. La autoridad mexicana intervendrá y aplicará las leyes mexicanas, en caso de delito o faltas cometidas a bordo de buques extranjeros en aguas nacionales:

I. "Si se alterase el orden público".

II. Si así lo solicitaren el capitán del barco o el cónsul del país al que pertenezca la nave.

Al igual que el Código Penal vigente, nuestra Ley de Navegación también reconoce el derecho de reciprocidad, así lo establece en su artículo 3o. que a la letra dice:

Cuando los buques nacionales se encuentren en aguas extranjeras, los actos jurídicos relacionados con ellos se someterán a las leyes mexicanas en lo que sea compatible con la aplicación que de su legislación haga el Estado extranjero correspondiente. Recíprocamente, los buques extranjeros que se encuentren en --- aguas territoriales o interiores nacionales, se considerarán sometidas a las leyes del Estado extranjero en lo que sea compatible con la aplicación de las leyes mexicanas.

Como casos de excepción el Código Penal para Distrito y Territorios Federales establece en el mencionado artículo 5o. Fracción IIIa., lo siguiente:

Se consideran como ejecutados en territorio de la República: los delitos cometidos a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puer-



to.

#### A) BUQUES DE GUERRA

"Los buques de guerra gozan de completa inmunidad de jurisdicción, en alta mar, respecto de cualquier Estado que no sea -- aquel cuyo pabellón ostenta". Artículo 8o. Párrafo 1o. de la -- Convención de Ginebra.

El carácter de buque de guerra puede determinarse según el citado artículo 8o. de la Convención de Ginebra, en su párrafo -- 2o., por las características siguientes: 1) "Pertener a las -- fuerzas navales de un Estado ostentando los signos exteriores -- distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad", 2) "El -- comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nom -- bre ha de figurar en el escalafón de oficiales, de la armada". -- 3) "Tener una tripulación sometida a la disciplina naval militar".

Los buques de guerra comprenden: 1o. Los barcos de guerra -- propiamente dichos, cualquiera que sea su dominación (unidades -- de superficie y submarinos); 2o. los buques estatales que se ha -- llen al servicio de una flota de guerra (transportes militares, -- dragaminas, remolcadores, petroleros, etc.).<sup>72</sup>

#### B) BUQUES MERCANTES

En alta mar, los navíos de comercio habíamos dicho: quedan -- en principio sujetos únicamente a la ley del pabellón, es decir, -- del Estado cuyo pabellón ostentan.

Pero pueden señalarse, con respecto a los navíos de comercio, tres excepciones al principio de competencia exclusiva del Estado del pabellón: a) Derecho de visita: todo buque de guerra está en el derecho de detener a los barcos de comercio de su misma nacionalidad para efectuar las investigaciones que considere oportunas. b) Derecho de aproximación: "Los navíos de guerra de cualquier Estado poseen el derecho de detener a los barcos de comercio de cualquier nacionalidad, que consideren sospechoso, con el fin de verificar la nacionalidad de ese barco. Las únicas -- circunstancias que, de acuerdo con las disposiciones de la Convención de Ginebra, pueden justificar la detención de un barco extranjero son: 1) que haya sospechas que se dedica a la piratería o 2) que se sospeche que se dedica al tráfico de esclavos. Se -- deberá indemnizar por daños y perjuicios ocasionados en caso de resultar infundadas las sospechas y el barco detenido no haya hecho nada que las justificara. c) La "hot pursuit" o "persecución en caliente" (que veremos posteriormente): esta institución consiste en la persecución de un barco extranjero cuando, encontrándose en aguas jurisdiccionales de un Estado, las autoridades de éste juzgan que hay razones suficientes para pensar que ha -- violado sus leyes y reglamentos.<sup>73</sup>

#### C) BUQUES DE ESTADO

La Conferencia del Comité Internacional Marítimo de Góthenburg en 1923, estableció: "Que los buques públicos, dedicados a-

operaciones comerciales, su situación será la misma que la de -- los buques propiedad de un armador privado. Cuando los buques -- transportan cargamentos no comerciales sólo podrán ser arresta-- dos ante los tribunales del Estado a que pertenezcan."<sup>74</sup>

La Conferencia de Bruselas de 1926, dice: "Los buques desti nados a la navegación marítima propiedad de los Estados o explo-- tados por ellos y los cargamentos que les pertenecen están some-- tidos a las mismas obligaciones que se aplican a los buques y -- cargamentos privados, exceptuando de estas disposiciones a los - buques de guerra, yates de un Estado, buques de vigilancia, bar-- cos hospitales, buques de aprovisionamiento y otras embarcacio-- nes dedicadas desde su nacimiento a un servicio gubernamental no comercial."<sup>75</sup>

Por lo anteriormente expuesto, nos damos cuenta que los bu-- ques pertenecientes a un Estado disfrutan de acuerdo a estas con ferencias de ciertas facultades sobre los mercantes, siempre y - cuando el servicio que presenten no sea de carácter comercial.

De acuerdo con el artículo 9° de la Convención de Ginebra, - "los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y -- destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, go zarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de ju risdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su ban-- dera".

RESERVA DEL ARTICULO 9° DE LA CONVENCION DE GINEBRA  
SOBRE ALTA MAR POR EL GOBIERNO DE MEXICO

Antes de abordar esta cuestión, es conveniente aclarar lo -  
que debemos entender por reservas.

Es el internacionalista Seara Vázquez, quien nos da una de-  
finición y una clara explicación sobre este concepto en la forma  
siguiente: "La reserva es el acto jurídico por el cual un Estado  
que es parte en un tratado declara que rechaza la aplicación de  
ciertas disposiciones, o que les atribuye determinado sentido".

En los tratados bilaterales, las reservas no son admisibles,  
no tendrían ningún sentido, ya que esto equivaldría realmente a  
limitar el alcance del tratado, es decir, sería una manera de de-  
mostrar inconformidad con el texto del tratado negociado, y de -  
admitirse la reserva ya no sería el mismo tratado el que se va a  
poner en vigor, sino otro diferente.

Por el contrario, en los tratados multilaterales sí son lí-  
citas. La situación que se presenta en este caso es la de deter-  
minar en qué grado es necesaria la aceptación de las reservas --  
por parte de los otros Estados contratantes. La práctica inter-  
nacional se encuentra dividida en dos direcciones al respecto: -  
en Europa priva el criterio de que, para que un Estado que pre-  
senta reservas a una convención multilateral pueda entrar en el  
sistema convencional en cuestión, se necesita el consentimiento-  
unánime de las partes del tratado; en América no se necesita la  
unanimidad del consentimiento, pero el Estado que las presenta -

sólo quedará ligado a aquellos otros que las hayan aceptado, independientemente de que el tratado continúe en vigor entre las primitivas partes contratantes.

Es obvio que al hacer una reserva, el Estado quedará desligado de dicha obligación objeto de ella, pero a la vez tampoco podrá exigir de los otros Estados su cumplimiento.

Las reservas pueden hacerse en el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, y el Estado que ha sido nombrado depositario deberá hacerlas conocer a todos los otros contratantes para que éstos puedan emitir su opinión sobre ellas. La práctica reciente considera que los Estados que han recibido dicha comunicación y no presentan su protesta contra las reservas, dan su aceptación tácita.

Hay que señalar que en una opinión consultiva emitida por la Corte Internacional de Justicia, a petición de la Asamblea General de las Naciones Unidas, descartó la práctica europea de considerar que era necesaria la aceptación unánime de los Estados partes en una convención multilateral para dar entrada a un Estado que hace reservas. Se afirma que cualquier Estado puede hacer reservas, a condición de que se respete la finalidad principal y el objeto del tratado, de esta manera podrá entrar a formar parte de él aunque haya algún otro que no las acepte.<sup>76</sup>

Una vez aclarado este concepto, podemos decir que nuestro país, al hacer reserva del artículo 90. de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, estableció lo siguiente:

"El gobierno de México hace reserva expresa a lo dispuesto por el artículo 9º, ya que considera que los barcos propiedad -- del Estado, independientemente de su uso, gozan de inmunidad, -- por lo que no acepta la limitación establecida en dicho artículo que reconoce inmunidad de jurisdicción en alta mar únicamente a los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial. (Texto de la reserva contenida en el Instrumento de Adhesión de los Estados Unidos Mexicanos a la Convención sobre Alta Mar, firmada en Ginebra, Suiza, el 29 de abril de 1958).

No existe sobre esta reserva una exposición de motivos propiamente dicha. La Secretaría de Relaciones Exteriores establece únicamente al respecto lo siguiente:

1. Esta convención, como declara su preámbulo, contiene, en términos generales, disposiciones declaratorias de los principios establecidos de Derecho Internacional. Es decir, que fundamentalmente ha reconocido una práctica generalizada y aceptada - por la mayoría de los Estados. La mayor parte de las normas contenidas en esta convención no confieren más o menos derechos que los que ya confería la costumbre internacional.

2. Sin embargo, en su artículo 9º, se declaró que sólo los buques propiedad del Estado que no se dediquen a la actividad comercial, podrán gozar de inmunidad. Esta disposición es congruente con los artículos 19, 20 y 21 de la Convención sobre Mar Territorial y Zona contigua, los que fueron objeto de discusión.

El artículo 9° no afecta al fondo de la materia reglamentada por la convención. En consecuencia, cabría interponer una reserva - en los mismos términos que la sugerida a propósito de los artículos 19, 20 y 21 de la Convención sobre Mar Territorial y Zona -- Contigua, sin que por ello México dejara de reconocer el resto - del articulado, que constituye la esencia de la convención o que quedará fuera de ésta al ser objetada su reserva. Algunos países socialistas han interpuesto reservas sobre este mismo artículo; los Estados Unidos, Gran Bretaña Australia son los principales países que han objetado esas reservas.

3. El hecho de que esta convención constituya principalmente un reconocimiento de una costumbre, no es argumento para que México no ratifique la convención. Si bien, una de las fuentes más importantes del Derecho Internacional es la costumbre, ha sido siempre una meta la formalización de esas normas consuetudinarias, mediante la codificación. En este sentido, México contribuirá a una aspiración internacional y al desarrollo de la codificación, mediante la ratificación del tratado a que nos referimos.<sup>77</sup>

## BIBLIOGRAFIA

46. MALVAGNI ATILIO, "Los buques de bandera de Convención y la Juridicidad del mar", Revista Jurídica de Buenos Aires No. I-II, 1961, pág. 109.
47. MALVAGNI ATILIO, Op. cit. pág. 109.
48. Ibidem, Pág. 109.
49. Ibid. Pág. 110
50. MALVAGNI ATILIO, "Sobre la libertad de los mares", Revista Jurídica de Buenos Aires, No. IV, 1958, -- pág. 120.
51. MALVAGNI ATILIO, "Los buques de bandera de Convención y la Juridicidad del mar", Revista Jurídica de Buenos Aires No. I, II, 1961, pág. 105.
52. Ibidem, Pág. 105.
53. MALVAGNI ATILIO, "Sobre la libertad de los mares", Revista Jurídica de Buenos Aires, No. IV, 1958. -- pág. 121.
54. Ibidem, Pág. 122.
55. MALVAGNI ATILIO, Los buques de bandera de Convención y la Juridicidad del mar", Revista Jurídica de Buenos Aires, No. I, II, 1961, pág. 118.
56. OPPENHEIM, M. A. LL. D. L., "Tratado de Derecho Internacional Público", Edit. Bosch, Barcelona, 1961, pág. 152.
57. OPPENHEIM, M. A. LL. D. L., Op. cit. pág. 152.
58. Ibidem, Pág. 159.
59. Ibid. Pág. 159.
60. GARIBI UNDABARRENA JOSE MARIA. "Derecho Marítimo - Práctico", Edit. Oficina Central Marítima, Madrid, 1958, pág. 671



61. OPPENHEIM, M. A. LL. D. L. Op. cit. pág. 160.
62. Ibidem, Pág. 158.
63. Ibidem, Pág. 158.
64. Ibid, Pág. 158.
65. Ibid, Pág. 157.
66. REUTER PAUL, "Derecho Internacional Público", Edit. Bosch, Barcelona, 1962, pág. 183.
67. COLOMBOS, C. JOHN, "Derecho Internacional Marítimo", Editorial Aguilar, S. A. Madrid, 1961, págs. 192, - 193, 194.
68. FENWICK CHARLES G. "Derecho Internacional", Edit. - Bibliográfica Omeba, Editores librerías, Buenos Aires, 1963, págs. 353, 354, 355.
69. FENWICK CHARLES G., Op. cit. pág. 356.
70. Ibidem, pág. 357.
71. Ibid, pág. 357.
72. ROUSSEAU CHARLES, "Derecho Internacional Público", - Ediciones Ariel, S. A., Barcelona, España, 1961, -- pág. 410.
73. SEARA VAZQUEZ MODESTO, "Manual de Derecho Internacional Público", Editorial Pormaca, S. A. de C. V., México 1, D. F., 1964, págs. 118-119.
74. GARIBI UNDABARRENA JOSE MARIA, Op. cit. pág. 666.
75. Ibidem, págs. 666-667.
76. SEARA VAZQUEZ MODESTO, Op. cit. pág. 85.
77. SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, Dirección General de Organismos Internacionales.

### CAPITULO TERCERO

#### LA SEGURIDAD MARITIMA EN ALTA MAR

1. La seguridad de la navegación en alta mar y su reglamentación internacional.
2. El abordaje. a) Su concepto b) Tribunales-competentes en caso de abordaje y el caso Lo tus.
3. Seguridad y ayuda marítima en la Convención de Ginebra sobre alta mar.
4. Algunas disposiciones sobre seguridad y ayuda marítima en la legislación mexicana.
5. Conferencia Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar de 1960.

1. SEGURIDAD DE LA NAVEGACION EN ALTA MAR Y SU REGLAMENTACION INTERNACIONAL

La seguridad de la navegación requiere, como es natural, la cooperación de los principales Estados marítimos, pues si, por ejemplo, los buques de un país aplicaran una serie de reglas para evitar los abordajes totalmente diferentes de las observadas por los barcos de otra nación, el resultado sería caótico. La acción en común se ha logrado principalmente merced a la promulgación de reglamentaciones semejantes o idénticas por los diversos Estados marítimos, y debido también, aunque en menor grado, a la conclusión de convenios internacionales. En este sentido, hasta 1910 no existían reglas de derecho internacional referentes a la prevención del abordaje, tampoco en lo que se refiere al salvamento de vidas humanas después del abordaje y otras materias análogas; pero los Estados con pabellón marítimo habían establecido particularmente diversas leyes sobre señales marítimas, maniobra, rutas, abordajes y otras cuestiones semejantes, aplicables a los barcos que navegaban en alta mar bajo sus banderas respectivas.

No obstante que los Estados podían legislar sobre estas materias de modo independiente, en el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX se manifiesta la tendencia favorable a seguir la actitud tomada por Inglaterra en su ley de la Marina Mercante, de 1873 y 1894. Los Estados marítimos adoptaron, asimismo, el Código Comercial de señales para uso de todas las naciones, pu-

blicado por Inglaterra en 1857. En 1889 tuvo lugar una conferencia internacional en Washington, en la que participaron dieciocho países marítimos; recomendaba esta conferencia una serie de reglas sobre prevención de los abordajes y la revisión del Código de Señales. Inglaterra hizo la revisión de estas reglamentaciones en 1890 y en 1900, y, después de negociaciones directas entre los gobiernos, la mayoría de los Estados marítimos promulgó las reglamentaciones correspondientes.<sup>78</sup>

En cuanto a la reglamentación internacional sobre la protección de la navegación marítima, merece especial mención: 1) el Código Internacional de Señales y de T.S.H.; 2) los Convenios de Bruselas, del 23 de septiembre de 1910, sobre abordaje y asistencia marítima; 3) los Convenios de Londres, del 20 de enero de 1914, 31 de mayo de 1929 y 10 de junio de 1948, para protección de la vida humana en el mar; 4) el Convenio de Londres, del 5 de julio de 1930, para las líneas de carga; 5) el Convenio de Washington, del 11 de octubre de 1947, que creó la Organización Meteorológica Mundial (O.M.M.), y 6) el Convenio de Londres, del 17 de mayo de 1954, destinado a prevenir el derramamiento de hidrocarburos en el mar.<sup>79</sup>

El antecedente de la Convención de Londres de 31 de mayo de 1929, se debe a que coronó un proceso originado con motivo del desastre del trasatlántico inglés "Titanic". Como consecuencia de esto, el gobierno británico había convocado una conferencia anterior a la de 1929, con sede en Londres en el año de 1913 a -

1914, pero tuvo pocas adhesiones al declararse la guerra. Este convenio de 1929, entró en vigor junto con la Convención sobre línea de carga el 1.º de enero de 1933; y se aplica a los buques que efectúan viajes internacionales llevando pasajeros. Entendiendo por buque de pasaje al que lleva más de 12 pasajeros y -- aquel cuyo arqueo bruto es superior a 1 600 toneladas.<sup>80</sup>

En esta convención de 1929, se establece lo siguiente:

- 1) Exige en la construcción de navíos, compartimientos estancos y condiciones especiales en proa, popa, cámara de máquinas y hélices.
- 2) Exige un número de botes proporcional al número de pasajeros y tripulantes, balsas de salvamento, chalecos salvavidas, boyas luminosas.
- 3) Exige un servicio de radiotelefonía permanente en buques de más de 3 000 toneladas.

Dicha convención organiza, además, servicios meteorológicos y patrullaje de los hielos.

Establece el otorgamiento de certificados de seguridad para las naves que cumplen con las condiciones antes dichas. Estos certificados tienen una duración de un año.<sup>81</sup>

La convención de 1929, debía ser revisada a los cinco años después de haber entrado en vigor, pero no fue posible debido al estallido de la segunda guerra mundial; finalmente, se decidió convocar otra conferencia: la de Londres de 1948. El motivo de la celebración de esta conferencia fue que el Consejo Económico-

y Social de la Organización de las Naciones Unidas decidió convocar en 1947 a una Conferencia Marítima Intergubernamental basada en el proyecto del comité consultivo marítimo. Dicha reunión se efectuó en Ginebra en el año de 1948, creando la organización -- consultiva intergubernamental marítima "OCIM". En la misma reunión se adoptaron varias resoluciones, una de las cuales era precisamente la de la celebración de una conferencia con sede en -- Londres, para revisar la convención de 1929 y examinar la convención sobre la nueva organización creada, a fin de incluir en sus actas finales disposiciones que tuvieran en cuenta las obligaciones y atribuciones relativas a la seguridad en el mar.<sup>82</sup>

En la Conferencia de Londres de 1948, tales recomendaciones fueron tenidas en cuenta, llegando a ser la "OCIM" el organismo centralizador con sede en dicha ciudad. Su finalidad era la de fomentar la adopción de normas para alcanzar los más altos niveles de seguridad marítima y eficiencia en la navegación, facilitando el intercambio de informaciones, fomentando la eliminación de medidas discriminatorias aplicadas por los gobiernos a la navegación comercial internacional y combatiendo las prácticas desleales de las empresas. Está integrada por una asamblea, una secretaria, por el comité de seguridad marítima y por organismos -- auxiliares.<sup>83</sup>

Esta Conferencia de Londres de 1948, comprende un acta final y cuatro anexos:

- a) Una convención internacional para la seguridad de la vi-

da humana en alta mar.

- b) Un reglamento internacional para prevenir colisiones en el mar.
- c) Una resolución sobre el transporte de pasajeros en número superior al señalado en el convenio de 1929 y sobre la admisión de España como miembro.
- d) Una recomendación sobre: denuncia de la convención de 1929, aplicación de las normas de la de 1948, normas sobre mamparos, estancos en buques de pasajeros, alumbrado de las costas, transporte de mercancía peligrosa, balizamiento uniforme, alarma por ciclón, etc.

El reglamento a buques nacionales o matriculados, se suspende en caso de fuerza mayor o guerra. Considera buques de pasajeros cuando transportan a más de doce personas. No se aplica a buques de guerra y a los de menos de 500 toneladas, a los que no tienen propulsión mecánica, a los de madera, yates de recreo y pesca.

Reglamenta los servicios de escucha, autoalarma, aparatos portátiles para embarcaciones, diario de radio a bordo y servicios meteorológicos.<sup>84</sup>

En esta conferencia de 1948, se advierte la influencia de la evolución técnica y el carácter internacional del Derecho Marítimo, así como la necesidad de establecer normas administrativas que repercuten en las relaciones entre los particulares para garantizar la seguridad marítima.

Las reglas internacionales para prevenir abordajes en el --  
mar adoptadas en esta Conferencia de Londres, fueron aprobadas -  
por México a través de la Cámara de Senadores en decreto publicad  
do el 30 de diciembre de 1953 y promulgadas por el Poder Ejecutiv  
vo Federal en decreto del 30 de diciembre de 1953, estableciéndo  
se lo siguiente:

Las reglas convenidas, deberán seguirse por todos los bu---  
ques e hidroaviones en alta mar y las aguas adyacentes accesi---  
bles a los buques de mar, salvo las excepciones que se señalan.

Se especifican los tipos de señales y lugares donde éstas -  
deben ser colocadas en los buques de propulsión mecánica y el rad  
dio de acción que debe alcanzar su intensidad en los casos de nav  
vegación normal.

De la misma manera, se conviene en adoptar determinadas se-  
ñales distintivas para otro tipo de operaciones que realicen los  
buques de propulsión mecánica, tales como remolques o impelien--  
cias a otro buque o hidroavión.

El sistema de señales convenido comprende todas las necesi-  
dades susceptibles de darse en la navegación tanto de buques co-  
mo de hidroaviones, así como por las labores que por distintas -  
especialidades pueden desarrollar, tales como colocación o levant  
amiento de cables submarinos o boyas, trabajos de hidrografía.-  
etc.

Quedan también consideradas las reglas que deberán observars  
se para gobernar y para la derrota.



Las prescripciones de las reglas concernientes a las luces, deberán ser observadas en todo tiempo, desde la puesta a la salida del sol, durante este intervalo no deberá verse ninguna otra luz que pudiera ser confundida con las señales prescritas ni impedir su visibilidad a su carácter distintivo y que no estorbe - tampoco para ejercer una eficaz vigilancia.<sup>85</sup>

La Convención de Londres de 1948 para la seguridad de la vida humana en alta mar, que quedó abierta a la firma en dicha conferencia, fue aprobada por la Cámara de Senadores de nuestro país, el 26 de diciembre de 1961, aceptada por el Ejecutivo de la Unión el 29 de diciembre de 1961, depositándose el instrumento de ratificación el 4 de enero de 1962. En ella se establece lo siguiente:

Esta convención reemplaza a la que con el mismo objeto se celebró en 1929, y tiene como fin primordial establecer principios y reglas uniformes con el fin de salvaguardar la vida humana en el mar.

El reglamento anexo a la citada convención, que forma parte de la misma, se aplicará únicamente a buques, que dentro de las condiciones señaladas, efectúen viajes internacionales.<sup>86</sup>

#### EL ABORDAJE

Ya desde el antiguo Derecho Romano, se establecía la responsabilidad derivada del choque, o abordaje basándose en el principio de la culpa. También la establecía el Derecho Marítimo de -

los puertos del septentrión y del occidente, sólo que no existía propiamente una limitación a la responsabilidad de los propietarios de las naves en caso de abordaje, ya que estos puertos tradicionalmente respetaban un principio de equidad hecho costumbre, por lo cual era suficiente que el capitán y la tripulación hubieren jurado que la colisión no hubiese ocurrido con fraude, para que la responsabilidad fuese dividida en partes iguales entre las naves entradas en colisión y el daño experimentado por el abordado, o por ambas naves y los cargamentos eran soportados en común.<sup>87</sup>

Es en la época de la Roma imperial cuando la navegación adquiere un fuerte impulso desde el punto de vista comercial y el Mediterráneo, marco de estas actividades, adquiere gran importancia al verse surcada por numerosas naves romanas.<sup>88</sup>

Sin embargo, en la Roma imperial, los abordajes eran poco frecuentes comparados con los actuales y sus consecuencias eran mucho menos graves dado el calado y la poca velocidad de estas embarcaciones que tenían como fuerza de locomoción los remos y el impulso del viento. La navegación en nuestros días, a diferencia de los antiguos pueblos navegantes, se ha multiplicado tanto en países con litoral o sin él, y el mar además de ser utilizado como una valiosa ruta de intercambio comercial entre los pueblos, lo es también para la explotación de sus recursos marinos, investigaciones científicas, operaciones militares que, aunado a la fuerza de locomoción y el gran calado del sinnúmero de

buques que surcan estas aguas propician con mayor frecuencia los abordajes, traduciéndose éstos dado el valor actual de los buques en grandes pérdidas materiales, sin contar con las humanas-- además de los conflictos internacionales que llegan a resultar -- como consecuencia de estos siniestros. Algunos Estados maríti-- mos conscientes de este problema que se presenta en alta mar --- principalmente, han celebrado convenios internacionales para regularlo, como veremos posteriormente.

a) SU CONCEPTO

De acuerdo con su etimología, por "abordaje" debemos enten-- der el encuentro de dos embarcaciones cuyas bordas chocan; es el choque material de dos buques. El abordaje que se encuentra regulado por la ley marítima es solamente el accidente material -- que entra en la definición legal, y no todo evento que la genera lidad llama abordaje.<sup>89</sup>

El maritimista argentino González Lebrero dice que por ---- "abordaje" debe entenderse "el choque entre dos o más buques".<sup>90</sup>

Es importante hacer notar que las expresiones choque y abor daje han sido usadas indistintamente; por choque se comprendía -- anteriormente, cuando un navío embestía a otro; y por abordaje -- se entendía una maniobra de combate, o sea, el acto voluntario -- de acercarse una embarcación a otra para permitir el paso de su tripulación enemiga. Pero la doctrina en la actualidad emplea -- el término "abordaje", para calificar únicamente el acontecimien

to náutico de perjudiciales consecuencias.<sup>91</sup>

b) TRIBUNALES COMPETENTES EN CASO DE ABORDAJE  
Y EL CASO LOTUS

En la Conferencia de Bruselas de 1910, en la que estuvieron representados todos los Estados marítimos de Europa, Estados Unidos y la mayoría de los Estados de América del Sur, se firmaron el 23 de septiembre dos convenios: uno para la unificación de -- ciertas reglas en materia de abordajes, y el otro para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y de salvamento marítimo.<sup>92</sup>

No obstante que el primero de los convenios estableció las normas legales aplicables a las acciones concernientes a los --- abordajes en el mar, no se llegó a resolver el problema de los - tribunales competentes en tales casos. No cabe duda que la de-- manda contra el buque culpable puede ser formulada en nombre del buque inocente dañado, ante los tribunales nacionales del primero, porque la jurisdicción en alta mar sigue al pabellón. Si es ta regla de que los buques están sujetos en alta mar al dominio del Estado del pabellón no sufriese excepción alguna, ningún --- otro Estado podría entonces reclamar la jurisdicción en los ca-- sos de abordaje. Pero, en realidad, los Estados marítimos se -- consideran a veces competentes para ejercer jurisdicción sobre - los buques con pabellón extranjero, aunque la práctica en la ma-- teria no sea uniforme. Por ejemplo, Francia reclama la jurisdic

ción cuando el buque dañado es francés, aunque sea extranjero el buque culpable, y también en el caso de que sean extranjeros los dos buques si consienten en ello o concurren otras circunstancias especiales. En Italia se atribuye la jurisdicción, aún --- siendo extranjeros los dos buques, basta que sea italiano el --- puerto más próximo al lugar del abordaje, o si el buque se ve -- forzado por el daño causado en el abordaje a permanecer en puerto italiano. Gran Bretaña va aún más lejos, ya que el Tribunal del Almirantazgo se juzga competente con tal de que el buque culpable se encuentre en un puerto británico en el momento de iniciarse la demanda de indemnización, no importando que el abordaje haya ocurrido entre dos buques extranjeros en alta mar. La misma situación se presenta en Estados Unidos. Los tribunales justifican la extensión de su jurisdicción argumentando que el abordaje es una cuestión "comunis juris", y que, por esta razón, puede ser resuelto judicialmente por los tribunales de todos los Estados Marítimos.<sup>93</sup>

El asunto del "Lotus" se presentó bajo estas circunstancias, o sea, la de la falta de uniformidad de los países, para establecer la competencia en caso de abordaje.

Este caso tuvo origen en el abordaje del carbonero turco -- "Bozkourt" por el paquebote francés "Lotus", ocurrido en el mar Egeo la noche del 2 de agosto de 1926, y que ocasionó varias víctimas en el barco turco. Cuando el paquebote hizo escala en --- Constantinopla, las autoridades turcas detuvieron y condenaron a

prisión al oficial francés que estaba de guardia en el momento - del accidente. El conflicto fue sometido al Tribunal Permanente de Justicia Internacional, por un compromiso franco-turco del 12 de octubre de 1926.

Reducida a sus elementos esenciales, la cuestión consistía en determinar si los tribunales nacionales eran competentes para conocer de un delito cometido en alta mar por un extranjero. -- Dos tesis distintas se presentaron ante el Tribunal Permanente de La Haya: a) Francia, entendía que la cuestión del abordaje -- era una de las que se hallaban reguladas precisamente por el --- principio de la competencia exclusiva del Estado cuyo pabellón - lleva el buque, salvo dos excepciones, por lo demás de dudoso al cance, la práctica mostraba que los Estados se habían abstenido siempre de instruir causa criminal contra delincuentes extranjeros; b) Turquía, en cambio, adoptó una actitud diferente, ya que su código penal universal atribuía competencia a los tribunales-turcos para resolver acerca de un delito cometido en el extranje ro por un extranjero, cuando la víctima fuese un súbdito turco.- El derecho internacional guardaba silencio sobre este problema y, mientras Francia interpretaba este mutismo como una prohibición- de que el Estado procediera contra el culpable, Turquía preten-- día que, aún cuando el derecho de gentes no se hubiera pronuncia do sobre este problema, el Estado conservaba su libertad de ac-- ción, ya que no existía ninguna norma internacional que lo pro-- hibiera. Esto basta para darnos cuenta de la importancia que -

tuvo este debate.

La sentencia del 7 de septiembre de 1927, resolvió el litigio en favor de la tesis turca. El Tribunal Permanente de Justicia Internacional, haciendo una discutible aplicación del principio según el cual todo lo que no está expresamente prohibido está implícitamente permitido, decidió que un Estado se halla facultado, en su propio territorio, en virtud misma de su soberanía, para atribuir a sus tribunales las competencias que considere oportunas, incluso en relación con hechos ocurridos en el extranjero, salvo la existencia de una norma restrictiva que limite su soberanía. Como en el caso debatido no existía dicha norma, la reclamación de Francia, solicitando que se condenasen las medidas adoptadas por las autoridades turcas fue desestimada.<sup>94</sup>

La tesis francesa acabó teniendo una reparación tardía, ya que el 10 de mayo de 1952, fué firmado en Bruselas el convenio relativo a los efectos de los abordajes en alta mar en la esfera del Derecho Penal, cuya reglamentación contrarrestó el principio asentado por el Tribunal Permanente de Justicia Internacional en el asunto del "Lotus". El convenio dispone que, en caso de abordaje o de cualquier otro incidente de la navegación que implique responsabilidad penal o disciplinaria del capitán o de cualquier otra persona al servicio del buque, el procedimiento penal o disciplinario deberá iniciarse únicamente ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón que ostentase el buque, y que las autoridades de los demás Estados no podrán -

arrestar o detener el buque ni siquiera para efectuar interrogatorios. Esto, sigue diciendo, no priva a los demás Estados de la posibilidad de retirar, o tomar otras medidas adecuadas con respecto a los certificados de capacidad o licencias expedidas por ellos, o de perseguir a sus propios súbditos por las faltas o delitos cometidos a bordo del buque que arbolase la bandera de otro Estado.<sup>95</sup>

El mismo principio se encuentra contenido en el artículo 11 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar.

### 3. SEGURIDAD Y AYUDA MARITIMA EN LA CONVENCION DE GINEBRA SOBRE ALTA MAR

A las numerosas normas relativas a la seguridad y ayuda de los barcos en alta mar, se han venido a añadir las disposiciones contenidas en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, en sus artículos 10, 11 y 12. De acuerdo con ellos, se fija a los Estados la obligación de tomar las medidas necesarias para que los barcos bajo su bandera respeten las normas relativas a: I) Uso de señales, mantenimiento de comunicaciones y prevención de colisiones. II) El manejo de los barcos y las condiciones de trabajo de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos laborales internacionales aplicables. III) La construcción, equipo y condiciones marineras de los barcos. IV) Cualesquiera otras normas internacionalmente aceptadas. Artículo 10 de la Convención.

En caso de abordaje o de cualquier otro accidente en que se



vea envuelta la responsabilidad penal o disciplinaria del capitán o de otra persona en servicio en el barco, sólo podrán iniciar los procedimientos penales o disciplinarios: a) El Estado - cuya bandera ostenta el barco. b) El Estado cuya nacionalidad - posee la persona culpable. Además, en materias disciplinarias, - sólo el Estado que ha otorgado el certificado del capitán, o el - certificado de competencia o navegabilidad, podrá retirarlo, des - pués de celebrar el adecuado proceso jurídico, y el Estado del - pabellón será el único que pueda ordenar la detención o arresto - del barco; los otros Estados no podrán tomar tales medidas, ni - siquiera con fines de simple investigación. Artículo 11 de la - Convención.

El artículo 12 de la Convención establece: Todos los Esta - dos deben obligar a los barcos bajo su bandera, a prestar asis - tencia debida, si es posible hacerlo sin serio peligro para el - barco, tripulación o pasajeros, a cualquier persona encontrada - en el mar en peligro de perderse, a proceder al rescate de perso - nas en peligro, si éstas han hecho conocer la necesidad de asis - tencia, y a ayudar también, en la medida de lo posible, en caso - de colisión, al otro barco, a su tripulación o a sus pasajeros.

Este artículo agrega también en su último párrafo que: "El - Estado ribereño fomentará la creación y al 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 con los Estados vecinos mediante acuerdos mu

tuos regionales.

4. ALGUNAS DISPOSICIONES SOBRE SEGURIDAD Y AYUDA  
MARITIMA EN LA LEGISLACION MEXICANA

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su Capítulo IV, sobre el auxilio, salvamento y naufragios, observamos lo siguiente:

Artículo 72. Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de esta obligación cuando al hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros.

El incumplimiento de esta obligación, se sancionará por la autoridad judicial federal, con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas, establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.

Es de advertirse que lo expuesto en el primer párrafo de este artículo de nuestra legislación, es concordante con lo establecido en la fracción primera del artículo 12, mencionado anteriormente, de la Convención de Ginebra sobre alta mar.

El artículo 73 de la Ley de Navegación agrega, además, lo siguiente:

"La obligación de auxilio incumbirá a las autoridades o a cualquier persona que se encuentre en posibilidad de impartirlo, cuando el buque se encuentre en peligro o hubiese naufragio en -

lugar cercano a la costa. La omisión se castigará en los términos del artículo anterior.

El artículo 75 dice: La organización y dirección del servicio de salvamento corresponde a la autoridad marítima, la que de terminará qué estaciones de salvamento deben establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecer las, siempre que cumplan con los requisitos que se les impongan con base en las leyes y reglamentos.

Este precepto se relaciona con lo dispuesto en el párrafo final del citado artículo 12 de la Convención de Ginebra sobre alta mar.

Por lo que respecta al abordaje la Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo regula en su artículo 87 que a la letra dice:

En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentran a bordo, se regulan con forme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar.

Debemos entender que en caso de ocurrir abordaje en el mar libre se estará a lo establecido en la Convención de Ginebra sobre alta mar, ya que, como sabemos, nuestro país ha ratificado esta Convención.

Consideramos necesario mencionar sobre esta cuestión, una -

declaración hecha por el Sr. François, experto de la Secretaría de la Conferencia (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), en el anexo de la decimotercera sesión, expresó lo siguiente:

"Por lo que se refiere al artículo 35 (competencia penal en caso de abordaje), se ha seguido análogo camino, tomando como guía la Convención de Bruselas de 1952. Esta convención se aplica a los abordajes en alta mar e, igualmente, en el mar territorial; sin embargo, las partes contratantes pueden reservarse el conocimiento de los abordajes ocurridos en su mar territorial; es decir, excluir estos abordajes del campo de aplicación de la Convención. El texto de la Comisión de Derecho Internacional se refiere solamente a los abordajes en alta mar. Por lo tanto, los Estados que acepten el artículo 35 se encontrarán en la misma situación que los Estados que han hecho la reserva prevista por la convención, por lo que al mar territorial se refiere. No existe, por lo tanto, incompatibilidad alguna con el instrumento mencionado.<sup>96</sup>

##### 5. CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR DE 1960

El año de 1960, en que los miembros de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (I.M.C.O.) aumentó de 10 miembros a un total de 44. Fue éste el segundo año de operaciones actuales de esta agencia; y su mayor actividad durante este año de 1960, fue la celebración de una conferencia diplomática cuya fina

lidad principal era revisar un Código Internacional del mar, el-- cual había sido respetado durante mucho tiempo por los navegantes.

Esta conferencia diplomática, o sea, la Conferencia Internacional para la seguridad de la vida en el mar, fue convocada por la IMCO en la ciudad de Londres, del 17 de mayo al 17 de junio de 1960; en dicha conferencia fue revisada la Convención para la seguridad de la vida en el mar de 1948 y las reglas para evitar colisiones en el mar del mismo año. La mencionada conferencia fue organizada en cooperación con el gobierno del Reino Unido, que actuó como anfitrión de la misma.

Asistieron a la conferencia, aproximadamente, 600 personas, - incluyendo delegaciones de 45 países y observadores de 10 países- más. El acta final de la conferencia, que fue firmada por los representantes de 43 países, contiene los siguientes anexos o estatutos:

- A. La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, de 1960;
- B. Reglamentos internacionales revisados para evitar colisiones en el mar;
- C. Recomendaciones aplicables a buques nucleares;
- D. Otras recomendaciones.

La Convención Internacional para la seguridad de la vida en el mar, de 1960, anexada al acta final, fue abierta a la firma en forma aparte durante un mes a partir del 17 de junio de 1960.

Fue firmada por plenipotenciarios de 40 países para después ser puesta a consideración de estos países para su aceptación.

El texto de 1960 incorporó cambios sustanciales al texto de 1948; y también incorporó un nuevo capítulo sobre buques nucleares. En su forma final, la convención de 1960 consistió de 19 - artículos y ocho capítulos sobre las siguientes materias:

Capítulo I

Provisiones en general

Capítulo II

Construcción, 70 reglas

Capítulo III

Artículos de salvamento, 38 reglas

Capítulo IV

Radiotelegrafía y radiotelefonía, 16 reglas

Capítulo V

Seguridad de navegación, 17 reglas

Capítulo VI

Cargamento de semillas, 16 reglas

Capítulo VII

Cargamento de mercancía peligrosa, 8 reglas

Las reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar, actualmente vigentes, también fueron examinadas y puestas al corriente. Un nuevo anexo fue agregado dando instrucción para el uso apropiado del radar como una ayuda para evitar choques o colisiones en el mar.

La Convención de 1960 entraría en vigor después de 12 meses, con 15 aceptaciones, incluyendo a 7 países con no menos de -----

1.000,000 de toneladas de embarque.

Las reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar, ya revisadas, serían aplicadas en la fecha fijada por la IMCO, con un periodo menor de un año para su notificación y después de que se hubiera alcanzado una unanimidad fundamental para su aceptación.

Por lo que se refiere a las recomendaciones sobre buques nucleares, el objeto principal de ellas consistió en la aplicación de las reglas contenidas en la convención para la seguridad de la vida en el mar de 1960.<sup>97</sup>

La aplicación de dichas reglas a los buques nucleares es una gran medida para la seguridad marítima, ya que estos buques son en la actualidad uno de los problemas principales de la navegación, y requiere de la debida atención dado el desarrollo técnico de nuestra era.

Podemos concluir diciendo que, para hacer efectivas las medidas y disposiciones que se han establecido para la seguridad y ayuda en alta mar, es necesario que todos los Estados marítimos cooperen, desinteresadamente, y exijan a los navíos que ostentan su pabellón, aunque pertenezcan a súbditos extranjeros, el cumplimiento de las mismas, ya que la navegación no puede ser libre si su seguridad no está garantizada.

## BIBLIOGRAFIA

78. OPPENHEIM, M. A. LL. D. L., "Tratado de Derecho Internacional Público", Casa Edit. Bosch, Barcelona, 1961, pág. 162.
79. ROUSSEAU CHARLES, "Derecho Internacional Público", Ediciones Ariel, S. A., Barcelona, España, 1961, - pág. 413.
80. SCHULDREICH TALLEDA A. "Derecho de la Navegación"- (Marítimo, fluvial y aéreo). Edit. Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1963, -- págs. 96-97.
81. Ibidem, pág. 97-98
82. SCHULDREICH TALLEDA A., op. cit., pág. 97
83. Ibidem, pág. 97
84. Ibid, pág. 98
85. Secretaría de relaciones Exteriores, Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores de enero a diciembre de 1954. México, 1955. págs. 81-101.
86. Diario Oficial de la Federación, 6 de enero de --- 1962. Tomo CCL Núm. 5. folios 1-59.
87. BRUNETTI ANTONIO, "Derecho Marítimo Privado", Tomo I, Edit. Bosch, Barcelona, 1951, pág. 181.
88. BRUNETTI ANTONIO, op. cit., pág. 82.
89. RIPERT GEORGES, "Compendio de Derecho Marítimo", - Edit. Argentina, Buenos Aires, 1954, pág. 310.
90. GONZALEZ LEBRERO RODOLFO A. "Manual de Derecho de la Navegación", Edit. Depalma, Buenos Aires, 1964, pág. 389.
91. CLAUSELLAS RODOLFO J. "El abordaje en el Derecho - de la navegación comercial argentina". Edit. Guillermo Kraft. Ltda. Buenos Aires, 1946, pág. 53.



92. OPPENHEIM, M. A. LL. D. L. Op. cit., pág. 165.
93. Ibidem, págs. 165-166.
94. ROUSSEAU CHARLES, op. cit., págs. 413-414.
95. OPPENHEIM, M. A. LL. D. L., op. cit., págs. 166--167.
96. "Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Volumen IV, Segunda Comisión, pág.-33.
97. U. N. Office of Public Information United Nations, "Yearbook of the United Nations 1960", New York,-1961, págs. 679-680.

## CAPITULO CUARTO

### DE LA ESCLAVITUD, PIRATERIA Y DERECHO DE PERSECUCION DE BUQUES EXTRANJEROS- EN ALTA MAR (HOT PURSUIT)

Tratados y convenciones para la represión de la esclavitud. La Constitución Mexicana. Aspecto histórico de la piratería. La piratería como delito internacional. Diversidad de actos calificados de piratería internacional. La piratería en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar. Su concepto y elementos. La piratería y el corso. La piratería en Derecho Interno. El Derecho de persecución continúa (HOT PURSUIT) Razones que justifican la doctrina. Principio adoptado por el Instituto de Derecho Internacional. El derecho de persecución en la Conferencia de La Haya de 1930. La persecución de buques extranjeros en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar.

## TRATADOS Y CONVENCIONES PARA LA REPRESION DE LA ESCLAVITUD

Es de reconocerse que el derecho internacional alcanzó mayoría de edad en una época en que la esclavitud existía aún en muchos lugares del mundo. Así, tenemos, el famoso caso del "Louis", en que Lord Stowell sostuvo que el tráfico de esclavos no era piratería ni crimen, según el derecho de las naciones, y que, exceptuando tratados, ningún buque de guerra inglés tenía derecho a visitar y registrar a los barcos de otro Estado para ver si se dedicaban a tal comercio. Esto era así, aunque las leyes inglesas habían declarado que el tráfico esclavista era piratería, pero como se trataba de norma municipal, no podía aplicarse más -- que contra súbditos británicos. Un caso semejante fue el de la decisión tomada por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos en el asunto del "Antelope".

La supresión de la esclavitud se extendió abarcando todos los puntos del Reino Unido y sus aguas territoriales, por obra de Lord Mansfield, en 1772, en el célebre caso del negro Somerset, que fué puesto en libertad sobre la base de que nadie podía ser esclavo en suelo británico. El mismo principio aplicó a los buques de guerra ingleses el Magistrado Best en el caso de "Forbes V. Cochrane": en el momento en que cualquier persona pone -- los pies a bordo de buque de guerra británico que no esté dentro de las aguas de Estado extranjero, esa persona es libre, si antes fué esclava. A pesar de la gran escala en que se practicaba

la esclavitud en los Estados Unidos, por entonces, merece especial mención el sabio juicio de Story en el caso de "La Jeune Eugénie"; establecía: El tráfico de esclavos se fundó en una violación de varios de los principios por los que se deben regir las naciones. Repugna a los grandes principios del cristianismo, a los dictados de la religión natural y a las obligaciones de buena fé y moralidad, así como a las máximas eternas de la justicia social."<sup>98</sup>

El Congreso de Viena, de 1815, declaraba que el tráfico de esclavos "repugna a los principios de humanidad y a las leyes universales de moralidad", y expresó sincero deseo de que las ocho naciones participantes "cooperasen en pro de la más pronta y eficaz supresión universal del tráfico en cuestión, por todos los medios de que dispongan".<sup>99</sup>

Durante mucho tiempo se esforzó el gobierno británico, mediante tratados, en conseguir el mutuo derecho de visita y registro de barcos mercantes en alta mar, como medio óptimo y único de abolir el tráfico de esclavos, que el deseaba equiparar a la piratería (la ley inglesa de 1824 asimiló el tráfico de esclavos a la piratería). Logró negociar tratados con España, Portugal, Holanda, Suecia y Brasil, entre 1815 y 1826, basados en el recíproco derecho de visita.<sup>100</sup>

Durante varios años, Francia se negó a aceptar estos tratados, porque no quería reconocer el derecho de visita, que teniendo en cuenta la superioridad de la flota británica, hubiera pre-

sentado un carácter de desigualdad. El problema fue resuelto, - en el ámbito de las relaciones franco-británicas: a) por el tratado del 30 de noviembre de 1831, que estipulaba un derecho de visita recíproco; b) por el tratado del 20 de diciembre de 1841, que Francia se negó a ratificar, porque, aún cuando reservaba la jurisdicción a los tribunales del Estado del barco capturado, se guía manteniendo el derecho de visita; c) por el tratado del 25 de mayo de 1845, el cual se limitaba a prever una acción independientemente realizada por cada Estado, por su propia cuenta, cuya acción fue precisada posteriormente en las instrucciones combinadas que los gobiernos británico y francés dieron a sus respectivos barcos de guerra en 1865 y 1867.<sup>101</sup>

La Ley General de la Conferencia Antiesclavista de Bruselas del 2 de julio de 1890, en la que fueron partes las principales potencias europeas y los EE. UU., establecía medidas sistemáticas para suprimir el tráfico de esclavos, pero sólo en determinadas partes del océano Indico, del golfo Pérsico y del mar Rojo.- Entre esas medidas figuraban la mutua concesión de derecho de visita y registro, dentro de la limitada zona frente a las costas de Africa, a los cruceros de las potencias contratantes, sobre barcos que no pasasen de 500 toneladas; el establecimiento de una oficina marítima internacional en Zanzíbar y la creación de una oficina especial agregada al ministerio de asuntos exteriores de Bélgica en Bruselas.<sup>102</sup>

El acta de 1890 fue abrogada por el Convenio de Saint Ger--

main-en-Laye, del 10 de septiembre de 1919, cuyo artículo 11, re-  
dactado en términos muy moderados, sólo obliga a los Estados sig-  
natrios a "asegurar la supresión completa de la esclavitud en -  
todas sus formas y de la trata de negros, tanto por tierra como-  
por mar". No hace alusión al derecho de visita.<sup>103</sup>

Otro convenio internacional que se proponía iguales fines, -  
fué abierto a la firma bajo los auspicios de la Sociedad de las-  
Naciones en Ginebra, el 25 de septiembre de 1926, habiendo sido-  
ratificado por gran número de Estados.<sup>104</sup>

El gobierno de México fué invitado a adherirse a dicha con-  
vención, lo hace con aprobación del Senado el 26 de diciembre de  
1932, depositando el instrumento de adhesión el 8 de septiembre-  
de 1943.<sup>105</sup>

Por resolución adoptada el 13 de mayo de 1949, la Asamblea-  
General de las Naciones Unidas pidió a su Consejo Económico So--  
cial que estudiase el problema de la esclavitud. La junta ad- -  
hoc del Consejo hizo determinadas recomendaciones en 1951, entre  
las que figuran: 1) que el mencionado convenio internacional so-  
bre la esclavitud, de 1926, fuese lo antes posible encuadrado en  
las Naciones Unidas, y 2) que las Naciones Unidas preparasen un-  
convenio suplementario.<sup>106</sup>

Este convenio suplementario se preparó y abrió a la firma -  
en Ginebra en septiembre de 1956. Abarca los tres temas siguien-  
tes: 1) instituciones y prácticas similares a la esclavitud que  
requieran la adopción, por los Estados signatarios, de todas las

medidas legislativas factibles y necesarias, para lograr progresivamente y a la mayor brevedad posible la completa abolición o el abandono de esas instituciones y prácticas, tales el ilotismo o servidumbre y las prácticas restrictivas de la libertad de la persona en condiciones análogas a las de la esclavitud; 2) el tráfico de esclavos; 3) ciertas prácticas que acompañan tanto a la esclavitud como a las instituciones afines a ella, respecto de lo cual el convenio recomienda: "Que los Estados que se adhieran al convenio suplementario se obliguen a promulgar leyes prohibiendo la mutilación, el señalamiento u otras maneras de marcar a seres humanos dentro de sus territorios, sea como medio de indicar su estado servil o como castigo de delitos como el hurto y la huída; que las fases tempranas de la trata de esclavos que no fueren abarcadas por el artículo 10. del Convenio sobre Esclavitud de 1926, tales como conspiración para esclavizar, intentos de esclavización, incitación al esclavizamiento, cómplices para esclavizar, y las incitaciones a prescindir de la libertad de -- uno mismo o de persona allegada, se conviertan en delitos criminales en las leyes o los Estados que son partes del convenio".<sup>107</sup>

Esta convención suplementaria de 1956, antes mencionada, sobre la abolición de la esclavitud, la trata de esclavos y las -- instituciones y prácticas análogas a la esclavitud, fue promulgada por el gobierno de México, el 6 de junio de 1960, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 24 -- del mismo mes y año.<sup>108</sup>

Por último, la Conferencia Marítima de Ginebra de 1958, en su Convenio sobre Alta Mar, aprobó el siguiente artículo en relación sobre la trata de esclavos: "Todo Estado adoptará medidas eficaces para prevenir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados a izar su pabellón, y para prevenir el uso ilegal de su pabellón para tal fin. Todo esclavo que se refugie en cualquier barco, de cualquier pabellón, queda libre ipso facto" (Art. 13).

El derecho de visita a buques mercantes extranjeros, realizado por buques de guerra con motivo del tráfico de esclavos, es una de las excepciones convencionales al principio de la competencia exclusiva del Estado cuyo pabellón se enarbola. Este derecho también lo establece la Convención sobre Alta Mar en su artículo 22, que permite: la visita y el registro de buques mercantes extranjeros en alta mar, en caso de sospechas fundadas de que se dedican al tráfico de esclavos". Si las sospechas no son fundadas y el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por daños y perjuicios sufridos".

Es importante aclarar que el derecho de visita a los buques, sólo podrá ser realizado entre los Estados que han ratificado dicha convención.

#### LA CONSTITUCION MEXICANA

La trayectoria seguida por México a través de su historia -



condenando la esclavitud, ha sido clara y precisa desde los orígenes de su vida independiente, hasta la lucha en las organizaciones internacionales por la emancipación de los pueblos que -- aún viven sometidos a este sistema. Esto se comprueba por su actitud firme y constante, de fijar en forma invariable en la totalidad de sus documentos constitucionales, la prohibición de la -- esclavitud, así como su posición diáfana e intransigente repro-- bando este sistema en cualquiera de sus formas, en los tratados-- internacionales que ha suscrito, mismos que, al estar de acuerdo con la Constitución, vienen a ser también ley suprema de toda la Unión.

#### ASPECTOS HISTORICO DE LA PIRATERIA

Pocos temas tan atrayentes en el análisis de cuestiones de Derecho Internacional Marítimo y que suministren material tan copioso desde el punto de vista histórico como la piratería, la -- cual fue muy frecuente en la antigüedad. Homero, en la Odisea, -- hace alusión a ella en diversos pasajes. Sin embargo, en aque-- lla época dicha actividad tenía un matiz de gloria, lejos de juz-- garse como un crimen, era honrada, porque el hombre era un enemi-- go del hombre y contra el enemigo todo era lícito. La desvasta-- ción, el apoderamiento de personas y de bienes no era más que un derecho del vencedor. La piratería era una de las facetas de -- la guerra y ambas estaban tan entrelazadas que era difícil dis-- tinguirlas.<sup>109</sup>

Roma, en diversas épocas, vio afectado su comercio por las -  
degradaciones de los piratas en aguas del Mediterráneo. Estos -  
hacían muy peligrosa la navegación y llegaban inclusive al sa---  
queo de islas y costas; el apoderamiento de personas para vender  
las como esclavos o para exigir recate era cosa común. En el --  
año 67 a. de J.C., los piratas habían tomado tal fuerza que el -  
comercio marítimo estaba interrumpido y el pueblo romano empezó-  
a sentir los rigores del hambre ante la imposibilidad de trans--  
portar trigos de Sicilia y de Africa. Fue Pompeyo quien, con una  
poderosa escuadra, redujo a los piratas en poco tiempo, lo que -  
no se había logrado durante varios años; esta brillante victoria  
fue exaltada por Cicerón; este magnífico orador, filósofo, aboga  
do y político, fue precisamente quien sostuvo que el pirata no -  
estaba contenido en el número de los combatientes, sino que era  
enemigo común de todos (communis hostis omnium); ya, pues, se per  
filaba el verdadero carácter del pirata, su calidad de enemigo -  
de la humanidad, el "hostis humanis generis" al que harían alu--  
sión constante los tratadistas.<sup>110</sup>

No podemos dejar de mencionar a esos extraordinarios mari--  
nos que eran los vikingos, cuyo nombre significa precisamente, -  
ladrón de mar o pirata, que se dedicaron a hacer tropelías en --  
aguas y costas de Europa occidental por espacio de dos siglos. -  
La célebre Liga Hanseática se organizó teniendo como una de sus  
miras principales protegerse de esos piratas que tanto afectaban  
la navegación por los mares del norte y Báltico. También las ha

zañas de los piratas berberiscos que durante siglos asolaron el Mediterráneo. Los que infestaban aguas del nuevo mundo y oriente como los hermanos Barbarroja, Stertebeker, el capitán Kidd, - Hawkins, Morgan, piratas o bucaneros, de los cuales éstos últimos fueron una amenaza para los buques españoles, ya que sus actividades ilícitas estaban dirigidas exclusivamente contra ellos, teniendo como campo de acción a los mares de América.<sup>111</sup>

#### LA PIRATERIA COMO DELITO INTERNACIONAL

La piratería constituye otro ejemplo más de la necesidad de que todos los Estados mancomunen su acción para reprimirla. El acto de piratería, por perpetrarse contra todo el conjunto de Estados civilizados, suele describirse como "crimen internacional", y del pirata en sí se suele hablar como "hostis humani generis", enemigo de la raza humana.<sup>112</sup>

Ahora bien, para que la piratería sea considerada como delito internacional, debe reunir las siguientes condiciones:

- I. Constituir un acto ilegal de violencia.
- II. Ser realizado por un barco privado y dirigido contra los barcos de los demás Estados, sin distinción de nacionalidad.
- III. Efectuarse en alta mar.<sup>113</sup>

En lo que se refiere a la condición segunda, de que sólo los navíos privados pueden cometer el delito de piratería, podemos agregar que, cuando se trata de barcos de guerra o cualquier

otro barco oficial, mientras tengan este carácter, no pueden convertirse en piratas. Si llegan a cometer un acto injustificado de violencia, la reparación deberá solicitarse del país cuya bandera ostentan.<sup>114</sup>

Por lo que toca a la condición tercera, algunos autores sostienen que la piratería no debe, necesariamente, tener efectos en alta mar, y agregan que un grupo de piratas que desembarca, asesina y roba, es responsable de un delito que tiene todas las características de la piratería profesional.<sup>115</sup>

#### DIVERSIDAD DE ACTOS CALIFICADOS DE PIRATERIA INTERNACIONAL

La piratería es, en su acepción original, "todo acto no autorizado de violencia que comete un navío privado en alta mar -- contra otro barco, con el intento de realizar actos de depredación sobre la propiedad o de violencia contra las personas". Estos actos, cuando tienen lugar en el mar territorial de un Estado, caen dentro de la competencia local y no se rigen por el derecho internacional. Existen, sin embargo, numerosos casos no comprendidos en esta definición y que, en la práctica, se conocen como de piratería. Si los miembros de la tripulación en rebeldía se apoderan del barco y de los objetos que lleva para su propio uso, son considerados como piratas, aunque no hayan cometido actos de violencia. Asimismo, los actos de violencia que se traducen en muerte a bordo o en la destrucción de objetos y que se cometen en alta mar, a pesar de que no sea con intentos

de saqueo, son también considerados en la práctica como actos de piratería.<sup>116</sup>

Otros autores consideran también como actos de piratería, - el caso de que un buque detenga a otro y por la fuerza le quite los pasajeros para exigir el pago de rescate, o bien, que las -- personas a bordo sean muertas, aunque se deje en libertad al buque. En la misma forma, los "Hi-Jackers" que hacen presa en los "rum-runners" (contrabandistas de licores) frente a ciertas zonas del litoral de América, son calificados como piratas. El motivo de acuerdo con este criterio, no tiene por qué ser provecho privado; puede ser malicia gratuita, o la finalidad puede consistir en venganza particular por reales o supuestos perjuicios hechos por personas o clases de personas, o por determinada autoridad nacional. Por otra parte, asesinato y robo a bordo de un buque no son forzosamente piratería, son punibles bajo la ley -- del pabellón, y los asesinos o ladrones se convierten en piratas cuando los actos se cometan contra el buque para dedicar éste o su cargamento a uso propio.<sup>117</sup>

LA PIRATERIA EN LA CONVENCION DE GINEBRA SOBRE ALTA MAR,  
SU CONCEPTO Y ELEMENTOS

No obstante que la piratería se inicia con la navegación -- misma y ha sido estudiada durante siglos por eminentes tratadistas, ha existido hasta nuestros días, como hemos visto, cierta -- discordancia en su concepto, lo que llevó a Gidel a afirmar que-

no había una definición autoritativa del delito en Derecho Internacional.

El primer estudio verdaderamente profundo sobre la materia y que a la vez fue también el primer intento serio para definir la piratería internacional fue el Proyecto de Convención sobre Piratería, de Harvard, del año 1932. Dicho estudio, llevado a cabo bajo la dirección del profesor Joseph Bingham, sirvió de base al proyecto que la Comisión de Derecho Internacional presentó en la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958. Salvo ligera adición propuesta en el seno de la conferencia, los artículos del proyecto pasaron íntegramente a la convención definitiva, es decir a la Convención sobre Alta Mar.<sup>118</sup>

Es pues, la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, la que nos da una noción completa del delito que nos ocupa, según el Derecho Internacional, cuyos principales artículos sobre la materia veremos, de acuerdo con el acertado análisis que de ellos hace el internacionalista Alejandro Sobarzo Loaiza:

De acuerdo con la primera parte del artículo 15, se consideran actos de piratería:

- I. Todo acto ilegal de violencia, de detención o de deprecación 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 a bordo de ellos;
- b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

De esta primera parte se deducen interesantes consecuencias y se aclaran aspectos que habían sido objeto de discusión, aún en nuestros días.

Los hechos han de ser perpetrados con un propósito personal, pero no hace falta el *ánimus furandi*, es decir, el deseo de lucro (diversos autores sí exigían este requisito); los actos piráticos pueden estar inspirados por sentimientos de odio o de venganza.

Los actos pueden ser cometidos no sólo por un buque, sino también por una aeronave, siempre y cuando vayan dirigidos contra buques en alta mar (es lo que podríamos llamar nosotros, una ampliación a la acepción original de piratería, ya que ella sólo se refiere a buques).

La Comisión de Derecho Internacional fue del criterio de que los ataques perpetrados en el aire por una aeronave contra otra aeronave no podían ser considerados como actos de piratería.

De acuerdo con el artículo que comentamos, se exige el carácter privado del agresor, pues dada la inmunidad que los buques o aeronaves de guerra pueden oponer a toda ingerencia por parte de otras naves extranjeras, su detención bajo sospecha de-

piratería podría entrañar las más graves consecuencias.

Por otra parte, los actos cometidos a bordo por la tripulación o los pasajeros, y dirigidos contra la nave, contra las personas o contra los bienes que en él se encuentren, no podrán ser considerados como actos de piratería. De ello se deduce que los sediciosos o amotinados no son piratas, pues los actos deben salir del ámbito interno del buque o aeronave para poder ser considerados como tales. Por consiguiente, pese a lo sostenido por dos tratadistas norteamericanos, no se configuró el delito de piratería según el Derecho Internacional cuando en octubre de 1958 unos simpatizadores de Fidel Castro se apoderaron de una aeronave comercial norteamericana en pleno vuelo. Tampoco se configuró cuando Henrique Galvao, en 1961, se apoderó del "Santa María" en forma de protesta contra el gobierno portugués de Oliveira Salazar, ni el caso en que los terroristas venezolanos se apoderaron del "Anzóategui" en 1963. En estos casos, la competencia recae exclusivamente en el Estado cuyo pabellón enarbole el buque o la aeronave afectada.

En lo que se refiere al lugar donde se pueden llevar a cabo los actos de piratería, siguiendo la teoría tradicional algunos autores limitan el teatro a alta mar (C. John Colombos), pero, de acuerdo con la primera parte del artículo 15 (inciso b), también se puede cometer en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.



El caso común de esta última hipótesis sería el de una isla que fuera terra nullius. Como corolario de lo anterior, no pueden cometerse actos que se califiquen de piráticos ni en el territorio de un Estado, ni en sus aguas interiores, ni en el mar territorial mismo. Aquí se aplica, por lo tanto, la regla general en virtud de la cual corresponde al Estado perjudicado la represión de los delitos cometidos en su territorio.

Las fracciones segunda y tercera del citado artículo 15, -- también consideran actos de piratería los de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave cuando el que lo comete tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de piratas y toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar a la comisión de actos piráticos.

Puesto que la piratería es otra de las excepciones al principio general de que los navíos en alta mar sólo se encuentran sometidos a la jurisdicción del país cuyo pabellón enarbolan, según el artículo 19 de la Convención, todo Estado puede apresar -- en alta mar, o en 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. Los tribunales del Estado que hayan efectuado la presa podrán decidir las penas que deben imponerse -- y las medidas que hayan de tomarse respecto a los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de

terceros de buena fé. Esto último, que reviste gran importancia y sobre lo que hay acuerdo unánime entre los autores modernos, difiere de la práctica seguida durante varios siglos que permitía al que capturaba un buque pirata adjudicarse navío y mercancías. Sin embargo, a partir del siglo XVII comenzó a reconocerse la regla de que la piratería no cambiaba la propiedad, "pirata non mutat dominium". Por lo tanto, los efectos capturados -- por piratas siguen perteneciendo a sus legítimos dueños y los derechos de terceros de buena fé deben quedar a salvo en el caso de que los piratas sean apresados.

Perels sostiene que la facultad de proceder contra los piratas, otorgada a los navíos de guerra de todos los países, no es, propiamente hablando, una excepción a la regla general citada, sino que ella se basa en la presunción de que los navíos de los piratas y sus tripulaciones no pertenecen a ningún Estado, que están desnacionalizados y que no pueden exigir la protección de ningún pabellón (F. Perels, Manual de Droit maritime international, París 1884, pág. 72). Sin embargo, tanto el artículo 5o. del Proyecto Harvard como el artículo 18 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, establecen expresamente que un buque (o -- una aeronave, agrega la convención), podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque (o aeronave) pirata ya que la consecuencia o pérdida de la nacionalidad se rigen por las leyes del Estado que la haya concedido. Por consiguiente, y finalizando con este análisis, buques o aeronaves piratas-

sólo serán considerados sin nacionalidad cuando la legislación - del Estado a que pertenecen considere la piratería como una causa de pérdida de la nacionalidad.<sup>119</sup>

Sólo agregaremos, finalmente, que el artículo 20 así como - el último párrafo del artículo 22 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, establecen que: "cuando el barco o aeronave sospechoso de piratería demuestren su inocencia, el Estado que realizó la captura será responsable ante el Estado cuya nacionalidad ostenta el barco o aeronave capturada, por los daños y perjuicios causados por la captura".

#### LA PIRATERIA Y EL CORSO

De ninguna manera debe de confundirse la piratería con otra figura a la que guarda semejanza en ciertos aspectos, y que tuvo gran importancia en siglos pasados: el corso marítimo.

El corso marítimo es la actividad bélica, que un armador -- particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo, autorizado para ello por su propio gobierno mediante una "patente de corso". El corsario, por consiguiente, - no obra de motu proprio como el pirata, ya que cuenta con una autorización especial de su gobierno que le da un carácter legal.- Además, sólo dirige sus actividades contra los enemigos de su patria. Para garantizar el buen uso de la patente otorgada, el Estado respectivo le exige al corsario el depósito de una fianza -

en cantidad suficiente, para responder de sus infracciones a las leyes de guerra marítima u otro tipo de obligaciones que se le hubiesen impuesto.<sup>120</sup>

En México se autorizó al ejecutivo la expedición de patentes de corso en ley de 9 de junio de 1824, ajustándose, en lo adaptable, a la ordenanza respectiva de la Novísima Recopilación. De esta manera fue consignado el corso en nuestras posteriores constituciones. Debido a los excesos a que daba lugar el corso, hubo, desde principios del siglo pasado, cierta tendencia en su abolición. Esto se logró en la Declaración de París, de 1856, a la que se unieron casi todos los países del mundo, exceptuando a Estados Unidos, España y México. Los Estados Unidos, aunque no se unieron a la Declaración, desde el siglo pasado suspendieron la práctica de otorgar patentes y España y México terminaron por adherirse a la citada Declaración en 1908 y 1909, respectivamente.<sup>121</sup>

Por el respeto de un compromiso internacional y porque la guerra de corso ya había caído en desuso, debemos concluir siguiendo el criterio del internacionalista Sobarzo Loaiza, que el primer párrafo de la fracción XIII del artículo 73 de nuestra Constitución, que se refiere a la facultad del Congreso "para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra", fue incluido por un descuido inexcusable, ya que aquí se está refiriendo al corso indiscutiblemente.

Consideramos por las razones anteriormente expuestas que el

mencionado párrafo de la fracción XIII, debió haber corrido la misma suerte que la fracción IX del artículo 89 Constitucional, que se refería a la facultad del ejecutivo para conceder patentes de corso y que fue derogada dicha fracción, acertadamente, en nuestra Constitución vigente.

#### LA PIRATERIA EN DERECHO INTERNO

Debe tenerse buen cuidado de distinguir el delito de piratería según el Derecho Internacional y según el derecho interno de cada Estado, ya que ambos conceptos no son idénticos. Hay ciertos actos catalogados de piráticos por un Estado determinado, los cuales no pueden considerarse como tales desde el punto de vista internacional.<sup>122</sup>

Cuando así sucede, casi huelga indicar que dichas disposiciones municipales que extienden la piratería allende los límites que le asigna la costumbre internacional, sólo afectan a los súbditos del Estado que las promulga, así como a extranjeros que cometen los actos prohibidos dentro de su jurisdicción (Gilbert Gidel, *Le Droit International Public de la Mer*. París, 1932-34, -- T.I. p. 341-343).

Así, por ejemplo, en Francia, la tripulación de un buque armado que navega en tiempo de paz con documentación irregular se convierte en pirata por el mero hecho de esta irregularidad, sin cometer acto alguno de violencia. En Inglaterra, el delito de

piratería no ha llegado a definirse en ningún estatuto inglés, - aunque desde 1535 al menos, se aprobó legislación disponiendo se castigue a los piratas y ladrones del mar. Pero en 1700 se promulgó que, si cualquiera de los súbditos de su Majestad, tanto naturales como naturalizados, que cometieran piratería, latrocinio u otro acto de hostilidad en el mar contra súbditos británicos so pretexto de comisión de algún príncipe o Estado extranjeros, o pretensión de autoridad de cualquier persona, tales delincuentes serán tenidos por piratas, felones y ladrones. La ley en cuestión castiga también como pirata a todo patrón o marinero que se vuelva pirata, enemigo o rebelde y huya con su barco u -- otros bienes, o que ceda los mismos voluntariamente a cualquier pirata, o intente persuadir a otros para que así lo hagan. La -- subsiguiente ley de 1721, declara que las personas que trafi--- quen con piratas o los equipen son culpables de piratería; de la misma manera, quienes a viva fuerza suban a bordo de barco y --- arrojen mercancías por la borda o las destruyan. Por último, -- la "Slave Trade Act" de 1824, dispone que los súbditos o residentes británicos son culpables de piratería si en alta mar, o en -- cualquier sitio donde tiene jurisdicción el almirante, procedieren consciente y deliberadamente a llevarse, transportar o transladar a cualquier persona como esclavo, o a confinar a personas-- a bordo de barco con propósito de llevarlos como esclavos a cualquier isla, colonia, país, territorio o lugar cualquiera.<sup>123</sup>

Siguiendo la trayectoria inglesa mencionada, nuestro país - promulgó una ley el 8 de agosto de 1851, que declaraba pirata a - todo buque mexicano que tuviese participación en el tráfico o -- conducción de esclavos y a los buques extranjeros por el mismo - motivo cuando se hallaran en puertos o aguas territoriales de la República. Por repulsivo que nos parezca dicho tráfico, su --- ejercicio no puede considerarse como piratería desde el punto de vista internacional, pues no es un atentado a los intereses generales de la navegación. En dicha ley, pues, había discordancia entre ambas nociones y, por consiguiente, los buques de guerra - extranjeros no podían intervenir, salvo el caso de que se hubiese firmado un tratado que así lo autorizara expresamente, como - de hecho lo firmó nuestro país con la Gran Bretaña en 1841.<sup>124</sup>

Existieron otras disposiciones en que la mencionada discor- dancia se pone de relieve.

Con fines de represión penal, fáciles de comprender, los gobiernos tienen, a veces, tendencia a calificar la piratería, las insurrecciones o motines navales. Tal fue la actitud adoptada:- a) Por Rusia, cuando la insurrección del acorazado "Potemkin", - en 1905; b) por Venezuela, en el asunto del barco alemán "Falke", en 1929, y c) por el gobierno republicano español, al principio de la guerra civil (julio de 1936), en relación con los barcos - de guerra que se pasaron a los nacionalistas. En general, los - terceros Estados no aceptan esta calificación abusiva.<sup>125</sup>

Veamos ahora la piratería en nuestro Derecho Penal, delito

de la competencia de los tribunales federales, tipificado en el artículo 146 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales y que encontramos en el apartado de delitos contra el De recho Internacional.

De acuerdo con el citado artículo se consideran piratas:

- I. Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave -- mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan de pradaciones en ella, o hagan violencia a las personas- que se hallen a bordo.
- II. Los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata; y
- III. Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más - naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente- de ninguna de ellas, o con patente de dos o más belige rantes, o con patente de uno de ellos, pero practican- do actos de de pradación contra buques de la República- o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvie- ron autorizados. Estas disposiciones deberán igualmen te aplicarse en lo conducente a las aeronaves.

El artículo 147 establece que: se impondrán de quince a --- treinta años de prisión y de decomiso de la nave, a los que per- tenezcan a una tripulación pirata.

El mencionado internacionalista Sobarzo Loaiza, señala algu- nas diferencias entre la piratería, de acuerdo con el Derecho In



ternacional y la disposición respectiva del Código Penal, estableciendo lo siguiente:

La piratería internacional, como excepción al principio de no interferencia de los Estados respecto a las naves que enarbolan otro pabellón, según ya indicábamos, sólo puede cometerse en alta mar o en el territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Si se cometen los actos delictivos en mares interiores o en el mar territorial, sólo el Estado ribereño tiene jurisdicción. En cambio, según nuestro Derecho interno, los actos piráticos pueden llevarse a cabo en cualesquiera de los espacios marítimos mencionados, pues el artículo 146 no establece ninguna limitación al respecto.

En el caso de insurrección, también encontraríamos discordancia entre ambas nociones. De acuerdo con nuestro Derecho, si insurrectos pertenecientes a una nave mercante mexicana apresaren a mano armada una embarcación, serían considerados piratas de acuerdo con la fracción primera del artículo citado. Esos insurrectos, sin embargo, no serían considerados como tales por los otros países salvo que éstos les negasen a aquellos el reconocimiento de beligerantes otorgado dicho reconocimiento, lo único que exigirían las otras naciones sería que los actos de violencia se dirigieran exclusivamente contra naves mexicanas, pues en tal forma no representaría una amenaza a la seguridad de la navegación en alta mar, que es lo que se pretende proteger internacionalmente al castigar el delito que comentamos y al señalar-

lo como excepción a un principio general.<sup>126</sup>

Finalmente, el Código de Justicia militar mexicano, tipifica el delito de piratería y establece la sanción correspondiente en su artículo 210, en la siguiente forma:

"Se castigará con la pena de muerte a todo comandante de nave que valiéndose de su posición en la armada, se apodere durante la guerra de un buque perteneciente a una nación aliada, amiga o neutral; o en tiempo de paz, de cualquier otro sin motivo justificado para ello, o exija por medio de la amenaza o de la fuerza, rescate o contribución a alguno de esos buques o ejerza cualquier otro acto de piratería".

El siguiente artículo dice: "No se considerará como acto de piratería, el uso del derecho de presas marítimas que puedan hacer, en alta mar o en aguas territoriales de México, los buques nacionales de guerra o con patente de corso, capturando al enemigo sus barcos mercantes, tomando prisionera a la tripulación y confiscando el barco y la mercancía de a bordo para ser adjudicados según la sentencia que dicten los tribunales de presas.

Por lo que corresponde al corso marítimo, no debería ya encontrarse regulado en nuestra legislación, en virtud de que, como se expuso anteriormente, no sólo ha caído en desuso, sino que además, a través de los tratados internacionales, se ha logrado su abolición en casi la totalidad de las naciones, y entre ellas se cuenta México.

Por último, debemos considerar que, si bien es cierto que - la piratería ha venido decreciendo a través de los siglos a medida que los mares son mejor conocidos y que se ejerció una mayor y más eficaz vigilancia sobre ellos, sobre todo por la fuerza aérea, lo que disminuye casi al máximo las posibilidades de que -- los piratas queden impunes, la materia no por ello perderá actua lidad, porque nunca desaparecerá del todo y seguirán surgiendo - interesantes problemas de tipo jurídico en su derredor, tanto -- desde el punto de vista del Derecho Internacional, como del Derecho Interno.

EL DERECHO DE PERSECUCION CONTINUA (HOT PURSUIT) -  
RAZONES QUE JUSTIFICAN LA DOCTRINA

"Todo barco puede ser perseguido en alta mar y allí incautado cuando el mismo o alguna persona de a bordo, cometa violación de las leyes de un Estado extranjero dentro de sus aguas territoriales. A esto se denomina doctrina de "hot pursuit". La razón de que se permita esta violación de la norma general de inmunidad de los barcos en alta mar parece ser la de que la persecución en esas circunstancias es continuación de un acto de jurisdicción que empezó o que de no ser por el accidente de la fuerza hubiese empezado dentro del territorio mismo, y que es necesario permitirlo para que la jurisdicción pueda ejercerse eficazmente.<sup>127</sup>

Este derecho lo reconoció Story, J., en el "Marianna Flora"

(buque portugués), aunque admitiendo que, la parte, en tal caso, captura por su cuenta y riesgo; si había motivo para la incautación, queda justificada; si no consigue probarlo, tiene que entregar completa indemnización por daños.

Se cree que los Estados no tolerarían el arresto del barco-ofensor en fase ulterior, después de entrar en puerto metropolitano o aguas territoriales de otro Estado, pero no parece haber límite en la distancia a que puede realizarse la captura, siempre que la persecución sea inmediata "hot" -en caliente- es decir, continua. La declaración anterior es respaldada por la mayoría de los autores de Derecho Internacional, y puede notarse también en algunas decisiones de tribunales internacionales y municipales. No obstante, sigue existiendo controversia sobre determinados rasgos de la norma.<sup>128</sup>

La doctrina fue considerada en 1905 por el tribunal del Excheque de la Columbia británica, en el caso de "The Vorth" (que fué sorprendido violando las leyes pesqueras canadienses), y su captura se consideró legal por cuanto a la persecución de ese barco, ya que fué continua. Habiendo solicitado apelación dicho barco, al Tribunal Supremo del Canadá, éste afirmó el juicio del tribunal que entendió primeramente en el caso, fundándose en que "por la ley de las naciones, cuando un barco dentro de territorio extranjero comete infracción de sus leyes, sean las referentes a la protección de sus pesquerías, o a sus rentas o costas, se le puede perseguir inmediatamente hasta adentrarse en mar ---

abierto, más allá de los límites territoriales, y capturándosele allí." En los casos "the James Hamilton Lewis y the C. W. White" decididos en virtud de arbitraje entre los Estados Unidos y Rusia, el árbitro (M. Asser) sostuvo que: "Tanto si la captura se efectuó a 20 como a sólo 11 millas de tierra, se hizo fuera de aguas territoriales rusas; que la alegación de que un buque de guerra puede perseguir fuera de aguas territoriales a un barco cuya tripulación haya cometido acto ilegal en las aguas territoriales o en el territorio del Estado, no está conforme con el derecho de las naciones, visto que la jurisdicción del Estado no podría extenderse allende el mar territorial sino mediante convenio expreso". Pero en estos casos la persecución fue comenzada y también proseguida por los cruceros rusos en alta mar, y el árbitro declaró luego que él coincidía con la doctrina de "hot pursuit" adoptada por el Instituto de Derecho Internacional en 1914, y que la frase citada de su sentencia no debía entenderse de otro modo.<sup>129</sup>

#### PRINCIPIO ADOPTADO POR EL INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL

"La doctrina de 'hot pursuit' fue aceptada por el Instituto con la recomendación de que la captura debe notificarse sin tardanza al Estado cuyo pabellón ostenta el barco" (Moore Annuaire, vol. XIII, pág. 330. ef. vol. XXXIV (1928), pág. 759). Además, el instituto opinaba que debía establecerse distinción entre aguas territoriales y puertos, y que "la persecución quedaba in-

terrumpida cuando el barco perseguido entraba en aguas territo--  
riales de su propio país o de una tercera potencia, pero que ce-  
saba al entrar en puerto de su propio país o de una tercera po--  
tencia". Pero resultaría más conveniente no establecer distin--  
ciones de este género, impidiendo así que el barco perseguidor -  
se ponga al acecho fuera de las aguas territoriales con el propó  
sito de reanudar la persecución cuando el barco perseguido salga  
del cinturón marginal. Una nueva interrupción no es aceptable,-  
pues prolonga un derecho que debiera ser excepcional y, además,-  
el derecho de persecución por ser una excepción de la regla gene  
ral que prohíbe a todo Estado interferir a barcos extranjeros en  
alta mar, debiera interpretarse en sentido estrecho. Por ello,-  
la norma adecuada debe encuadrarse en el principio de que "el de  
recho de persecución ha de acabar cuando el barco perseguido en-  
tra en las aguas territoriales (y, por supuesto, en los puertos)  
de su propio país o de un tercer Estado". Este principio se ---  
aplicó estrictamente en 1892, en el caso del "Itata", por la Co-  
misión de Reclamaciones chileno-norteamericana, la cual sostuvo-  
que la captura era injustificada, por cuanto el barco perseguido  
había entrado en aguas territoriales chilenas sin ser intercepta  
do. 130

#### EL DERECHO DE PERSECUCION EN LA CONFERENCIA DE LA HAYA DE 1930

El proyecto de convenio sobre el estatus legal del mar te--  
rritorial que salió de la Conferencia Codificadora de la Haya, -

de 1930, adopta una doctrina similar. "La persecución de un barco extranjero por infracción de las normas y reglamentos de un Estado costero comienza cuando el barco extraño está dentro de las aguas territoriales o mar territorial del Estado y puede continuarse fuera del mar territorial con tal de que la persecución no se haya interrumpido. El derecho de persecución cesa tan pronto como el barco perseguido entra en el mar territorial de su propio país o de un tercer Estado" (artículo 11). Hasta aquí esta cláusula es un reconocimiento del derecho existente, pero la declaración contenida en el segundo párrafo del artículo, según la cual la persecución puede considerarse comenzada únicamente cuando el perseguidor "está seguro" de que el barco perseguido o alguno de sus botes está dentro de los límites del mar territorial" y hace señal de parada a distancia apropiada para que pueda verla u oírlo el barco perseguido, impone mayor trabajo al buque perseguidor, que no puede hacer uso de su T.S.H. para mandar parar al otro barco.<sup>131</sup>

LA PERSECUCION DE BUQUES EXTRANJEROS EN LA CONVENCION DE GINEBRA SOBRE ALTA MAR

La más reciente declaración acerca del derecho de "hot pursuit" la encontramos en el artículo 23 de la Convención sobre Alta Mar, adoptado por la Conferencia de Ginebra de 1958; casi todos los puntos pertinentes se basan en las antedichas normas y en las conclusiones establecidas por la Conferencia de la Haya -

de 1930. Dice así:

1. La persecución de un buque extranjero podrá emprenderse cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. Dicha persecución habrá de comenzar cuando el buque extranjero o alguna de sus lanchas se encuentre dentro de las aguas interiores o del mar territorial o de 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 dentro del mar territorial o zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra se 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 protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución cesa tan pronto como el buque perseguido entra en el mar territorial de su propio país o el de un tercer Estado.

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 están dentro de los límites del --  
mar territorial, o, en su caso, dentro de la zona contigua. La-  
persecución no puede comenzar sino después de haberse dado señal  
de parar visual o auditiva, a distancia que permita sea vista u-  
oída por el barco extraño.

4. El derecho de persecución no puede ejercitarse más que -  
por buques de guerra o aviones militares, u otros buques o avio-  
nes al servicio del gobierno y que tengan autorización especial-  
para ese efecto.

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 persecu---  
ción.

b) La aeronave que dé la orden de parar tiene que perseguir  
activamente al barco hasta que un buque o avión del Estado  
costero, llamado por la aeronave, llegue a relevarle-  
en la persecución, a menos que la aeronave sea capaz por  
sí misma de detener al barco. Para justificar la visita  
y registro de un buque en alta mar no basta que la aero-  
nave 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 con-  
tinúan 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 Es- tado a los efectos de una investigación por las autoridades com- petentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el - solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una par- te de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha trave-- sía.

7. Cuando un buque ha sido interceptado o arrestado en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del dere-- cho de persecución, deberá ser resarcido de cualquier pérdida - o daño que pudiera haber sufrido por tal causa.

En sus comentarios ante la Comisión de Derecho Internacio-- nal, sobre el tema de la "hot pursuit", el gobierno del Reino -- Unido estimó que la doctrina "no debía tener aplicación a barcos dentro de la zona contigua (A/CN, 4/99, A del I, pág. 53). En - su virtud, el miembro británico de la comisión se abstuvo de vo- tar cuando la comisión adoptó este artículo en 1956.<sup>132</sup>

Es importante mencionar que una propuesta de la Delegación- de México, fue adoptada por la Conferencia de Ginebra en su Con- vención sobre Alta Mar en lo que se refiere a esta doctrina de - "hot pursuit", y que sirvió para reforzar el derecho del Estado- ribereño para emprender la persecución de un buque extranjero -- cuando tenga motivos fundados para creer que el buque ha cometi- do una violación de las leyes o reglamentos del propio Estado. - La propuesta de México consistió en introducir las palabras "u -

otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque -  
perseguido como buque madrina", agregándolas en lo que es ahora-  
el artículo 23, párrafo 3, ya mencionado de la convención, de ma-  
nera que, además de los casos en que el buque perseguido o una -  
de sus lanchas se encuentra dentro de los límites del mar terri-  
torial, queda también justificada la persecución cuando las em-  
barcaciones antes aludidas se hallen en dicho mar, aunque el bú-  
que que les sirve de buque madrina se encuentre fuera de los lí-  
mites del mismo.<sup>133</sup>

El derecho de persecución fue igualmente robustecido por la  
conferencia, con base en una propuesta de Islandia. La Comisión  
de Derecho Internacional había previsto para la persecución por-  
una aeronave que ésta debía continuarla sin interrupción hasta -  
que llegase un buque del Estado ribereño. En el artículo 23, pá-  
rrafo 5, b) se permite ahora la continuación de tal persecución,  
no sólo por un buque, sino también por otra aeronave del Estado-  
ribereño, como ya lo habíamos visto.<sup>134</sup>

Por otra parte, juntamente con este derecho de "hot pursuit"  
cuyo valor consuetudinario es innegable, algunos autores sobre -  
todo ingleses, fundándose en ciertos antecedentes de los que el-  
más conocido es el del "Virginius", admiten la existencia de un  
derecho de self-defense, que permite a un Estado ejercer medidas  
limitadas de protección contra un navío extranjero en alta mar -  
cuando éste tome parte en una acción que constituya un peligro -

inminente para la seguridad de tal Estado.<sup>135</sup>

El "derecho de propia defensa", como le llaman estos autores, tiene como antecedente principal, efectivamente, al famoso caso del "Virginius". Este buque zarpó de Jamaica en 1873, enarbolando bandera americana y transportando tropas y municiones para los rebeldes cubanos. Fue capturado en alta mar por el buque de guerra español "Tornado" y conducido a Cuba. Varias personas fueron ejecutadas, el gobierno español justificó su actitud, basándose en que el "derecho de defensa" era superior al normal derecho de libertad de los mares. Para ejercitar el "derecho de defensa" (según estos autores), el peligro debe ser inminente y grave.<sup>136</sup>

La Convención sobre Alta Mar nada dice al respecto, sin embargo, nosotros consideramos ya que las disposiciones comprendidas en esta convención son exclusivamente para regular situaciones en tiempo de paz, y por lo que se refiere al caso anterior, o sea, el "derecho de propia defensa" es una cuestión más bien de carácter bélico, es decir, una situación que es más factible que se presente en caso de guerra entre Estados marítimos, y por esta circunstancia tal vez la convención no la estableció.

Finalmente, el internacionalista Hilding Eek, de la Universidad de Estocolmo, dice: que el citado artículo 23 de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, que define el derecho de persecución encarnizada, "es un derecho, que no viola la libertad de la navegación pacífica en aguas territoriales, el cual garantiza -- los intereses de la libre navegación entre los océanos".<sup>137</sup>

## BIBLIOGRAFIA

98. COLOMBOS C. JOHN, "Derecho Internacional Marítimo" Edic. Aguilar, S. A. Madrid, 1961. Pág. 309.
99. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit., pág. 310.
100. Ibidem, pág. 310.
101. ROUSSEAU CHARLES, "Derecho Internacional Público" Ediciones Ariel, S. A. (2a. Edic.), Barcelona, España, 1961, pág. 417.
102. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit., pág. 311.
103. ROUSSEAU CHARLES, ob. cit., pág. 418.
104. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit., pág. 311.
105. Secretaría de Relaciones Exteriores, "Tratados y Convenciones vigentes entre los Estados Unidos Mexicanos y otros países", México, 1938. Tomo IV, - pp. 93-98.
106. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit., pág. 311 (301-U.N. Bulletin, 15 de mayo, 1951, vol. X, núm. 10).
107. Ibidem, pág. 312.
108. Secretaría de Relaciones Exteriores, "Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores, de enero a diciembre de 1960", pp. 321-328.
109. SOBARZO LOAIZA ALEJANDRO, "La Piratería en Derecho Internacional y en Derecho Interno". Revista de la Facultad de Derecho de México, núm. 54, Tomo XIV, abril-junio, 1964, pág. 479.
110. Ibidem, pág. 480.
111. Ibidem, pág. 480 (7. Gosse, "Los Piratas del Oeste. Los Piratas de Oriente (Historia de la Piratería)", colecc. Austral, Espasa-Calpe, S. A., Argentina, 1948).
112. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit. pág. 298.

113. J. SIERRA MANUEL, "Derecho Internacional Público" Cuarta Edición, Librería Porrúa, Hnos., y Cía., - S. A. México, 1963, pág. 272.
114. Ibidem, pág. 271.
115. Ibidem, pág. 272.
116. Ibidem, pág. 271.
117. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit., pág. 300.
118. SOBARZO LOAIZA ALEJANDRO, ob. cit., pág. 481 (U.N. Doc. a/3154).
119. Ibidem, págs. 481-482-483.
120. Ibidem, pág. 484.
121. Ibidem, pág. 485.
122. Ibidem, pág. 485.
123. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit. pág. 301-302.
124. SOBARZO LOAIZA ALEJANDRO, ob. cit., pág. 483.
125. ROUSSEAU CHARLES, ob. cit., pág. 415.
126. SOBARZO LOAIZA ALEJANDRO, ob. cit. pags. 486-487.
127. COLOMBOS C. JOHN, ob. cit., pág. 109.
128. Ibidem, pág. 109.
129. Ibidem, págs. 109-110.
130. Ibidem, pág. 110.
131. Ibidem, págs. 110-111.
132. Ibidem, págs. 111-112.
133. GARCIA ROBLES ALFONSO, "Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial", edit. México, 1959, págs. 21-22.
134. Ibidem, pág. 22.

135. REUTER PAUL, "Derecho Internacional Público", Traducc. Esp. J. Puente Egido, Editorial Bosch, Barcelona, 1962, pág. 185.
136. GARIBI UNDABARRENA JOSE MARIA, "Derecho Marítimo-Práctico", Editorial, Oficina Marítima, Madrid, - 1958, pág. 674.
137. Eek HILDING, "Los recursos del agua en el mundo y el Derecho Internacional", Revista No. 18, Foro - Internacional del Colegio de México, pág. 238.

## CAPITULO QUINTO

### LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR Y ESPACIO AEREO SUPERYACENTE

- A) Contaminación de las aguas por hidrocarburos
- B) Leyes internas, tratados y convenciones internacionales para prevenir la contaminación por hidrocarburos
- C) El caso de Torrey Canyon
- D) Contaminación de las aguas y espacio aéreo superyacente por materiales radiactivos
  - a) Convenciones internacionales para prevenir la contaminación de las aguas por radiactividad
  - b) Contaminación radiactiva del espacio aéreo superyacente



## LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR

### A) POR HIDROCARBUROS

La contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, ha sido motivo de estudio desde hace ya varios años, siendo incluido en la lista de problemas urgentes, por los organismos superiores, culturales y científicos de las Naciones Unidas. La lucha contra la contaminación por petróleo se ha llevado a cabo por métodos químicos, utilizando grandes cantidades de detergentes, -- llegando en ocasiones a tomar medidas más drásticas, como el lanzamiento de bombas incendiarias. Pero todas estas medidas han sido insuficientes; como en el caso de Dinamarca, en donde se -- han llegado a emplear lanzallamas para quemar el petróleo que se encuentra en la superficie del mar afectando frecuentemente sus costas, sin obtener un resultado satisfactorio.<sup>138</sup>

La contaminación de las aguas marinas generalmente es ocasionada por las impurezas que arrojan los buques, en un promedio aproximado de 500,000 toneladas anuales de aceites minerales que proceden principalmente de: los lodos depositados en los fondos de los tanques de los buques, que son arrojados al mar cuando se hace la limpieza de éstos; del combustible derramado a causa de las roturas que sufren los tanques de los buques; del lastre que arrojan al mar los buques, siendo éste el agua de mar que utilizan para llenar sus tanques cuando ha sido consumido el combustible de los mismos que al ser recargado se lanzan al mar estas -- aguas impuras.<sup>139</sup>

B) LEYES INTERNAS Y CONVENCIONES INTERNACIONALES PARA PREVENIR  
LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS POR HIDROCARBUROS

Por este problema de la contaminación de las aguas del mar, diversos países se han visto precisados a expedir leyes y reglamentos, e insistir en la celebración de convenios y tratados internacionales que tienden a evitar la contaminación que es por demás perjudicial para la flora y fauna marina y, en general, a sus costas. Así, tenemos el caso de Australia del Sur, que en 1921, el gobernador aprobó con base en un reglamento de la ley de puertos (Haurbours-act) de 1913, en el cual prohibía bajo la pena máxima de cien libras la descarga de petróleo, alquitrán, alcohol u otras materias tóxicas e inflamables, deletéreas u ofensivas en cualquier puerto. En el mismo año, la Unión Sudafricana promulgó un reglamento análogo, que prohibía la descarga de petróleo en los puertos y el bombeo del agua impura al practicarse la limpieza de los depósitos, tanques o sentinas de los barcos portadores de petróleo, dentro del recinto de los puertos. Por otra parte, Inglaterra, desde 1922, promulgó leyes que consideraban como un acto delictivo el hecho de que, un barco descargare o dejare escapar petróleo en aguas navegables, salvo cuando el barco hubiere sufrido colisión, avería o accidente, y siempre que el patrón haya tomado todas las precauciones razonables para impedir la fuga de petróleos.<sup>140</sup>

Por su parte, México, en su Reglamento General de la Policía de Puertos, de octubre de 1941, en su Capítulo III denomina-

do "De la Conservación de los Puertos", establece lo siguiente:

ARTICULO 28. "Son infracciones a la Policía de Puertos, y se sancionan conforme a este reglamento:

II. Arrojar al agua o a los muelles, intencionalmente, líquidos infestados o pestilentes, petróleo crudo, combustibles derivados de éste, o sus sedimentos; botar lastre, escombros, desperdicios, o cualquier otra sustancia, que pueda causar perjuicios al puerto, así como a su salubridad, a terceros o a las especies marinas.

ARTICULO 31. Los jefes de la Policía del Puerto, cuidarán de la conservación del puerto, estableciendo activa vigilancia, en los fondeaderos, muelles, playas del litoral y aguas navegables que se comuniquen con él para que se conserven en buenas condiciones de limpieza, profundidad, seguridad y tránsito.

ARTICULO 159. Toda infracción a lo dispuesto en este reglamento, que no esté expresamente previsto en este capítulo, será castigada administrativamente con multa de diez a quinientos pesos que se impondrán discrecionalmente oyendo a los interesados.

Nuestro país expidió esta Ley Reglamentaria el mes de octubre de 1941, sumándose a las demás naciones marítimas con la idea de evitar la destrucción de su flora y fauna marinas y en general de cualquier daño que pudiera causarse a sus costas por el arrojamiento de sustancias insalubres y en especial hidrocarburos que contaminan las aguas del mar.

Consideramos que al imponer únicamente una sanción pecunia-

ria de diez a quinientos pesos al infractor o infractores, por la violación a la mencionada Ley Reglamentaria, resulta inadecuada e insignificante en relación con el perjuicio que podría ocasionar dicha violación.

Por lo tanto, es pertinente, dada la importancia que éste problema ha tomado en la actualidad, que las autoridades correspondientes, además de aplicar la sanción pecuniaria, deberían considerar como un delito la violación de este reglamento, fundándose esta autoridad en el hecho de que se ocasionan daños a la nación, con la salvedad cuando se trate de barcos portadores de petróleo que hayan sufrido colisión, avería o accidente dentro del recinto de los puertos y siempre que se hubieren tomado todas las precauciones necesarias en esos casos.

La contaminación de las aguas del mar, que con frecuencia ocasiona la destrucción de especies marinas, aves y algunas veces zonas o playas de recreo, indujeron también a los Estados Unidos de Norteamérica, para invitar a que se celebrase una Conferencia Preliminar de Peritos en Washington, en junio de 1926, con vistas a examinar los problemas técnicos suscitados por la contaminación del agua por los buques. Estuvieron representados los siguientes Estados: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Japón, Noruega, Portugal y Suecia. Dicha conferencia adoptó un Proyecto de Convenio, según el cual "los Estados interesados accedían a tomar las medidas necesarias para garantizar que los

barcos clasificados como buques de guerra adopten todas las precauciones posibles para evitar contaminaciones por petróleo" (artículo 4). En lo que se refiere a barcos mercantes de pequeño tonelaje la disposición se redactó en términos algo diferentes, a saber, que "se exigirá que dichos barcos adopten todas las precauciones razonables para evitar contaminaciones por petróleo" (artículo 3). La conferencia dispuso también recomendar a los gobiernos respectivos que se estableciese un sistema regional a lo largo de las costas de países marítimos, e igualmente en las regiones pesqueras reconocidas, dentro de las cuales debía prohibirse descargar gasolinas o petróleo o mezclas perjudiciales. Se deja a cada Estado en la libertad de determinar la extensión de dichas regiones a lo largo de sus costas, teniendo en cuenta el régimen climático, hidrográfico y biológico de éstas, así como los vientos reinantes, corrientes, etc. Pero la regla general en el caso de costa adyacente a mar ampliamente abierto es que la zona no debe rebasar las 50 millas, aunque en casos excepcionales, cuando la especial configuración de la costa u otras circunstancias especiales lo hiciere necesario, la zona podría ampliarse hasta el límite máximo de 150 millas.<sup>141</sup>

El mes de septiembre de 1952, en Inglaterra, se celebró una junta llamada "Faulkner Committee" nombrada por el Ministro de Transportes para que realizaran varios estudios sobre la "Prevención de la contaminación del mar por petróleo", y ofrecer "qué -

prácticas podrían tomarse para evitar la contaminación por petróleo de las aguas que bañan las costas del Reino Unido emitiendo-informe al respecto". Las recomendaciones de la junta salieron a la luz pública el 16 de julio de 1953, y entre las principales medidas propuestas figuraban las siguientes: 1) extensa zona marina prohibida; 2) enmienda de la "Oil in navigable waters act"-de 1922, y un código de conducta para navegantes. La junta clasificaba los efectos nocivos de la polución (como le llaman los ingleses a la contaminación), por petróleo, en cinco categorías: estropeamiento de playas y lugares amenos a las costas; destrucción y perjuicio de aves marinas; estropeamiento de botes, aparejos de pesca, embarcaderos, muelles, etc., daños a los peces, mariscos y larvas, y por último, riesgo de incendio en puertos y otras aguas cerradas.<sup>142</sup>

"Por lo que se refiere al alta mar, la junta reconocía que, dado que la jurisdicción sobre buques en el mar libre no puede ejercerla más que el país de su pabellón, el gobierno británico-debía lo antes posible buscar el acuerdo de los demás países marítimos para fijar una fecha después de la cual se prohibiera --descargar en el mar dichos petróleos y aceites por buques de ---cualquier país. Como una medida de carácter provisional recomendaba que la descarga de aceites persistentes por buques matriculados en Inglaterra se prohibiese en amplia zona, extendiéndose-hasta los 40° de longitud oeste y hasta 64° latitud norte (norte de las islas Féroé), y por el sur hasta el cabo Finisterro". La

junta hizo hincapié en que la prescripción de esta zona prohibida en torno de las costas británicas era sin perjuicio de que se siguieran observando los acuerdos voluntarios existentes por lo que los buques de la mayoría de los países marítimos no descargan petróleo a menos de 50 millas de cualquier costa. En lo que tocaba a barcos petroleros de altura, estimóse que el problema principal era el desprender del baldeo de tanques y del lastre el agua contaminada por petróleo. Se recomendaba, además, que hasta concertarse el Acuerdo Internacional, "los petroleros de alto bordo matriculados en el Reino Unido, debían cumplir, salvo las descargas de las sentinas de los compartimientos de máquinas, estrictas normas contra el lanzamiento al mar de cualquiera de los residuos de petróleo o aceite". En cuanto a los barcos de carga de áridos, y todos los barcos que no fuesen petroleros, se recomendaba que todos los nuevos barcos de áridos y otros buques con matrícula de Inglaterra que utilizan los tanques alternativamente para aceite combustible y lastre de agua debían ir dotados de separadores eficaces, para purificar el agua de lastre de tanques usados antes para aceite combustible. La labor realizada por la mencionada junta "Faulkner Committee", sirvió de gran ayuda para las resoluciones adoptadas en el "Convenio Internacional pro Prevención de Contaminaciones del mar por petróleo", firmado en Londres el 12 de mayo de 1954. En este convenio se establecen "Zonas prohibidas" en las aguas territoriales y en los puertos de las partes contratantes, y piden que la legislación muni-

principal convertida en delito para buques matriculados en sus respectivos países, el descargar "persistent oil", es decir, petróleo crudo y "fuel oil", dentro de las zonas prohibidas. Las zonas prohibidas establecidas en este convenio, se encuentran comprendidas en el mar del Norte y canal de La Mancha, y se extiende al sur hasta los 62° de latitud norte y a 50 millas desde la costa de Noruega, incluyendo también toda la parte del Atlántico que queda dentro de la línea trazada desde el punto del Meridiano -- Greenwich situado a 100 millas en dirección norte-nordeste de las islas de Shetland hasta 40° oeste en el Atlántico septentrional y unas mil millas al oeste de Irlanda. La mencionada ley -- convierte en delito para barcos británicos registrados en Inglaterra al descargar dentro de dicha zona "cualquier petróleo o -- mezcla que lo contenga, que estropee la superficie del mar".<sup>143</sup>

En la Conferencia Marítima de Ginebra de 1958, se estudió -- la contaminación de las aguas en alta mar, adoptándose las medidas siguientes: "Todo Estado redactará normas para prevenir la -- contaminación del mar por descargas de petróleo de buques u oleoductos, o resultantes de la explotación y exploración del lecho marino y su subsuelo, teniendo en cuenta las disposiciones de -- tratados al respecto".

En Ginebra, por primera vez se planteó la posibilidad de la contaminación de las aguas del mar provocada por las roturas de los oleoductos submarinos, y por la explotación y exploración de los lechos marinos.



El Convenio de 1954 y la Convención de Ginebra sobre Alta - Mar de 1958, sirvieron de base para la elaboración del Acta de - la Conferencia Internacional que se celebró en la ciudad de Lon- dres el 13 de abril de 1962, siendo hasta la fecha la última con- ferencia que se ha realizado, y por la importancia de las medi-- das adoptadas, consideramos pertinente transcribir los puntos -- más relevantes a continuación:

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, DE 1962

Londres, 13 de abril de 1962

1. Por la resolución de la asamblea conforme al artículo 3- b) del convenio de creación de la organización, la Organización- Consultiva Marítima Intergubernamental decidió en abril de 1961- convocar a una conferencia internacional para prevenir la conta- minación de las aguas del mar por hidrocarburos, con el propósi- to de decidir sobre la extensión de las medidas destinadas a pre- venir la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarbu-- ros descargados por los buques.

2. La conferencia se reunió en Londres, del 26 de marzo al- 13 de abril de 1962.

3. Los gobiernos de los siguientes países acreditaron repre- sentantes a la conferencia: 41 países.

4. Los gobiernos de los siguientes países enviaron observa- dores a la conferencia: 14 países.

5. Los siguientes organismos especializados de las Naciones

Unidas designaron un observador a la conferencia:

Organización para la Alimentación y la Agricultura.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la -  
Ciencia y la Cultura.

6. Las siguientes organizaciones intergubernamentales designaron observadores a la conferencia:

Consejo de Europa.

Organización de Cooperación y Desarrollo Económico.

7. Las siguientes organizaciones no gubernamentales designaron observadores a la conferencia:

Cámara Internacional de Comercio.

Cámara Internacional de la Marina Mercante.

Federación Internacional de Navegación Ltda.

Unión Internacional de Agencias Oficiales de Turismo.

12. Al convocar la conferencia, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sometió a los delegados de la conferencia el convenio para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1954, con sus anexos, junto con -- las ocho resoluciones agregadas como anexo al Acta Final de la - Conferencia Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1954. Tales documentos y -- los comentarios formulados a su respecto por los gobiernos, constituyeron la base de los trabajos de la conferencia.

13. Fundándose en sus deliberaciones, consignadas en las reseñas resumidas e informes de las comisiones y en las reseñas de

las Sesiones Plenarias, la conferencia preparó los textos de las enmiendas propuestas al Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1954, y éstas fueron sometidas a una conferencia convocada de acuerdo -- con el párrafo 3 a) del artículo XVI de dicho convenio a petición de seis gobiernos contratantes con la invitación de que fuesen adoptadas.

14. La lista de enmiendas al convenio internacional para -- prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1954, que fueron propuestas, figura como anexo 1 a la presente acta final.

15. El 11 de abril de 1962, la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio de 1954, de acuerdo con el párrafo 3 b) - del artículo XVI de dicho convenio, adoptó las enmiendas propuestas, así como una resolución de que fuesen comunicadas para su aceptación a todos los gobiernos contratantes. La presente conferencia, habiendo sido informada de las decisiones de la conferencia de gobiernos contratantes, decidió instar a todos los gobiernos invitados a la presente conferencia que no son gobiernos contratantes del Convenio de 1954, a pasar a ser parte del convenio enmendado lo antes posible después de que las enmiendas ratificadas por la presente conferencia hubiesen entrado en vigor.

16. La conferencia, además, adoptó quince resoluciones que se someten a los gobiernos y otros organismos interesados, para su consideración y medidas apropiadas. Esas resoluciones, que -

están incluidas en el anexo II de la presente acta final, tratan de:

- 1) Supresión completa, tan pronto como sea posible, de toda descarga al mar de hidrocarburos persistentes.
- 2) Necesidad de alentar las adhesiones al nuevo convenio.
- 3) Medidas provisorias mientras no haya entrado en vigor este convenio.
- 4) Descarga de mezclas de hidrocarburos por los petroleros.
- 5) Petroleros con residuos de hidrocarburos a bordo que navegan por canales.
- 6) Instalación de receptores de residuos de hidrocarburos - en los terminales de carga de hidrocarburos y de otras - cargas a granel.
- 7) Descarga de hidrocarburos y mezclas de hidrocarburos procedentes de buques que no fueren petroleros.
- 8) Fomento, desarrollo e instalación a bordo de separadores eficaces y preparación de las correspondientes especificaciones de rendimiento para los mismos.
- 9) Recogida de los aceites lubricantes usados.
- 10) Suministro de diesel-oil a los buques.
- 11) Preparación de manuales con instrucciones sobre los medios para evitar la contaminación por hidrocarburos.
- 12) Necesidad de investigar sobre la prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos.
- 13) Coordinación de las investigaciones.

14) Creación de comisiones nacionales sobre la contaminación por hidrocarburos.

15) Informes presentados por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

En fe de lo cual, los representantes han firmado la presente Acta Final.

Hecho en Londres, el trece de abril de mil novecientos sesenta y dos, en un solo ejemplar, en los idiomas, inglés, francés, ruso y español, cuyo original será depositado en la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la cual enviará una copia certificada de este instrumento a cada uno de los gobiernos invitados a ser representados en la conferencia.

#### ANEXO I

A continuación se incluye uno de los textos de las enmiendas al Convenio Internacional, para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1954, que han sido propuestas:

1. El texto existente del Artículo I del convenio es reemplazado por el siguiente:

#### Artículo I

1) Para los fines del presente convenio, y a menos que el contexto imponga un sentido diferente, las expresiones que a continuación se citan poseen el siguiente significado:

"La Oficina" tiene el sentido que se le asigna en el Artículo

lo XXI;

"Descarga", cuando se refiere a hidrocarburos o mezcla de - hidrocarburos, significa cualquier descarga, expulsión o - escape, cualquiera que fuere la causa;

"Diesel-Oil pesado", significa el diesel-oil usado por los- buques cuya destilación a una temperatura que no exceda de 340°C (al ser sometido a la prueba estándar ASTM-D.86/59)- reduzca el volumen en no más del 50 por ciento;

"Milla", significa la milla náutica de 6.080 pies o 1.852 - metros;

"Hidrocarburos" significa petróleo crudo, fuel-oil, diesel- oil pesado o aceites lubricantes; en inglés el adjetivo -- "oily" será interpretado en consecuencia;

"Mezcla de hidrocarburos" significa toda mezcla que contenga 100 o más partes de hidrocarburos por cada 1.000.000 -- de partes de la mezcla.

"Organización significa la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

"Buque significa toda embarcación de mar, de cualquier tipo, incluidos los artefactos flotantes, ya sean autopropulsa-- das o a remolque de otro buque, que efectúan un viaje por- mar;

"Petrolero" significa todo buque en el cual la mayor parte- del espacio destinado a la carga está construido o adapta- do para el transporte de líquidos a granel y que no trans-

porta por el momento más que hidrocarburos en esta parte -  
del espacio reservado a la carga.

2) Para los fines del presente convenio, los territorios de un -  
gobierno contratante comprenden el territorio del país de este -  
gobierno, así como cualquier otro territorio cuyas relaciones in-  
ternacionales dependan de la responsabilidad de este gobierno y -  
al cual se haya hecho extensivo el convenio en aplicación del Ar-  
tículo XVIII.

En el anexo A de la conferencia se establece lo que debe en-  
tenderse por zona prohibida:

#### ANEXO A ZONAS PROHIBIDAS

1) Toda zona de mar situada dentro de las cincuenta millas de la  
tierra más próxima será zona prohibida.

A efectos de este anexo, el término "de la tierra más próxi-  
ma" significa "desde una línea base desde la cual queda estableci-  
do el mar territorial del territorio en cuestión, de acuerdo con  
el Convenio de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, de  
1958".

Uno de los acuerdos más importantes tomados en la conferen-  
cia, fue el siguiente:

La Conferencia Internacional, para prevenir la Contamina-  
ción de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1962,

Acuerda que:

La conferencia ha constatado que las costas y las aguas costeras de muchos países son perjudicadas seriamente por contaminación de hidrocarburos. Se ocasionan graves daños a las costas - a las playas, obstaculizando el uso de las mismas como lugares - de saludable recreo y afectando también a la industria turística. Esta contaminación ocasiona la destrucción y muerte de aves marinas y otros animales, y tiene efectos probablemente nocivos sobre los peces y los organismos marinos que les sirven de alimento. La magnitud y agravación crecientes de este problema alarman e inquietan a grandes sectores de la opinión pública en muchos países.

La infección o contaminación de las aguas es provocada por los hidrocarburos persistentes, a saber, el petróleo crudo, el fuel-oil, el diesel-oil pesado y los aceites lubricantes, aún cuando no se tiene la prueba evidente de que estos hidrocarburos persistan indefinidamente sobre la superficie del mar, lo cierto es que permanecen así durante muy largos períodos de tiempo y pueden ser llevados a distancias muy considerables por acción de las corrientes, los vientos y la deriva, formando también depósitos en las riberas del mar. Los barcos petroleros descargan regularmente al mar cantidades muy grandes de hidrocarburos persistentes en el curso del lavado de sus tanques y al eliminar sus aguas de lastre contaminadas. Los buques de carga que no son petroleros y que usan habitualmente sus tanques de combustión para cargar lastre de agua, también descargan al mar lastre líquido -



hidrocarburado. Y esta es otra fuente de contaminación. Los petroleros pueden adoptar un procedimiento para retener a bordo -- sus residuos de hidrocarburos y descargarlos, luego, en instalaciones especiales existentes en los puertos donde se efectúan reparaciones o donde se carga combustible líquido. Puede atenuarse o prevenirse la contaminación provocada por la descarga al -- mar del lastre líquido, en el caso de los cargueros que no son petroleros, mediante la instalación de separadores eficaces, u otros medios, como son, la construcción en los puertos de instalaciones apropiadas para la recepción de residuos hidrocarburosos.

El único método realmente eficaz que se conozca para evitar la contaminación por hidrocarburos es el de suprimir por completo la descarga al mar de hidrocarburos persistentes. Como ya se ha dicho, es posible adoptar ciertas medidas cuya aplicación permitiría alcanzar este objetivo, por lo menos en gran parte.

Si bien, la conferencia ha llegado a la conclusión de que, -- por el momento, no es posible fijar una fecha a partir de la -- cual debería evitarse por completo la descarga al mar de hidrocarburos persistentes, también estima que deberían cumplirse tales medidas, salvo ciertas excepciones necesarias a partir de la fecha más cercana posible. La conferencia insta muy encarecidamente a todos los gobiernos y demás organismos interesados para que traten por todos los medios de crear un estado de cosas favorables para el cumplimiento de tal prohibición; y ello se alcan-

zaría instalando los elementos adecuados en sus puertos principales y haciendo los arreglos necesarios a bordo de los buques.

La última resolución de la conferencia fue la siguiente:

#### Resolución 15

Informes presentados por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

La Conferencia Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1962,

Consciente del valor que presenta el intercambio libre y -- completo de información entre gobiernos contratantes,

Acuerda que:

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental deberá establecer periódicamente un informe al cual contribuirán los gobiernos contratantes con informaciones sobre la incidencia de -- la contaminación por hidrocarburos; la eficacia de las disposiciones del convenio, sobre el sistema de zonas prohibidas; los -- progresos realizados en las instalaciones de recepción en los -- puertos; el número de procesos judiciales por contravenciones al convenio; de la legislación interna para prevención de la contaminación, y otras cuestiones similares.<sup>144</sup>

#### C) EL CASO DE TORREY CANYON

Hemos visto que los convenios internacionales prohíben descargar aceites minerales sobrantes en el mar, pero estos conve--

nios, desgraciadamente, no pueden evitar que se produzcan situaciones como la creada por el buque norteamericano "Torrey Canyon". El petróleo surgido de las entrañas destrozadas del "Torrey Canyon" como consecuencia de una colisión, hizo que tanto las mareas como el viento arrastraran la masa flotante de petróleo a muchos kilómetros de distancia del punto donde se formó, amenazando con dirigirse a otras zonas de las costas, próximas a las ya afectadas. Por otra parte, los detergentes que fueron lanzados sobre la mancha móvil, dieron origen a pequeñas esferulas -- que fueron fácilmente impulsadas por el viento contribuyendo a que la mancha se extendiera más. En estas circunstancias fueron primero las costas de Gran Bretaña y de la península de Cornualles, las que resultaron invadidas por la negra y espesa marea. Aves, peces, flora, costas y playas sufrieron los efectos de la insólita catástrofe. Posteriormente, y bajo la fuerza incontenible de las corrientes marinas, la gran masa de petróleo se subdividió, y mientras la mayor parte se encaminó al Canal de la Mancha, otras parcelas del perdido oro negro se dirigieron a las costas de la Bretaña francesa. Veinticuatro localidades fueron declaradas "siniestradas" por el gobierno galo, que luchó infructuosamente, como antes lo había hecho el británico, para combatir los efectos de la ola arrasadora. Se ensayaron los nuevos procedimientos, además de los detergentes y las llamas; la arena y los coagulantes, y hasta el polvo "nylon". Una parte de esta ola negra amenazó las costas del Cantábrico español, pero gra---

cias a la acción del viento cambió de rumbo internándola decididamente en el Atlántico donde la acción bacteriana del mar la -- desintegró finalmente.<sup>145</sup>

El 12 de abril de 1967, frente a la costa holandesa, un nuevo suceso hizo que el petróleo fuera protagonista nuevamente; el buque cisterna "Diana" bajo enseña liberiana, transportaba ----- 33,627 toneladas de hidrocarburos, entró en colisión con un costero alemán y se incendió, pero por suerte la historia del "Torrey Canyon" no se repitió y el incendio fue sofocado.<sup>146</sup>

Como consecuencia de estos siniestros, las voces contra las condiciones del transporte del petróleo se han elevado en diversos organismos internacionales y han llegado hasta la sede misma de las Naciones Unidas. Se impone tomar medidas contra el peligro que la tragedia del buque norteamericano ha puesto dramáticamente en relieve.

"En las reuniones de la Unión Internacional de Organismos - Oficiales de Turismo que se celebraron recientemente en Roma, el tema fue abordado, y el director general de Promoción de Turismo Español, Juan Arespachaga, hizo una propuesta, en la que señalaba el peligro de la cada vez más frecuente contaminación del agua del mar por productos petrolíferos y de la responsabilidad de las compañías transportadoras de petróleo; compañías que mueven los más fuertes intereses del globo y cuya actuación ha despertado las críticas de la opinión mundial".<sup>147</sup>

Y no sin razón, ya que mientras el "Torrey Canyon" inscribe

su nombre en la lista de las tragedias marítimas, en Japón construyen buques-cisterna hasta de 500,000 toneladas de desplazamiento, y la "Gulf Oil Corporation" tiene asimismo un proyecto comercial de gran magnitud para monopolizar el suministro a Europa del petróleo de Kuwait. La amenaza de una nueva desgracia podría repetirse, multiplicada por el número de toneladas que desplazarían los nuevos cargueros de oro negro.<sup>148</sup>

En estas circunstancias, es urgente y necesario redoblar al máximo las precauciones en el transporte del petróleo y es precisamente a estas grandes compañías o, en su caso, el país del pabellón que ostentan estos buques petroleros, a quien les corresponde agotar las medidas de seguridad para reducir al mínimo el daño que pudiera ocasionarse en un futuro próximo.

#### D) CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR Y ESPACIO AEREO SUPERYACENTE POR MATERIALES RADIATIVOS

La contaminación de las aguas del mar y del espacio aéreo superyacente por materiales radiactivos, es un problema de actualidad, y de una importancia tal, que de no ser estudiada concienzudamente estableciendo medidas rigurosas que deban cumplir las naciones para evitarlo, nos acarrearía en lo futuro consecuencias funestas para la especie humana.

Hemos visto que en la actualidad el uso pacífico de materiales radiactivos es más frecuente, siendo aprovechados con fines médicos, científicos, agrícolas, comerciales e industriales. No

obstante que algunos países utilizan estos materiales para la --  
elaboración de armas altamente destructivas, creándose un estado  
de incertidumbre en la humanidad por la proliferación y el posi-  
ble uso de tales armas.

El rápido aumento de los centros y actividades nucleares ha  
ce indispensable adoptar medidas de protección radiológica, esta-  
bleciendo normas de seguridad para proteger la salud y reducir -  
al mínimo el peligro para la vida y la propiedad.

El Organismo Internacional de Energía Atómica, auspiciado -  
por la Organización de las Naciones Unidas, ha redactado normas-  
básicas de seguridad que se inspiran en recomendaciones ofreci--  
das por la Comisión Internacional de protección radiológica, y -  
ha publicado reglamentos modelo y manuales técnicos sobre una se-  
rie de actividades específicas. Estas normas constituyen la ---  
esencia para la elaboración de leyes internacionales e internas-  
que regulen el uso y aplicación de materiales radiactivos.<sup>149</sup>

a) CONVENCIONES INTERNACIONALES PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACION DE LAS AGUAS POR RADIATIVIDAD

Muchos países adelantados han promulgado leyes especiales -  
para las actividades nucleares; el Organismo Internacional de --  
Energía Atómica ha ayudado a varios otros a redactar sus respec-  
tivas leyes en esta materia. Es evidente que un sistema legal -  
uniforme, para todos los países, sería de gran utilidad, en par-  
ticular si se aplicase a los usos de la energía nuclear que pue-

den tener repercusiones internacionales. Ya se han dado los primeros pasos hacia la unificación en lo que respecta a la indemnización por daños resultantes de actividades nucleares mediante la conclusión de dos convenciones internacionales: la Convención de Bruselas sobre la "Responsabilidad de los Explotadores de buques nucleares" aprobada en 1962, y la Convención de Viena sobre la "Responsabilidad Civil por daños nucleares", aprobada en 1963. Estas dos convenciones prescriben normas mínimas, uniformes, respecto de la responsabilidad de los Estados en caso de accidente en la explotación de buques e instalaciones nucleares y en el transporte de sustancias nucleares. Son útiles por cuanto regulan materias que no existen en las legislaciones de los Estados.<sup>150</sup>

En la Conferencia Marítima de Ginebra de 1958, se estudió también el problema de la contaminación radiactiva, estableciendo las disposiciones siguientes: cada Estado adoptará medidas para prevenir la contaminación del mar por arrojamiento de residuos radiactivos, teniendo en cuenta todos los reglamentos y normas que pudieren formular las organizaciones internacionales competentes. Todos los Estados cooperarán con la adopción de medidas para prevenir la contaminación de los mares y del espacio aéreo suprayacente, resultante de cualesquiera actividades con materiales radiactivos u otros agentes perjudiciales.

La conferencia adoptó además una resolución, recomendando que el Organismo Internacional de Energía Atómica, en consulta con grupos existentes y órganos establecidos que posean reconoci

da competencia en el campo de la protección radiológica, deberá realizar cuantos estudios y tomar cuantas medidas se precisen para ayudar a los Estados a controlar la descarga o suelta de materiales radiactivos en la mar, así como para promulgar pautas y redactar normas internacionalmente aceptables para prevenir la contaminación del mar por materiales radiactivos en cantidades que afecten perjudicialmente al hombre y a sus recursos marinos.

151

El 25 de mayo de 1962, en la ciudad de Bruselas, se celebró la Convención sobre la "Responsabilidad de los explotadores de buques nucleares", siendo aprobados sus XXVIII artículos acordados en la misma, sin que hayan entrado en vigor hasta la fecha; no obstante, deberían ser aplicados por los organismos internacionales correspondientes, en caso de violación, en virtud de que norman derechos y obligaciones universales.

Transcribiremos a continuación el artículo primero de la convención, en el cual se establecen y definen los siguientes conceptos generales:

#### Artículo 1

A los efectos de la presente convención:

1. Por "buque nuclear" se entenderá todo buque equipado por una instalación de energía nuclear.

2. Por "Estado de la licencia" se entenderá el estado contratante que explote o que haya autorizado la explotación del buque nuclear bajo su pabellón.



3. Por "persona", se entenderá toda persona física y toda - persona jurídica de derecho público o de derecho privado, inclui dos los Estados o cualesquiera de sus subdivisiones políticas, -- y toda entidad pública o privada aunque no tenga personalidad ju rídica.

4. Por "explotador" se entenderá la persona que el Estado - de la licencia haya autorizado para explotar el buque nuclear, o el propio Estado cuando explote un buque nuclear.

5. Por "combustible nuclear" se entenderá toda sustancia - capaz de producir energía mediante un proceso automantenido de - fisión nuclear, y que se esté utilizando o se vaya a utilizar en un buque nuclear.

6. Por "productos o desechos radiactivos" se entenderá todo material, incluido el combustible nuclear, cuya radiactividad se haya originado por irradiación neutrónica durante el proceso de - utilización del combustible nuclear a bordo del buque nuclear.

7. Por "daños nucleares" se entenderá la pérdida de vidas - humanas, las lesiones corporales y los daños o perjuicios mate-- riales que sean consecuencia o resultado de las propiedades ra-- diactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explo-- sivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o - de los productos o desechos radiactivos; los demás daños, perju cios o gastos resultantes sólo quedarán incluidos en esta defini-- ción cuando así lo disponga la legislación nacional pertinente.

8. Por "accidente nuclear" se entenderá todo hecho o serie-

de hechos que tengan un origen común y ocasionen daños nucleares.

9. Por "instalación de energía nuclear" se entenderá toda - instalación que emplee o vaya a emplear un reactor nuclear como- fuente de energía, sea para la propulsión del buque, sea para -- cualquier otra finalidad ajena a ella.

10. Por "reactor nuclear" se entenderá toda instalación que- contenga combustibles nucleares dispuestos de tal modo que den-- tro de ella pueda producirse un proceso automantenido de fisión- nuclear, sin necesidad de una fuente adicional de neutrones.

11. Por "buque de guerra" se entenderá un buque que pertenez- ca a las fuerzas navales de un Estado y lleve los signos exterio res que caracterizan a los buques de guerra de su nacionalidad, - que está bajo el mando de un oficial debidamente autorizado por- el gobierno de dicho Estado y cuyo nombre figure en el escalafón de la Marina, y cuya tripulación se halle bajo la disciplina na- val militar.

12. Por "legislación nacional pertinente" se entenderá el de- recho nacional del tribunal al que corresponda la competencia ju- risdiccional en virtud de la presente convención, incluidas las- normas que regulen los conflictos de leyes.<sup>152</sup>

La Convención Internacional sobre "Responsabilidad civil -- por daños nucleares", celebrada en la ciudad de Viena el 21 de - mayo de 1963, las Partes Contratantes, "habiendo reconocido la - conveniencia de fijar normas mínimas que ofrezcan una protección financiera contra los daños derivados de determinadas aplicacio-

nes pacíficas de la energía nuclear. Convencidas de que una con  
vención sobre responsabilidad civil por daños nucleares contri--  
buirá también a instaurar relaciones amistosas entre las nacio--  
nes, independientemente de sus diferentes regímenes constitucio--  
nales y sociales. Han decidido concertar a tal efecto una con--  
vención y, en consecuencia, han acordado lo que sigue:

Transcribiremos íntegramente el primer artículo de esta con  
vención que consta de veintinueve artículos, en virtud de consi--  
derarlo importante por los conceptos generales que aporta en la--  
materia.

En su artículo 10. se establece lo siguiente:

A los efectos de la presente con  
vención:

- a) Por "persona" se entenderá toda persona física, toda per  
sona jurídica de derecho público o de derecho privado, -  
toda entidad pública o privada aunque no tenga personalii  
dad jurídica con arreglo a la legislación del Estado de--  
la instalación y todo Estado o cualesquiera de sus subdii  
visiones políticas.
- b)) La expresión "nacional de una parte contratante" compre  
nderá la parte contratante o cualquiera de las subdivisioo  
nes políticas de su territorio, toda persona jurídica de  
derecho público o de derecho privado y toda entidad pú--  
blica o privada establecida en el territorio de una par--  
te contratante, aunque no tenga personalidad jurídica.
- c) Por "explotador" de una instalación nuclear, se entende--

rá la persona designada o reconocida por el Estado de la instalación como explotador de dicha instalación.

- d) Por "estado de la instalación" respecto de una instalación nuclear, se entenderá la parte contratante en cuyo territorio esté la instalación nuclear, o bien, si la instalación nuclear no está en el territorio de ningún Estado, la parte contratante que explote la instalación nuclear o haya autorizado su explotación.
- e) Por "legislación del tribunal competente" se entenderá la legislación del tribunal que sea competente con arreglo a la presente convención, incluidas las normas de dicha legislación que regulen los conflictos de leyes.
- f) Por "combustibles nucleares" se entenderá las sustancias que puedan producir energía mediante un proceso automantenido de fisión nuclear.
- g) Por "productos o desechos radiactivos" se entenderá los materiales radiactivos producidos durante el proceso de producción o utilización de combustibles nucleares o cuya radiactividad se haya originado por la exposición a las radiaciones inherentes a dicho proceso, salvo los radioisótopos que hayan alcanzado la etapa final de su elaboración y puedan ya utilizarse con fines científicos, médicos, agrícolas, comerciales o industriales.
- h) Por "sustancias nucleares" se entenderá:

- i) Los combustibles nucleares, salvo el uranio natural y el uranio empobrecido, que por sí solos o en combinación con otras sustancias puedan producir energía mediante un proceso automantenido de fisión nuclear fuera de un reactor nuclear;
  - ii) Los productos o desechos radiactivos.
- i) Por "reactor nuclear" se entenderá cualquier estructura que contenga combustibles nucleares dispuestos de tal modo que dentro de ella pueda tener lugar un proceso automantenido de fisión nuclear sin necesidad de una fuente adicional de neutrones.
- j) Por "instalación nuclear" se entenderá:
- i) Los reactores nucleares, salvo los que se utilicen como fuente de energía en un medio de transporte aéreo o marítimo, tanto para su propulsión como para otros fines;
  - ii) Las fábricas que utilicen combustibles nucleares para producir sustancias nucleares, y las fábricas en que se proceda al tratamiento de sustancias nucleares, incluidas las instalaciones de regeneración de combustibles nucleares irradiados;
  - iii) Las instalaciones de almacenamiento de sustancias nucleares, excepto los lugares en que dichas sustancias se almacenen incidentalmente durante su transporte.

En la inteligencia de que el Estado de la instalación podrá determinar que se considere como una sola instalación nuclear a varias instalaciones nucleares de un solo explotador que estén ubicadas en un mismo lugar.

k) Por "daños nucleares" se entenderá:

- i) La pérdida de vidas humanas, las lesiones corporales y los daños y perjuicios materiales que se produzcan como resultado directo o indirecto de las propiedades radiactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas de los combustibles nucleares o de productos o desechos radiactivos que se encuentren en una instalación nuclear, o de las sustancias nucleares que procedan de ella, se originen en ella o se envíen a ella;
- ii) Los demás daños y perjuicios que se produzcan u originen de esta manera en cuanto así lo disponga la legislación del tribunal competente;

Por "accidente nuclear" se entenderá cualquier hecho o sucesión de hechos que tengan el mismo origen y hayan causado daños nucleares.<sup>153</sup>

En la misma convención se estableció un "protocolo facultativo sobre jurisdicción obligatoria para la solución de las con-

La Organización de las Naciones Unidas, a través del "Comité Científico para el estudio de los efectos de las radiaciones-atómicas", ha aportado útiles contribuciones para un conocimiento y comprensión más amplios de los efectos y niveles de dichas radiaciones.<sup>158</sup>

Este Comité Científico de las Naciones Unidas fue creado en el año de 1955, integrado por Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Checoslovaquia, Francia, India, Japón, México, Suecia, Unión Soviética, República Arabe Unida, Reino Unido y Estados Unidos. Se encuentra comprendido para sus funciones internas de un presidente, un vicepresidente y un relator. Asisten a sus reuniones periódicas, representantes de la Organización Mundial de la Salud, el Organismo Internacional de Energía Atómica, la Comisión Internacional sobre Protección Radiológica y la Comisión Internacional sobre Unidades y Mediciones de Radiación.<sup>159</sup>

En una de las sesiones recientes del Comité Científico, celebrada con fecha 25 de octubre de 1967, el representante de Checoslovaquia manifestó que las conclusiones del Comité Científico sobre los riesgos de la radiación, eran un argumento convincente para la prohibición total de todos los ensayos con armas nucleares.

El representante de Nueva Zelandia compartió la opinión general de que no habría mengua del esfuerzo internacional por recopilar información fidedigna sobre la radiación atómica y analizar sus efectos.

nación atmosférica por las plantas nucleares. Los Estados miembros pueden recurrir al asesoramiento del organismo en cuestiones de protección radiológica, higiene radiofísica y tratamiento y evacuación de desechos. 157

b) CONTAMINACION RADIATIVA DEL ESPACIO AEREO SUPERYACENTE

La contaminación radiactiva del espacio aéreo superyacenté se debe, principalmente, a los continuados ensayos nucleares.

Esta contaminación atmosférica es en la actualidad un serio problema, ya que sus efectos radiactivos constituyen un grave peligro para el hombre; aunque el nivel actual registrado de las radiaciones se encuentra en escala descendente, sigue siendo bastante elevado como para justificar estudios e investigaciones, así como el establecimiento de medidas de seguridad por los organismos internacionales competentes, sobre todo teniendo en cuenta que algunas naciones persisten en seguir realizando ensayos con armas nucleares.

La Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, en su artículo 25, párrafo 2o., establece que: "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 radiactivas o otros agentes nocivos".



los países que carecen de experiencia o de recursos para hacer -  
frente a las consecuencias de esos accidentes. La función del -  
organismo sería actuar como intermediario entre los países soli-  
citantas y los países dispuestos a prestar ayuda de urgencia. -  
En octubre de 1963, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Suecia y el -  
Organismo Internacional de Energía Atómica firmaron un acuerdo -  
para la asistencia mutua de urgencia en caso de accidente nu----  
clear.<sup>156</sup>

El elevado número de centros nucleares en funcionamiento da  
lugar a la producción de grandes cantidades de desechos radiacti-  
vos. El organismo realiza investigaciones sobre tratamiento de-  
desechos y sobre los procedimientos más adecuados de almacena---  
miento y evacuación. Ha publicado varios informes sobre el par-  
ticular y está preparando el establecimiento de normas y regla-  
mentos internacionales especialmente encaminados a prevenir la -  
contaminación de mares y ríos.

El Organismo Internacional de Energía Atómica ha publicado-  
en su "Colección Seguridad" una serie de manuales prácticos, en-  
tre los que cabe citar los titulados "Manipulación sin riesgos -  
de los radioisótopos", "Manejo sin riesgos de los conjuntos crí-  
ticos y de los reactores de investigación" y "Evacuación de dese-  
chos radiactivos en las aguas dulces". También ha organizado --  
reuniones de expertos, con objeto de preparar manuales de orien-  
tación sobre temas tales como la vigilancia radiológica del me--  
dio ambiente en casos de urgencia y la prevención de la contami-

troversias", en el cual se asienta la necesidad de recurrir a la Corte Internacional de Justicia de la Haya, en caso de existir - duda sobre la interpretación o aplicación de las normas acordadas en esta convención.<sup>154</sup>

El 11 de septiembre de 1964, fue aprobada una "resolución - de la Junta de Gobernadores sobre el establecimiento de límites-máximos para la exclusión de cantidades pequeñas de substancias-nucleares", de la Convención de Viena, sobre la "responsabilidad civil por daños nucleares."<sup>155</sup>

El Organismo Internacional de Energía Atómica, considerando que la seguridad es un elemento indispensable para el transporte de substancias radiactivas por tierra, mar y aire, ha preparado, en colaboración con varias organizaciones internacionales interesadas, y publicado en su Colección Seguridad, previa aprobación de la Conferencia General, un reglamento modelo para el transporte sin riesgos de materiales radiactivos. Este reglamento, que ha servido de base a varios reglamentos internacionales y nacionales, se revisa continuamente a la luz de la experiencia adquirida por los países y las organizaciones interesadas en el problema del transporte. Estas normas serán de gran utilidad para la industria nuclear, que actualmente se ve obligada a someter a reglamentaciones diferentes una misma operación de transporte.

El Organismo Internacional de Energía Atómica ha preparado planes para prestar ayuda de urgencia a los Estados miembros en caso de accidente nuclear. Esta ayuda se destina sobre todo a -

El representante del Reino Unido manifestó complacido de saber que en el informe de 1969 se había prestado especial atención a las aberraciones de las "células somáticas". Su delegación tenía interés en recibir la revisión de la información que permitiría al Comité Científico continuar su evaluación de los niveles mundiales de radiación derivados de los ensayos nucleares.

El representante de la India dijo que era deplorable que, en momentos en que la radiactividad de la atmósfera disminuía gradualmente, algunos países persistieran en realizar pruebas nucleares allí mismo, en violación del Tratado de Moscú de 1963. Esperaba que las disposiciones de este tratado serían observadas hasta por aquellos que no habían juzgado conveniente ratificarlas. El delegado de Austria manifestó que los peligros de la radiación atómica disminuirían, sólo si todos los gobiernos reconocieran esa responsabilidad. La índole especial de la radiación atómica requería la continua observación durante un largo período.

El representante de la U.R.S.S. dijo que los cuatro informes principales del Comité Científico, habían confirmado que la contaminación radiactiva causada por el creciente número de fuentes artificiales de radiación, en particular los ensayos de armas nucleares, era un peligro para las generaciones presentes y venideras. La concertación de una convención sobre la prohibición del empleo de armas nucleares, sería un paso definitivo pa-

ra liberar al mundo de las armas de la destrucción en masa. Y - que otra manera para poner coto a la carrera de armamentos, sería la concertación de un acuerdo para la prohibición total de - ensayos nucleares.

El representante de Estados Unidos manifestó que, con otros miembros del Congreso de los Estados Unidos, había propuesto leyes encaminadas a proteger a la población de los peligros de la radiactividad, cualquiera que fuese su origen, dentro de los Estados Unidos. Esperaba con interés los informes de 1969 del Comité Científico, que se realizará en Nueva York en el mes de mayo.<sup>160</sup>

En la última sesión celebrada por el Comité Científico, del 8 al 17 de abril de 1968, continuó sus deliberaciones sobre los datos recientes relativos a la contaminación radiactiva del medio ambiente, y a los supuestos físicos y biológicos que emplea el comité para calcular la dosis de radiación que recibe el hombre, como resultado del ensayo de armas atómicas, así como de -- los efectos de la radiación ionizante y de la presencia de anomalías cromosómicas en las células humanas. El comité también - consideró los datos sobre contaminación del medio, que todavía - se necesitaba para continuar una evaluación de la dosis de radiación provenientes de ensayos nucleares.<sup>161</sup>

Los logros del Comité Científico son buen ejemplo de la callada labor que se realiza bajo los auspicios de las Naciones -- Unidas.

## BIBLIOGRAFIA

138. REVISTA HISPANOAMERICANA SP, México 10 de mayo de 1967, pág. 19.
139. Ibidem, pág. 19.
140. C. JOHN COLOMBOS, "Derecho Internacional Marítimo", Edit. Aguilar, S. A., Madrid, 1961, pág. 291.
141. Ibidem, pág. 290.
142. Ibidem, págs. 291-292.
143. Ibidem, págs. 292-293.
144. ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMEN--TAL, "Conferencia Internacional para prevenir la - Contaminación de las Aguas por Hidrocarburos", Londres, 1962, págs. 1-15-20-24-31.
145. REVISTA HISPANOAMERICANA SP, México 10 de mayo de 1967, pág. 18.
146. Ibidem, pág. 18.
147. Ibidem, pág. 19.
148. Ibidem, pág. 20.
149. ATOMOS PARA LA PAZ, LA SALUD Y LA PROSPERIDAD, Re- vista impresa por la Organización Internacional de Energía Atómica, en Austria, mes de diciembre de - 1965, pág. 21.
150. Ibidem, pág. 21.
151. C. JOHN COLOMBOS, "Derecho Internacional Marítimo", Edit. Aguilar, S. A. Madrid, 1961, pág. 293.
152. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, "International Conventions on Civil Liability for Nuclear Damage", Viena, 1966, págs. 226-227.
153. Ibidem, págs. 187-188-189.
154. Ibidem, pág. 203.

155. Ibidem, pág. 206. El 26 de noviembre de 1964, -- aprobó el Comité de Dirección de la Agencia Europea para la Energía Nuclear, la obligación de ser aplicado el convenio celebrado en Viena, el 21 de mayo de 1963, sobre la "Responsabilidad Civil en materia de Energía Nuclear".
156. ATOMOS PARA LA PAZ, LA SALUD Y LA PROSPERIDAD, Re vista impresa por la Organización Internacional de Energía Atómica, en Austria, 31 de diciembre de 1965, pág. 22.
157. Ibidem, pág. 22.
158. ONU, Crónica Mensual, Oficina de Información Pública de las Naciones Unidas, volumen IV, No. 10, noviembre, 1967, pág. 12.
159. Ibidem, volumen V, No. 5, Mayo 1968, pág. 60.
160. ONU, Crónica Mensual, Oficina de Información Pública de las Naciones Unidas, mes de noviembre de 1967, págs. 12-13.
161. Ibidem, volumen V, No. 5, mes de mayo de 1968, -- pág. 60.

CAPITULO SEXTO

CABLES SUBMARINOS

- A) Antecedentes de los cables submarinos y la libertad de tenderlos
- B) Convenios internacionales para su protección
- C) La protección de cables submarinos en la Convención de Ginebra sobre Alta - Mar, de 1958.

ANTECEDENTES DE LOS CABLES SUBMARINOS Y  
LA LIBERTAD DE TENDERLOS

El primer cable submarino de que se tienen antecedentes es el que fue tendido en el paso de Calais, el 28 de agosto de 1850, entre Dover y Calais, y el primer cable transoceánico, el 27 de julio de 1866, entre Valentia (Irlanda) y Trinity Bay (Terranova). En 1939, existían 300,000 kilómetros de cables ingleses, 60,000 de cables norteamericanos y 40,000 de cables franceses. Francia posee cuatro cables trasatlánticos (Brest-Casablanca, Brest-Fayal-Nueva York, Brest-Dakar y Brest-Cabo Cod-Nueva York). Diez cables que llegan hasta Africa del Norte (partiendo de Marsella), dos hasta Córcega y 14 hasta Inglaterra. No existen cables alemanes, porque el Tratado de Versalles, en sus artículos 156, 244 y anexo VII, impuso a Alemania la cesión de todos sus cables submarinos a los aliados.<sup>162</sup>

Por lo que se refiere a la libertad de instalación de cables telegráficos submarinos, el internacionalista Charles Rousseau dice que esto no es otra cosa que el ejercicio de un derecho que el Estado posee sobre aquellos de sus bienes que se hallan situados en el mar. De ello resulta que en el Derecho Administrativo francés, los cables submarinos tienen la condición de obras públicas y un contrato relativo al tendimiento o reparación de los mismos está considerado como un contrato de obras públicas.

Por su parte, C. John Colombos dice que una de las conse---



cuencias de la libertad del alta mar es que los Estados tienen -  
derecho a tender cables telegráficos submarinos desde sus pro---  
pias costas hasta la de otros Estados que accedan a la conexión.

La Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, en su artículo 26, consagra esta libertad, estableciendo el derecho de -  
los Estados a tender en alta mar, no sólo cables telegráficos, -  
sino todo tipo de cables submarinos, incluyendo los oleoductos, -  
con la única salvedad de no perjudicar a los demás usuarios del-  
fondo del mar.

#### CONVENIOS INTERNACIONALES PARA SU PROTECCION

El hecho de que los cables submarinos yacen sobre el lecho-  
del océano, y cuando no es grande la profundidad sobre el sitio-  
en que reposan están expuestos a sufrir daños, motivó que los Es-  
tados interesados se vieran en la necesidad de protegerlos. En  
el año de 1869, los Estados Unidos propusieron un convenio a tal  
fin, encaminado a contener normas para castigar como un acto de  
piratería a toda persona que deliberadamente averie dichos ca---  
bles en alta mar, pero debido a la guerra de 1870, la propuesta  
no llegó a materializarse. El Instituto de Derecho Internacio--  
nal estudió también el problema en el año de 1879, adoptando una  
recomendación de acuerdo internacional. Después de brillante --  
discurso del distinguido jurista francés Louis Renault, se recha  
zó la idea de que la destrucción de cables se asimilase a un ac-  
to de piratería.<sup>163</sup>

Para prevenir los daños que pudieren resultar de una ruptura accidental o intencional de los cables submarinos, a iniciativa de Francia, se estableció un régimen especial, en el Convenio de París, el 14 de marzo de 1884, firmado por veintiseis Estados y aplicable fuera de aguas territoriales y para todos los cables submarinos legalmente establecidos que salgan a tierra en los territorios, colonias o posesiones de una o más de las potencias -- signatarias.<sup>164</sup>

Esta convención permite a todos los navíos de guerra de todos los Estados partes, a proceder a una investigación de pabellón y de invocar una investigación, respecto de todos los navíos susceptibles de causar voluntaria o involuntariamente perjuicios a los cables submarinos, manteniendo el derecho común en lo relativo a la competencia jurisdiccional: el tribunal competente, que es el del Estado al que pertenece el buque culpable, -- aplica las penas fijadas por la "lex fori".<sup>165</sup>

Dada la importancia de este convenio, ya que su régimen fue confirmado por la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, (artículos 27-29", transcribiremos sus principales disposiciones que son las siguientes: artículo 2o. El derecho de colocar y mantener cables submarinos sitúase bajo la garantía colectiva de -- los Estados signatarios, que se comprometen a promulgar la legislación necesaria para asegurar la ejecución del convenio y castigar toda infracción de sus disposiciones. La rotura o avería de cables submarinos deliberadamente o por negligencia culpable, es

punible sin perjuicio de pleito civil por daños, salvo el caso - de averías ocasionadas en el esfuerzo de autopreservación. La - protección que el convenio proporciona se amplía a buques cable- ros cuya misión consiste en tender o reparar los cables. Todos- los buques han de abstenerse de estorbar el tendido y la repara- ción de cables, y han de mantenerse a distancia de al menos una- milla de los buques cableros dedicados a ese trabajo. "Negligen- cia culpable" se definió durante los debates de París, como au- sencia de precauciones elementales y falta de dotes marineras or- dinarias.

De acuerdo con el artículo 7, los armadores que puedan pro- bar que sacrificaron un ancla, una red u otro aparejo de pesca, - para evitar daños a un cable submarino, recibirán indemnización- del dueño del cable.

Los buques de guerra de los Estados contratantes tienen de- recho a hacer parar y comprobar la nacionalidad de todos los bar- cos mercantes que ofrezcan sospecha de violar las normas del tra- tado (artículo 10), pero los tribunales competentes para determi- nar si se ha cometido violación a cualquiera de las disposicio- nes del convenio, son exclusivamente los tribunales nacionales - del Estado a que pertenece el pabellón del buque infractor (ar- tículo 8). Sin embargo, el convenio sólo es aplicable en tiempo de paz, ya que el artículo 15 declara que las estipulaciones del presente convenio no restringen en modo alguno la libertad de ac- ción de los beligerantes.<sup>166</sup>

El Japón se adhirió posteriormente a este convenio. En Inglaterra, dicho convenio entró en vigor mediante la "Submarine Telegraph Act" de 1885, el artículo 282 del Tratado de Versalles promulgaba que el convenio era aplicable entre las potencias --- aliadas y asociadas que fuesen parte del mismo y Alemania.<sup>167</sup>

A través de la historia, se han suscitado varios incidentes de carácter internacional, por motivo de la destrucción de cables submarinos, uno de estos casos fue la decisión del tribunal arbitral anglo-norteamericano, de 9 de noviembre de 1923, recaída en el asunto de la "Eastern Extension Australasia and China Telegraph Co.", que eximía a los Estados Unidos de toda responsabilidad respecto de la Gran Bretaña, en ese tiempo neutral, por la destrucción del cable británico Hon-Kong-Manila en las aguas territoriales de Filipinas, a principios de la guerra hispano-norteamericana de mayo de 1898.<sup>168</sup>

#### PROTECCION DE CABLES SUBMARINOS EN LA CONVENCION DE GINEBRA SOBRE ALTA MAR

La protección de cables submarinos suscitó la cuestión bastante análoga de la protección de oleoductos tendidos en el lecho del alta mar. El tema fue estudiado por la Comisión de Derecho Internacional y la Conferencia sobre "Derecho del Mar", en sus sesiones de Ginebra celebradas en 1956 y 1958, adoptando esta última, en su Convención sobre Alta Mar, las normas siguientes:

## ARTICULO 26

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 existentes.

## ARTICULO 27

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.

#### ARTICULO 28

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas-necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias 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.

#### ARTICULO 29

Todo Estado está obligado a tomar medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, 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.

### BIBLIOGRAFIA

162. CHARLES ROUSSEAU, "Derecho Internacional Público", Edit. Ariel, S. A., Barcelona, España, 1961, pág. 421.
163. C. JOHN COLOMBOS, "Derecho Internacional Marítimo" Edit. Aguilar, S. A., Madrid, 1961, pág. 257.
164. CHARLES ROUSSEAU, ob. cit., pág. 421.
165. PAUL REUTER, "Derecho Internacional Público", Edit. Rosch, Barcelona, 1962, pág. 187.
166. C. JOHN COLOMBOS, "Derecho Internacional Marítimo" Edit. Aguilar, S. A., Madrid, 1961, pág. 258.
167. Ibidem, pág. 257.
168. CHARLES ROUSSEAU, "Derecho Internacional Público", Edit. Ariel, S. A. Barcelona, España, 1961, pág. - 422.

## CONCLUSIONES

1. En la convención se precisó con claridad el régimen jurídico de alta mar, tomándose como base, en términos generales, los principios clásicos de la libertad del alta mar.

La novedad más notoria es la que se refiere al disfrute de la mencionada libertad del mar, por parte de los Estados desprovistos de litoral en igualdad de condiciones con los Estados ribereños.

2. El problema de las "banderas de complacencia", fenómeno moderno en el orden de la navegación, que fue estudiado en la Conferencia de Ginebra, no tuvo una solución satisfactoria, ya que el requisito exigido en el final del primer párrafo del artículo 5o. de la Convención sobre Alta Mar, en el sentido de que debe existir una "relación auténtica" entre el Estado y el buque, no fue suficiente, en virtud de que este concepto no pudo ser definido con claridad por los delegados que integraron la segunda comisión que estudió la Convención sobre Alta Mar, y fue de tal magnitud el problema que planteó este concepto que se dejó a resolver.

En estas circunstancias, se hace necesario que en una próxima conferencia marítima, se trate con amplitud esta cuestión y se establezca con exactitud lo que debe entenderse por "relación auténtica" entre el Estado y el buque; y, por otra parte, exigir a través de posteriores convenciones, para que los países, que permiten a sus armadores inscribir sus bu---



ques en tales matrículas, cambien su política y acaben por - prohibir la inscripción de estos buques en estas banderas de complacencia.

3. El problema de la competencia penal en caso de abordajes en alta mar, que durante tantos años fue motivo de conflictos - internacionales fue resuelto en la Convención de Bruselas de 1952, el principio establecido en esa convención fue acertadamente adoptado en la Convención sobre Alta Mar en la forma siguiente: "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 o 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.
4. La Convención sobre Alta Mar, con base en los artículos del Proyecto de Convención sobre Piratería de Harvard, de 1932, - nos da un concepto claro y completo de lo que debemos entender por piratería internacional. Además, amplía la acepción original de piratería al establecer que los actos piráticos - pueden ser cometidos no sólo por un buque, sino también por - una aeronave.

La doctrina de "hot pursuit", en igual forma, se vió robuste

cida en la Conferencia de Ginebra sobre Alta Mar, al aceptar se una propuesta de la delegación de México y otra de Islandia, ampliando de esta manera su anterior concepto y reforzando el derecho que tiene el Estado ribereño para emprender la persecución de un buque extranjero, cuando tenga motivos fundados para creer que el buque ha cometido una violación a las leyes o reglamentos de dicho Estado ribereño.

5. En la Convención sobre Alta Mar se adoptaron medidas para prevenir la contaminación de las aguas del mar, producidas por las descargas de petróleo de buques u oleoductos o resultantes de la explotación y exploración del lecho marino y su subsuelo. Pero no se habló de la contaminación de las aguas del mar, como consecuencia de los abordajes en alta mar de buques petroleros, problema de vital importancia aunque de difícil resolución; no obstante, debió haberse estudiado la posibilidad de reducir estos siniestros a través de una exigencia a las grandes compañías transportadoras de petróleo, así como a los países del pabellón que ostentan estos buques petroleros, para que adoptaran en estos buques cisterna los más modernos sistemas de seguridad, además de agotar todas las medidas de seguridad marítima establecidas, para disminuir estas colisiones de tan graves consecuencias.

La compleja cuestión de la contaminación de las aguas del mar, y del espacio aéreo suprayacente, resultante de la inmersión de residuos radiactivos y de cualesquiera actividad-

con materiales radiactivos u otros agentes nocivos, fué motivo de profundo estudio en la Conferencia de Ginebra, estableciéndose precisas disposiciones para su prevención en la Convención sobre Alta Mar.

6. Una de las consecuencias de la libertad de alta mar, es la - de que los Estados tienen derecho a tender cables submarinos. La Convención sobre Alta Mar consagra en sus disposiciones - esta libertad, extendiendo este derecho para tender todo tipo de cables submarinos, así como oleoductos submarinos, con la única salvedad de no perjudicar a los demás usuarios del fondo del mar.

El deseo de codificar las dispersas normas jurídico-internacionales referentes al alta mar se vió cumplido en la Conferencia de Ginebra de 1958. Con la salvedad de que las disposiciones comprendidas en la Convención sobre Alta Mar, así - como las establecidas en las restantes convenciones que fueron aprobadas en esta Conferencia de Ginebra, son exclusivamente para regular situaciones en tiempos de paz.