



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE  
MEXICO**

# **FACULTAD DE DERECHO**

**Régimen Jurídico de la Alta Mar  
y los Fondos Marinos**

## **TESIS:**

**Profesional que para obtener el título de  
LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA:**

**José Humberto Martínez Salinas**

**MEXICO, D. F. 1973**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

A mis padres.

Sra. Margarita Salinas de Martínez.

y

Sr. Ubaldo Martínez Esquivel.

"A quienes les debo todo lo que soy": Por sus grandes sacrificios y desvelos.

A mis hermanos:

Ubaldo.

Yolanda Minerva.

Hugo Marcos.

Amado.

Gastón.

Héctor.

Luis Lauro,

Silvia Aurora.

A mi esposa

Ma. Guadalupe.

Por el gran cariño  
que le profeso.

A mi hijo.

José Humberto.

como un recuerdo impercedero.

Al Sr. Lic. MIGUEL ACOSTA ROMERO.

Agradeciendo su sabia dirección,  
que hizo posible la consumación  
de éste trabajo.

A mis maestros,

A la gloriosa ARMADA DE MEXICO,  
En donde me he formado hombre y  
marino.

A mis amigos y compañeros.

".....En sus remotos orígenes, la vida nació del -  
mar; en el dramático momento de su madurez histó-  
rica, el hombre vuelve hacia el mar para buscar -  
la vida!....."

DR. RAUL CERVANTES AHUMADA.

**REGIMEN JURIDICO DE LA ALTA MAR  
Y LOS FONDOS MARINOS.**

----- I N D I C E -----

Págs.

**Advertencia Preliminar.-**

**CAPITULO PRIMERO: Antecedentes Históricos de la Libertad de los Mares.**

a).- Principio de la Libertad de los Mares.....	2
b).- Antiguas Leyes Marítimas.....	3
c).- Antiguas Leyes Medievales.....	6
d).- Epoca Moderna.....	9

**CAPITULO SEGUNDO: Naturaleza Jurídica del Alta Mar.**

a).- Definición.....	16
b).- Naturaleza Jurídica.....	17
c).- Libertad de los mares en tiempo de paz.....	19
d).- Policia General del Alta Mar.....	21
e).- Libertad de navegar en Alta Mar.....	28

**CAPITULO TERCERO: Régimen Jurídico de los buques mercantes y de guerra en Alta Mar....-**

a).- Definición.....	42
b).- Condición Jurídica.....	47
c).- Nacionalidad.....	48
d).- Documentos del buque.....	53
e).- Jurisdicción en Alta Mar.....	56

**CAPITULO CUARTO: El fondo Marino.**

a).- Generalidades.....	67
b).- Situación Legal.....	69
c).- El suelo del Alta Mar.....	71
d).- El subsuelo del Alta Mar.....	73
e).- La pesca del Alta Mar.....	76
f).- Recursos Marítimos.....	80
g).- La fortuna marítima.....	81

Conclusiones.....	84
-------------------	----

Bibliografía.....	89
-------------------	----

Leyes y Tratados.....	90
-----------------------	----

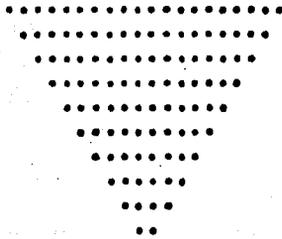
## ADVERTENCIA PRELIMINAR

El propósito de organizar sistemáticamente al Derecho de la Navegación, nació hace muchos años, como una necesidad derivada de las exigencias metodológicas, porque en una época, -- el principio de la libertad de los mares fue una lucha enconada, ya que hubo diversas opiniones, unas en pro y otras en -- contra, siendo un defensor muy connotado en favor de la liber tad de los mares, el holandés Hugo Grocio, y en nuestros tiem pos ha sido la Organización de las Naciones Unidas, quien ha -- tratado de que todos los pueblos que forman parte de ella, -- lleguen a un acuerdo de beneficio común para la humanidad con respecto a la libertad de los mares, para navegar libremente, además de su exploración, como investigación y explotación de los recursos que ofrecen los fondos de los océanos, sean de -- común para toda la humanidad.

El mar y sus riquezas hasta ahora tratadas de explotar -- y aprovechar, fueron siempre para el hombre la despensa gigan tesca y olvidada, y hoy que se piensa en el crecimiento explo sivo de la humanidad, y en lo limitado de los productos ali-- menticios de la tierra emergida, que en la actualidad son --- principal fuente de alimentación del hombre, se volvió la vis ta al mar.

La historia del problema está llena de paradójicas con-- tradicciones, en las que asoman los intereses, no siempre con fesados o inconfesables, de grandes potencias.

Nuestro País, necesita que se oriente la educación popular hacia el aprovechamiento de los recursos marinos y se creen técnicas en la materia, dada la gran extensión de nuestros litorales, que es de 10,000 kilómetros de costa.



## C A P I T U L O   P R I M E R O .

### ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.

- a).- Principio de libertad de los mares.
- b).- Antiguas Leyes Marítimas.
- c).- Algunas leyes medievales.
- d).- Epoca moderna.

## C A P I T U L O P R I M E R O.

### ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.

#### a).- PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.

Se entiende por libertad de los mares, el derecho de to dos los pueblos para que libremente surquen los mares que no se encuentran bajo el dominio de alguna de las naciones, en - todos los sentidos y además de recoger de su seno los productos que en abundancia ofrece, esta definición es a la que -- han llegado algunos autores.

Varios autores han tratado y sostenido con mayor celeridad que los mares son dominio exclusivo, entre ellos tenemos al Inglés Selden, con su obra famosa llamada "MARE CLAUSUM", publicada en el año 1635, considerándose como una contesta--ción a la publicación de Hugo Grocio, 26 años antes o sea en 1609. Estos dos autores que fundaron su escuela, tuvieron -- una gran cantidad de admiradores y discípulos que no hicie--ron más que reproducir, exagerando con gran frecuencia los - argumentos de Selden o de Grocio.

Entre los seguidores de Selden, tenemos a Puffendorf en su "Jus naturae et gentium y a Jenkinson" (después Lord Liverpool), con su Discourse on the conduct of the government of Great Britain in respect to neutral nations, del año de 1757 esta obra no es más que un discurso apologético de la Inglaterra contra los pueblos neutrales.

La obra de Selden, es el de querer reivindicar para la Gran Bretaña el dominio absoluto de los mares, basándose en las leyes interiores y en las reglas de derecho civil de su País.

La libertad del mar, está reconocida por todos los pueblos, pues es absolutamente libre, tanto por derecho natural como por derecho primitivo. Esta libertad es necesaria para el desarrollo de las transacciones internacionales, además se deduce de la comunidad y solidaridad de intereses de todos los países.

Para poder estudiar de una manera esencial los antecedentes históricos de la libertad de los mares, algunos autores han dividido en tres períodos al derecho marítimo, entre los que contamos a Don Ignacio de Negrin, que la divide en:

Antiguas leyes marítimas,  
Algunas leyes medievales, y  
Epoca moderna.-

b).- ANTIGUAS LEYES MARITIMAS.

El Maestro de Negrin, considera las que se comprenden desde los tiempos primitivos hasta la caída del Imperio Romano, o sea desde el origen de los tiempos históricos hasta el año 476 de nuestra era.

El distinguido e ilustre maestro de nuestra Facultad de Derecho, Doctor Don Raúl Cervantes Ahumada, en su libro titulado "Derecho Marítimo", en el Capítulo II, de la Sección preliminar, nos habla del Código del Manú, como la ley marítima

más antigua, y nos dice: "La antigüedad.- a).- El Código del Manú. Leyes tan antiguas como el Código del Manú (siglo II - antes de Cristo) se ocupan ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En dicho código se establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulificaban incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida".(1)

Cuando los integrantes de algunas tribus trataron de tener contacto con algunos pueblos, utilizaron las emigraciones; las navegaciones los llevaron a lejanas costas y lugares extraños, esto sucedió con el fin de expansión o de conquista.

Los primeros en recorrer los mares con sus escuadras, fueron los fenicios y los cartagineses.

Los fenicios extendieron sus navegaciones hacia Cerdeña, Sicilia, Grecia, La Península Ibérica y las Galias, con el fin de llevar sus productos.

La navegación se fué sucediendo rápidamente, y fueron Cartago, Grecia y Roma, quienes poblaron las regiones que durante muchos años constituyeron el Universo, así fué como se van desarrollando las relaciones internacionales y el comercio, en medio de inmensos choques sangrientos en la conquista por aumentar sus territorios y poderíos.

Los Cartagineses, se establecieron en la costa septentrional del África, Córcega y Cerdeña, siendo estas colonias una especie de almacén de las producciones de Asia, de los tesoros de la India y de los perfumes de Arabia.

(1).- Cervantes Ahumada Raúl.- Derecho Marítimo.-Editorial - Herrero.-México.- la.Edición. 1970.- Página 9.-

Grecia estableció sus colonias conquistadas en Mileto, Smirna, Miños y Creta en el Asia menor, y en el Mar Egeo estableció sus dominios en Rodas, Lesbos, Samos y Chio, haciéndose dueños después de Ponto-Euxino con la posesión de Setos, de Bizancio y de la Calcedonia; los griegos no eran personas dadas al espíritu de la dominación y el comercio, las conquistas hechas por ellos fueron magníficos puertos y campos fértiles.

Indudablemente que los que formaron un poderío armado bastante fuerte para la conquista, fueron los romanos, pues poseían el arte y destreza para combatir y vencer, mejor que cualquier otro pueblo de guerreros, que en lugar de dedicarse al comercio marítimo, equipó numerosas flotas militares para dominar las aguas, y aquel vasto imperio conquistó, desde el norte hasta el sur y del oriente al occidente. Los romanos despreciaron las operaciones mercantiles, pues el tráfico y la navegación mercante, quedaron en manos de las provincias, que eran tributarias del Imperio.

Los juristas romanos fueron quienes concibieron la idea del régimen de alta mar, pues ellos se refirieron al mar, como una acepción general, ya que del mar territorial ni siquiera tenían idea, Ulpiano, decía: EL MAR LO CREO LA NATURALEZA Y NO ES PROPIEDAD DE NADIE.

Fué el pueblo de Rodas, quien estableció leyes marítimas escritas, estas leyes regulaban los delitos cometidos entre marineros, relativas al cargamento y al buque, además --

ciertos tipos de préstamos, sobre el fletamento; sobre disposiciones que debían de regir la política naval, etc., estas leyes fueron aceptadas por los atenienses, y las de este último pueblo por los romanos, quienes los dominaron. Don Ignacio de Negrin en su libro titulado, Tratado de Derecho Internacional Marítimo, dice: " Toda legislación del mundo antiguo se halla sintetizada en las leyes de Grecia y Roma ". (2)

#### C).- ALGUNAS LEYES MEDIEVALES.

Se puede considerar a las leyes medievales, desde la caída del Imperio Romano hasta el descubrimiento del nuevo mundo o sea del año 476 al año de 1492 (diez siglos).

Europa en este período sufre una transformación sorprendente y radical, por la caída del Imperio Romano de occidente, estableciéndose en la cuenca del Mediterraneo las tribus bárbaras, fue así como las leyes interiores romanas que habían sido el código universal de las naciones, pierden su vigencia naciendo el derecho consuetudinario local.

Fué operando rápidamente una gran transformación de tipo político y social, dando origen a repúblicas marítimas italianas, siendo estas: Venecia (en el Mar Adriático), Génova y Pisa (al otro lado de la Península), llevando con sus flotas el comercio hacia Egipto, Grecia y las orillas del Bósforo, y -- así se fueron sucediendo grandes ciudades como Barcelona y -- Marsella.

El Doctor Alejandro Sobarzo, en su obra Régimen Jurídico

---

(2).- De Negrin Ignacio.-Tratado de Derecho Internacional Marítimo. Ediciones de Abianzo. Impresoras. Madrid.

de Alta Mar, nos dice; " Venecia se consideraba dueña única del Adriático, y por muchos años dicha república exigió el pago de tributos a los buques que por ahí navegaban y su poderosa flota y ejército se encargaron de hacer efectivas sus pretensiones, Bolonia, Ancona y Génova fueron testigos" (3)

El origen del derecho positivo moderno, nació en esta etapa, debido a que había de armonizarse los intereses que nacieron de las relaciones de pueblo a pueblo ya que estos se efectuaron debido al comercio y al lucro.

Las cruzadas fueron las que extendieron el tráfico marítimo hacia oriente, y para que las cuestiones de los comerciantes marítimos fueran solucionadas se creó una institución de magistrados a los que los romanos les llamaron --CONSULES y fueron los que aplicaron --nos dice el Doctor Cervantes Ahumada-- los assises de Jerusalem, que eran compilaciones de usos marítimos.

Las tablas amalfitanas, son una colección de las sentencias que se compilaron en el año de 1135 por el Tribunal Marítimo que se estableció en una República Italiana llamada Amalfi en el siglo X, aplicándose su contenido solo a la Cuenca del Mar Mediterraneo.

Don Ignacio de Negrin, en su tratado de Derecho Internacional Marítimo, nos habla de las Reglas de Oleron, y el Doctor Cervantes Ahumada, nos dice: "Los Roles de Oleron. En Oleron, isla francesa de la costa atlántica, cerca de Burdeos

apareció en el siglo XIII, una compilación de sentencias que contienen, en cuarenta y siete artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la costa del atlántico. Cleirac sostiene que fueron promulgadas en el año de 1150, y su primera edición apareció en 1266". (4)

Los Roles de Oleron tuvieron un prestigio semejante al que en la antigüedad alcanzaron las leyes Rodias. Fueron aceptados en España, Inglaterra y en los puertos del Norte y del Báltico.

En la Ciudad de Wisby (ciudad Sueca) se aplicaron unas leyes marítimas, que son una transcripción de los Roles de Oleron, y que llevan algunos extractos de las Leyes de Amsterdam y Lubeck, que se aplicaron en el norte de Europa y en el Mediterraneo, tomando como nombre Compilaciones de Wisby.

La liga Hanseatica, que la formaban las ciudades de Lubeck, Danzing y Colonia, aplicaron las costumbres marítimas de los Roles de Oleron y las Leyes de Wisby, que las compilaron en el siglo XII, en un código llamado Hanseatico.

Las leyes marítimas inglesas se compilaron en el libro negro del Almirantazgo, que es una notoria influencia de los Roles de Oleron, apareció en el año de 1375.

En el siglo XIV, en Barcelona y en la Lengua Catalana, se publicó el Consulado del Mar, alcanzando un gran prestigio de timbre imperecedero, nos relata el Maestro Cervantes Ahumada, que era una compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterraneo, que en su primer Párrafo leémos:

---

(4).- Cervantes Ahumada.- Obra citada.- Páginas 11 y 12.-

"ACI COMENCEN LES BONES COSTUMES DE LA MER".

Este código que desde mediados del siglo XIII, vino a ser la Legislación Marítima base de varios Estados y adoptado como derecho común moderno de la Jurisprudencia Mercantil.

Las partidas del Rey Alfonso el Sabio (1266) y las Ordenanzas de Sevilla del siglo XIV, son las Leyes Españolas que nos rigieron ya que constituye el antiguo Derecho Marítimo - positivo por su vigencia durante la época colonial.

En la terminación de la edad media, fué de grandes descubrimientos científicos, que vienen a ser un pedestal importantísimo que habían de cimentar la época sucesiva, entre estos descubrimientos figuraban:

En 1312, la invención de la Pólvera.

En 1332, el descubrimiento de las Islas Azores y Madera.

En 1390, la fabricación del Papel.

En 1436, la invención de la Imprenta.

En 1492, (el 11 de Octubre en la noche), el Almirante - Cristobal Colón, descubre el nuevo mundo.

La Aguja Magnética, no se ha podido precisar con exactitud, la fecha de su invención, pero indudablemente que pertenece a esta época.

D).- EPOCA MODERNA.

Esta época, comprende desde el año de 1492 (descubrimiento del nuevo mundo) hasta nuestros días, es aquí donde empieza el gran auge del Derecho Marítimo y de las grandes epopeyas.

---

Como asenté anteriormente, en el año de 1492, Cristobal Colón, con 3 Carabelas descubre el nuevo mundo; en 1497, Vasco de Gama, también descubre el camino á las Islas Orientales.

En 1524, la Corona Imperial de Carlos V, se extiende hacia América Meridional, que fué conquistada por Francisco Pizarro.

Estas grandes conquistas, traen como consecuencia el desarrollo de la navegación y del Comercio Marítimo, así como combates navales y organización de guerras marítimas, cambiando la faz del Universo, produciendo nuevas cuestiones, siendo la más culminante la de la libertad de los mares.

Las potencias marítimas occidentales pretendieron sucesivamente el dominio exclusivo del Alta Mar, ya que España y Portugal primero, y Holanda e Inglaterra más tarde, fueron los protagonistas de este drama, dando lugar a las guerras de los siglos XVI, XVII y XVIII, en que España, Holanda, Francia e Inglaterra se lanzaron sin cesar, escuadra sobre escuadra para conquistar el imperio de los mares, naciendo así problemas del derecho de la guerra marítima, tales como contrabando de guerra, derecho de visita, los comercios nuevos, transportes de mercancías, etc.

A fines del siglo XVI, aparece una nueva recopilación, "El Guidon de la Mer", que se publicó en Ruan, sin conocerse autor.

Fué en el reinado de Luis XIV de Francia, cuando se ---

sistematizó la Legislación Marítima, al mismo tiempo que se mencionaba la extraordinaria Ordenanza de la Marina de 1681,-- este código consta de 5 libros en un verdadero Código de Navegación, comprende y regula instituciones de Derecho Público y privado, los libros que contiene son: I.- De los Oficiales y del Almirantazgo; II.- De las gentes y navíos del mar; III.- De los contratos marítimos; IV.- De la policia de puertos, -- costas, radas y riveras del mar, y V.- De la pesca que se hace en el mar.

Con este código termina la tarea de recopilación, evolucionando así el derecho marítimo, pues de un recopilador luego pasa a legislador profesional.

Un joven y brillante Holandés llamado Hugo Grocio, fué -- el más destacado defensor del principio de la libertad de los mares.

La obra de Grocio, llamada de la libertad de los mares,-- la escribió entre los años de 1604 y 1605, pero quedó inédita hasta el año de 1868, cuando se publicó, únicamente apareció en el año 1609 como libro anónimo el Capítulo XII, titulado -- MAR LIBERUM (Mare liberum sine jure quod batanis competit ad indicana comercia dissertatio).

El Doctor Alejandro Sobarzo, en su obra ya citada con anterioridad dice: "Circunstancias muy especiales le llevaron a profundizar en la materia, lo que ocasionaría en su tiempo, -- una enconada polémica y después, su paso a la posteridad como el más destacado defensor del principio de libertad de los --

mares.

Los hechos a que nos referimos fueron los siguientes: - La Compañía Holandesa de las Indias Orientales le encomendó\_ escribir una obra para tratar de convencer a un grupo de --- accionistas que se negaba a aceptar las ganancias obtenidas\_ con el apresamiento en aguas malacas de una nave portuguesa, aunque en su época Portugal formaba parte de la Corona de Es paña y esta se encontraba en guerra con los países bajos, -- los mencionados accionistas no consideraban dicho lucro líc ito, fundándose en que los cristianos no debían hacerse la -- guerra y en otras razones de tipo moral. Con este objeto Gro cio escribió, entre 1604 y 1605, una obra voluminosa: De Iu- re Praede Comentarius, donde difundió lo hecho por la Compañía". (5)

La obra de Grocio fué grandiosa, pues refuta los títu-- los que pudieran haber tenido los portugueses para tratar de dominar los mares de la India, tanto en su comercio como na- vegación, basándose en la libertad de navegación y comercio\_ así como el derecho de gentes, asimismo, Hugo Grocio, aclara de que no se refiere a los mares interiores, sino al océano.

Algunos autores siguieron la escuela de Grocio y otros\_ como el Inglés Selden, estuvieron en contra de la Escuela -- Grociana, ya que en 1635, Selden, escribe el libro Mare Clau sum, en donde defiende los derechos de dominio marítimo a fa- vor de Inglaterra, sobre los mares que la rodean hasta las - costas de Francia y España.

---

Entre los seguidores de Grocio, está Teodoro Graswinckel quien defendió a la postura de Grocio, criticando las teorías del Inglés Jhon Selden.

Ernesto Nys, le llamó la polémica libresca, quien defendió la política marítima inglesa, basándose en argumentos históricos.

Y, así sucesivamente, los esfuerzos por la libertad de los mares siguió su marcha, algunas naciones establecieron -- sus leyes de acuerdo contra de los principios de otros pueblos. Fueron varios los países que se unieron y celebraron -- convenios y tratados sobre derecho marítimo internacional, entre los que contamos: Convenio del 6 de Marzo de 1882 en Helsingfors (Helsinki), relativo a la policía de la pesca en el mar del norte; el de París del 14 de Marzo de 1884, que versa sobre la protección de cables submarinos; convenio firmado en Londres el 31 de Mayo de 1929, para la seguridad de la vida humana en Alta Mar, etc., son numerosos e importantes los tratados que hasta la fecha se han firmado y ratificado, ya que tratan sobre la asistencia y salvamento, sobre comunicaciones, sobre pesca, sobre sanidad, etc.

Algunas naciones poderosas, como Inglaterra, Estados Unidos de Norteamérica, Francia y Rusia, hicieron sus propios códigos navales, como una defensa de sus intereses en tiempo de guerra.

Indudablemente, que la Organización de las Naciones Unidas, ha trabajado incansablemente, por consolidar el principio de la libertad de los mares, y en su última conferencia -

sobre el Derecho del Mar, que se celebró en Ginebra, Suiza., del 27 de Febrero al 27 de Abril de 1958, se efectuó la con  
vención sobre el Alta Mar, siendo el 29 de Abril cuando se firmó dicha con  
vención, codificándose las normas de Derecho Internacional, referentes al Alta Mar, reconociendo así, -- las disposiciones aprobadas por la conferencia. En su artículo 2, dicha con  
vención establece: "Estando la Alta Mar -- abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la Alta Mar, se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas -- del Derecho Internacional. Comprenderá entre otras, para -- los Estados con litoral o sin él;

- 1.- La libertad de navegación.
- 2.- La libertad de pesca.
- 3.- La libertad de tender cables y tuberías submarinos.
- 4.- La libertad de volar sobre la alta mar.

Esta libertad, y otras reconocidas por los principios generales del Derecho Internacional, serán ejercidas por to  
dos los Estados con la debida consideración para con los in  
tereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta  
mar. (6)

El próximo año se celebrará nuevamente una con  
vención sobre derecho del mar, en Santiago de Chile, en que México también tomará parte, así como tomó parte en la de 1958.

La Organización de los Estados Americanos, ha realizado algunas convenciones sobre derecho del mar, con algunos resultados positivos.

(6).- V Convención sobre el alta mar (documento A/Conf.13/L.53) celebrada en Ginebra, Suiza., del 27 de Febrero al 27 de Abril de 1958.

C A P I T U L O   S E G U N D O

NATURALEZA JURIDICA DEL ALTA MAR.

- A).- DEFINICION.
- B).- NATURALEZA JURIDICA.
- C).- LIBERTAD DE LOS MARES EN TIEMPO DE PAZ.
- D).- POLICIA GENERAL DEL ALTA MAR.
- E).- LIBERTAD DE NAVEGAR EN ALTA MAR.

## C A P I T U L O   S E G U N D O

### NATURALEZA JURIDICA DEL ALTA MAR.

#### a).- DEFINICION.-

El mar que se encuentra situado más allá de los límites -- que las naciones marcan como Mar Territorial, se llama Alta Mar, ya que en este espacio ninguna Nación ejerce su soberanía y está abierta para el uso común de los Estados.

El Alta Mar no es susceptible de ocupación, ni de apropiación, es libre para la navegación y el comercio entre naciones, como dice un autor inglés, "El Océano es común a todas las naciones para fines de comercio y como medio de trato entre la humanidad" (7), ya en la antigüedad, los romanos tenían una idea clara del Alta Mar, pues fué Ulpiano, quién decía que el mar lo creo la naturaleza y no es propiedad de nadie, y Celso manifiesta que el mar, como el aire es común a todos los hombres. En la convención sobre el Alta Mar, celebrada en Ginebra en el año de 1958, por la Organización de las Naciones Unidas, en su artículo I, dice: "Se entenderá por Alta Mar, la parte del mar no perteneciente al Mar Territorial ni a las aguas interiores de un Estado", y el inglés C. Jhon Colombos, en su obra de Derecho Internacional Marítimo, nos define al Alta Mar, como: "Aquella -- parte del Océano exterior a una línea que corra paralela a la costa, a cierta distancia de ésta." (8), el Maestro Don Rodolfo A. González Lebrero, en su manual de Derecho de la Navegación,-

(7).- W. & E. Burg.- The Elements of Maritime International Law 1868.- Página 1.-

(8).- Colombos Jhon C.- Derecho Internacional Marítimo.-Ed. Aguil lar. S.A.- Madrid.- 4a.edición.- 1961.- Página 31.-

nos describe a Alta Mar: "Como aquella parte del mar que no está sometida a la soberanía o jurisdicción de Estado alguno y - que está delimitada por las aguas territoriales o jurisdiccionales de los Estados" (9), Charles Rosseau, afirma que el Alta Mar no es propiedad de nadie, "Lo que quiere decir que los diferentes Estados solo ejercen en ella una competencia defensiva y una competencia personal, relativa a sus súbditos y a los barcos que llevan su bandera" (10), como se observará el Alta Mar ha sido una enconada lucha de opiniones, pues unos autores sostienen que es una "Res Nullius" y otra como una cosa de --- aprovechamiento común, pues gracias a la definición que le dió la Convención de Ginebra de 1958, el problema ha quedado re---uelto: "El espacio donde ningún Estado ejerce soberanía". El mismo Maestro González Lebrero, estima que: "Hace falta el elemento político pero hay jurisdicción y libertad, jurisdicción a través de la urgencia de la Ley de la Bandera del buque y libertad a través de la declaración expresa en tal sentido, en cuanto a la navegación, la pesca, el sobrevuelo, etc." (11).

b).- NATURALEZA JURIDICA.-

A principios de los tiempos modernos, primero fueron España, y Portugal, quienes intentaron tener dominio exclusivo del Alta Mar, luego fueron Inglaterra y Rusia, pero fué a principios del siglo XIX, cuando se impuso el principio de la libertad de los mares, naciendo así el Derecho de Pesca en Alta Mar, la libertad de navegar, de volar y de tender cables submarinos

(9).- González Lebrero, Rodolfo A.-Manual Derecho de la Navegación. Edic. Depalma.-Buenos Aires.-1a. Edic.-1964.- Pág.40.-

(10).-Rosseau, Charles.- Derecho Internacional Público.-Ediciones Aiel.-Barcelona.- 3a.Edic.-1966.- Pág.421.-

(11).-González Lebrero.- Op.Cit.- Pág.40.-

en el Alta Mar, a los Estados de ocupar parte del mar libre.

Ahora bien, la libertad del Alta Mar, exige un determinado orden Jurídico, que está condicionado su uso para todas -- las naciones, pues es necesario coordinar los derechos particulares que disfrute cada Estado.

El 21 de Abril de 1921, se celebró una conferencia internacional en Barcelona en la que concurrieron 42 Estados, los cuales aprobaron el estatuto elaborado por el Comité designado por la sociedad de naciones, con principios que se refieren a la navegación y tránsito en los Ríos de interés internacional, destacándose en dicha conferencia en el disfrute pacífico del Mar para todos los Estados, Francisco Fariña Guitián, en su libro "El Buque de Guerra, ante el Derecho Internacional", dice: "La fundamental garantía de la libertad del Alta Mar es el reconocimiento actualmente unánime de la más amplia autonomía para todos los buques en ese espacio marítimo" (12)

La finalidad primordial del derecho es de que todos los intereses morales y materiales, sean justos, y al reconocer -- la Libertad del Alta Mar, está determinando las garantías necesarias para su uso común; por lo que cada Estado puede utilizar como mejor le parezca el Alta Mar, ya sea para navegar, volar sobre de él, tender cables submarinos o pescar. Las --- normas que debe atenerse cada buque son las leyes o previsiones del pabellón del Estado que enarbola, por lo que la utilización del Alta Mar por los buques de diferentes países, se -

(12).- Fariña Guitián, Francisco.- El buque de Guerra ante el Derecho Internacional.- Ed. Naval.- Madrid.- 1941.- 1a.- Edición.- Pág. 91.-

desenvuelve en un plano de igualdad para beneficio común.

Actualmente en la Ordenación Jurídica Marítima, solo -- existen ciertas prevenciones de índole internacional, relativas a la trata de negros, la persecución de la piratería, a la seguridad de los pasajeros que utilizan el transporte marítimo, al salvamento, al abordaje, etc.

c).- LIBERTAD DE LOS MARES EN TIEMPO DE PAZ.--

La libertad de los mares, no es un asunto que se haya tratado por los Juristas contemporáneos, pues desde tiempos inmemoriales dicho problema se ha venido tratando.

Colombos, nos dice: "Esta libertad de los mares significa hoy en primer lugar que el mar está abierto al uso común e ininterrumpido por parte de buques de todas las naciones"(13)

Como se observará, la libertad de los mares tiene un doble fundamento: Histórico y Lógico.

El Fundamento Histórico que se basa en el hecho de que los países que han querido extender sus dominios sobre el Alta Mar, de inmediato han tenido respuestas en contra por las demás naciones, tenemos por ejemplo; la proclama del Rey Edgardo de Inglaterra, a quién le llamaban el "Pacífico", se nombró soberano del Mar Británico en el siglo X, semejante al caso anterior, Eduardo III, Rey de Inglaterra, impuso el saludo obligatorio a todos los buques que se cruzan con los pertenecientes a la Flota Inglesa, como un homenaje y recono

cimiento a su persona en calidad de Rey de los Mares; en los siglos XVI y XVII, el saludo adquirió bastante importancia, - pues se conocen varios casos de barcos extranjeros que fueron obligados a saludar al Pabellón Británico.

Las reacciones que se tomaron en aquel entonces se desconocen por completo pero actualmente, y en razón de las tradiciones que existen entre las gentes de mar como dentro del Ceremonial Naval, de que todo buque que surque los mares y en toda ocasión que se encuentran en Alta Mar, el saludo es solo de cortesía, y consiste en el de izar banderas respectivas.

Las bulas papales expedidas por el Papa Nicolás V, en los siglos XVI y XVII, en las cuales concedía al Rey de Portugal, las tierras descubiertas y por descubrir de la costa occidental de Africa, dándole además dominio total sobre los mares de acceso a esas tierras.

Fué hasta en el Reinado de Isabel I, de Inglaterra, quién declaró la libertad de los mares en el siglo XVI, cuando el Embajador de España protestó en forma enérgica acerca de las incursiones del Corsario Drake en el océano español, fué entonces cuando el Gobierno Inglés, por razones económicas declararon la libertad de los mares.

Así es como en la actualidad, va evolucionando el espíritu de las naciones, reconociendo en esta forma la libertad de los mares, y hoy en día es reconocido universalmente dicho principio, lo cual nos indica que el Alta Mar no está ni ----

puede estar bajo la soberanía de ningún Estado, y que puede ser usado libremente por todas las naciones, dentro de los límites compatibles de cada una.

"A nuestro parecer, la situación legal del Alta Mar se basa en el concepto de que es común y abierto a todas las Naciones" (14).

El Fundamento lógico.- La tecnología naval ha tomado gran auge, pues las construcciones de las embarcaciones se hace cada vez mas perfecta, sería por demás ilógico el hecho de que algún Estado potente, pudiese sentar sus lares y reclamar de esta manera a la fuerza una porción del Alta Mar para ella.

Aunque en la actualidad, hay naciones fuertes y débiles y aquellas tienen un poderío Naval, respetan a las débiles que sus fuerzas navales son exiguas.

Las Naciones Unidas, han jugado un papel importantísimo en la libertad de los mares, llevando a cabo conferencias sobre el derecho del mar.

d).- POLICIA GENERAL DEL ALTA MAR.-

El navío, cuando se encuentra en el Alta Mar, solo se haya sometido a la autoridad del Estado cuyo pabellón enarbola.

"La Jurisprudencia tradicional solía explicar esta situación a través de una pretendida territorialidad de la nave; -- error que, a veces, persiste en la época contemporánea. Esta argumentación es inadmisibile porque, en Alta Mar y sobre los --

barcos que en ella se encuentran, el Estado solo puede ejercer una competencia personal y no una competencia territorial".(15)

Ahora bien, hay que delimitar el régimen especial de que pueda disfrutar el buque cuando se encuentre en Alta Mar, pues tiene un fundamento distinto según la naturaleza jurídica del navío de que se trate, ya sea el del barco mercante o el de guerra.

El buque mercante se encuentra sometido a la competencia del Estado del cual enarbola el pabellón, pero cuando se encuentra en aguas territoriales extranjeras, entonces, existe la Jurisdicción competente del Estado ribereño, para determinados casos, por ejemplo, en materia de pesca, de policía, por lo que se refiere a la seguridad de la navegación, desde el punto de vista administrativo y jurisdiccional. en caso de abordaje, tratándose de delitos cometidos a bordo, debemos observar lo establecido en el artículo 50. del Código Penal Federal, para el caso de navíos que enarbolan nuestra bandera.

El buque de guerra del Estado que enarbola el pabellón es aquel que pertenece a la Marina Militar y el cual se encuentra al mando de militares, de la nacionalidad del pabellón que ostenta el buque, es una parte integrante, prolongación espacial o ideal del territorio del Estado y posee todos los atributos de soberanía, (Derecho de Policía, captura, facultad de combate, etc.).

En el Alta Mar, el buque de guerra puede someter al buque mercante que utiliza el pabellón de su Estado, ya sea un derecho de visita y de registro o de investigación del pabellón, -

este último derecho lo pueden hacer con cualquier barco mercante que le parezca sospechoso no importando su Nacionalidad, ya que todo buque tiene el derecho de investigación del pabellón, - tal vez esta medida produzca una serie de protestas diplomáticas ante los gobiernos, ya que al respecto no hay ningún fundamento legal al respecto.

El objeto del derecho de investigación del pabellón, es - con el fin de comprobar la Nacionalidad del buque y el derecho del pabellón que enarbola.

"En otro tiempo, el Almirantazgo Británico había reivindicado el derecho de detener a bordo del o de los buques extranjeros, a los prófugos de la Marina Real. Este sistema practicado en los siglos XVII y XVIII, con el nombre de Presa de Marineros, suscitó vivas protestas por parte de los demás Estados, y fué causa de la Guerra de 1812, entre Inglaterra y los Estados Unidos". (16)

El Abordaje.- El día 10 de Mayo de 1952, en Bruselas, se celebró un convenio en el cual se unificaron ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje; en la que afirma la competencia exclusiva del Estado cuyo pabellón - se ostenta, en caso de abordaje en Alta Mar, en lo relativo al procedimiento penal que entablen las autoridades administrativas y judiciales, pero lo curioso de este convenio es que, no se aplica a los abordajes producidos en aguas interiores o --- puertos, y los ocurridos en aguas territoriales, los Estados - signatarios pueden reservar la competencia del Estado ribereño.

Este convenio, solo fué firmado por 12 de los 28 países que estuvieron representados. Este principio se contiene en el artículo 11, del Convenio de Ginebra de 1958, sobre el Alta Mar.

El caso del abordaje que más comentarios ha tenido, es el caso del Lotus, barco Francés y del carbonero Turco Bozkurt, que tuvo origen en la noche del 2 al 3 de Agosto de --- 1926, ocurrido en el Mar Egeo.

Dicho abordaje ocasionó varias víctimas al carbonero --- Turco; cuando el barco Francés Lotus, llegó al puerto de --- Constantinopla, fué detenido el Oficial de Guardia de cuando ocurrió el abordaje, y fué llevado a prisión por las autoridades Turcas.

El 12 de Octubre de 1926, fué sometido este conflicto - al Tribunal Permanente de Justicia Internacional de la Haya, quién conoció de este abordaje cometido en Alta Mar.

En dicho Tribunal se dictó sentencia el 7 de Septiembre de 1927, en favor de los turcos, por una votación de 6 votos a favor y 6 en contra, y fué el Presidente, el Profesor Suizo Max Huber, quién dió el voto para el desempate en favor - de la tesis turca.

Los turcos fundaron su tesis, en el sentido de que su - Código Penal, inspirado en el sistema italiano de la competencia penal universal, atribuían competencias a los Tribunales turcos para que resolviera acerca de un delito cometido en el extranjero por un extranjero, cuando la víctima fuese

uno de sus nacionales.

En cambio los franceses, decían que la cuestión del abor-  
daje es precisamente una de las que se hayan reguladas por el  
principio de la competencia exclusiva del Estado cuyo pabe-  
llón se lleva.

La Policía especial del Alta Mar, según Rousseau; "Se ca-  
racteriza por el hecho de constituir una excepción al princi-  
pio de la competencia exclusiva del Estado cuyo pabellón se -  
enarbola. Esta excepción, en algunas ocasiones, tiene un ori-  
gen consuetudinario y en otras, un origen convencional". (17)

El bandalismo marítimo, que en la antigüedad y en la épo-  
ca medieval tuvo gran auge, se le llamó piratería; pero los -  
Estados, para protegerse contra los piratas, consagraron un -  
derecho recíproco de policía y jurisdicción de la costumbre y  
el derecho convencional.

Constituyen actos de piratería:- 1.- Todo acto ilegal de  
violencia, detención o depredación cometido con un propósito\_  
personal por la tripulación o los pasajeros de un buque priva-  
do o de una aeronave privada y dirigido, a).- Contra un buque  
o aeronave en Alta Mar o contra personas o bienes a bordo de\_  
ellos, b).- Contra un buque o aeronave, personas o bienes si-  
tuados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Es-  
tado. 2.- Todo acto de participación voluntaria en la utili-  
zación de un buque o aeronave pirata. 3.- Toda acción que --  
tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer\_  
los actos definidos en el párrafo 1 y 2 (artículo 15 de la --

(17).- Rousseau.- Op. Cit. Página 426.-

Convención de Ginebra en 1958).

Cuando un buque de guerra, al navegar por el Alta Mar, se encuentra con un barco mercante sospechoso de piratería, lo puede detener, con el objeto de esclarecer su verdadero carácter, así como sus navegaciones. Si las sospechas son infundadas, probablemente dará lugar a reclamaciones diplomáticas, pero si son fundadas, el barco captor lo llevará a su Puerto en donde de inmediato dará aviso a las autoridades judiciales competentes, así como a las del Pabellón que el pirata enarbolaba para saber sobre la autenticidad o falsedad de su Pabellón. El captor aplica sus propias leyes, por tal motivo, se dice que la piratería es un delito del derecho de gentes, por lo que el buque de guerra efectúa la policía especial del Alta Mar.

Algunos Gobiernos tienden a veces de calificar la piratería, con fines de represiones penales, a las insurrecciones o motines navales, tenemos por ejemplo:

En 1905, cuando la insurrección del acorazado Ruso "Potenkin".

En 1929, el asunto de Venezuela, del buque Alemán "Falke".

La mayoría de las Legislaciones, establecen severas sanciones para los piratas, así como la confiscación del navío y sus efectos empleados en el delito.

La falsa piratería, este concepto reaparece en la guerra llevado a extremos que falsean completamente el verdadero contenido jurídico, ya que los beligerantes suelen formular acusaciones de piratería contra el adversario por hechos distintos

que están en oposición con los usos y la práctica de la guerra marítima.

En la época moderna, la piratería es muy poco frecuente, habiendo algunas excepciones convencionales de la Policía Especial del Alta Mar, y que son:

La trata de negros, reglamentación de la pesca y la protección de cables submarinos.

La trata de negros, alcanzó una gran preponderancia en los siglos XVII y XVIII, fué hasta el siglo XIX, cuando se suprimieron algunas colonias de esclavos, cambiando el aspecto del problema. En aquella época el País que poseía la flota marítima más fuerte, era Inglaterra; podía utilizarla como fuerte instrumento de presión, pero en 1814, 1815 y 1818, no consiguió la asimilación de la trata de negros a la piratería, obtuvo la conclusión de los tratados que estipulaban un derecho de visita recíproca. Por mucho tiempo Francia se negó a aceptar estos tratados, porque no quería reconocer el derecho de visita, resolviéndose posteriormente el problema en el ámbito de las relaciones Franco-Británicas.

El acta antiesclavista de Bruselas, del 2 de Junio de 1890, contiene algunas estipulaciones del derecho de visita; el 10 de Septiembre de 1919, el Convenio Saint Germain --en La ye--, abroga a el Acta de 1890, pero solo obliga a los Estados Signatarios a asegurar las supresiones completas de la esclavitud, en todas sus formas y la trata de negros tanto por tierra como por mar.

En las últimas convenciones celebradas no se encuentra --

ninguna alusión al derecho de visita; Convenio de Ginebra del 25 de Septiembre de 1926, sobre la esclavitud, que aún en 1929 se halla vigente; el 7 de Septiembre de 1956, se firmó un convenio complementario sobre la abolición de la esclavitud, firmado por 33 Estados en Ginebra; en el artículo 13 del Convenio Sobre el Alta Mar del 29 de Abril de 1958, solo impone a los Estados Signatarios, la obligación de tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados a enarbolar su pabellón y para impedir, a tal fin, la usurpación del Pabellón. El artículo 22 del mismo Convenio, prevee la posibilidad de un examen a bordo del barco, que debe efectuarse con todos los miramientos posibles.

La reglamentación de la pesca, así como la de los cables submarinos, los trataré posteriormente.

e).- LIBERTAD DE NAVEGAR EN ALTA MAR.-

La libertad de la navegación la reglamentó por primera vez el célebre Jurista Francisco de Vittoria que se fundó en el derecho natural, y en la necesidad de comunicación de los pueblos, extendiendo su estudio hasta la utilización de todos los puertos para cualquier buque sin importar la nacionalidad de estos.

Desde fines del siglo XVII, no existió ningún autor que no defendiera la posición de la libertad de navegación en el Alta Mar, y fué al inicio del siglo XIX, cuando se reconoció tanto en la práctica como en teoría, la libertad de navegar en el mar libre.

"La libertad de navegación elimina todo derecho por parte de los Estados que no sean del Pabellón del buque cuyo ejercicio pueda representar la sumisión del buque a una autoridad o poder particular de cualquier Estado. Según Fauchelle, la libertad de navegación se desarrolla en las siguientes condiciones:

a).- Carece todo Estado de un derecho exclusivo de jurisdicción para ejercer un poder jurídico respecto a infracciones cometidas a bordo de los buques extranjeros.

b).- Un Estado no puede dar órdenes en Alta Mar a buques que no lleven su Pabellón; solo tiene autoridad sobre los nacionales. Por ello debe rechazar todo derecho de investigación en tiempo de paz.

c).- Ningún Estado tiene derecho a homenajes o saludos especiales para su buque o pabellón; el Ceremonial Marítimo en Alta Mar se establece sobre la base de una perfecta igualdad".(18)

Para la navegación en el Alta Mar, algunas naciones han llevado a cabo varias reglamentaciones internacionales, entre los que se encuentran:

Las rutas marítimas.

Reglamentación precautoria de abordajes.

Señales marítimas y barcos faros tripulados.

El faro y semáforo del Cabo Espartel.

Balizamientos.

Protección de cables submarinos.

Salvamento de torpedos automóviles.

Reglamentación de los servicios radiotelegráficos, radiogoniómetros y semáforos.

Código de señales.

Asistencia y salvamento.--

1.- Las rutas marítimas.-- Las reglas de las rutas marítimas, no son de carácter de un pacto internacional sino que son rutas nacionales uniformes.

No hay ningún acuerdo internacional sobre las rutas marítimas, el movimiento del buque se rige por las reglas del rumbo, al uso de luces, señales, y a las observaciones generales que actualmente rigen para evitar abordajes.

Desde principios de la navegación, se han querido reglamentar las rutas marítimas, pero fué hasta 1862 cuando Francia e Inglaterra acordaron una reglamentación, y fué hasta 1863 -- cuando se publicaron, revisándose en 1868 y ya en 1879, fueron varias naciones tanto Europeas como Americanas que se adhieren al tratado que nació en 1862.

Inglaterra llevó a cabo una nueva redacción sobre la materia en 1884, uniéndosele varios Estados.

En el año de 1889, se reunieron en Washington varios Estados para tratar de llegar a un acuerdo internacional sobre las rutas marítimas, no llegando a ningún acuerdo, pero se reformaron algunas reglas Británicas que fueron aceptadas por Estados Unidos de Norteamérica.

Los convenios que actualmente se encuentran en vigor contienen detalles acerca de las luces que deben llevar y exhibir

los barcos, el uso y despliegue de señales, así como instrucciones sobre la dirección, que han de observarse para evitar los abordajes.-

2.- Reglamentación precautoria de abordajes.- El desarrollo de la navegación, ha dado origen que los Estados se preocupen por la seguridad de la vida en el mar libre, llevándose a cabo reglamentaciones internacionales para evitar accidentes.

En el siglo pasado, fué cuando se iniciaron varias conferencias marítimas, las naciones se reunieron por vez primera en Amberes, Londres y París, después en Hamburgo, Amsterdam y Bruselas, naciendo así el Convenio del 23 de Septiembre de 1910, firmándolo 24 naciones.

Fué el Convenio del 31 de Mayo de 1929, que marcó gran adelanto sobre la seguridad de la vida humana en el mar, ya que contiene una perfecta reglamentación sobre los abordajes, las luces, las señales acústicas, gobierno y rumbo, velocidades del buque en tiempo de neblina, nieve, --este Convenio indudablemente que es un ejemplo de cooperación y solidaridad internacional--.-

3.- Señales Marítimas y barcos-faros tripulados.- Para la protección y ayuda del navegante, se han adoptado varios acuerdos internacionales, tenemos por ejemplo: el del 23 de Octubre de 1930 en Lisboa, que reglamenta las señales relativas a temporales, mareas y avisos para entradas de puertos y además reglamentos para las señales de los barcos-faros tripulados y --que están fuera de su puesto. Cuando el barco-faro no se en---

cuentre en su puesto o se encuentre navegando hacia él, no deberá emitir señales, sino que se identificará con una señal especial.

4.- El Faro y Semáforo del Cabo Espartel.- Desde el 31 de Mayo de 1865, quedó neutralizado el faro de Cabo Espartel, pues en esa fecha se firmó el tratado por varias potencias, para que dicho faro se internacionalizara; el faro ostenta el Pabellón Marroquí, porque las potencias, lo firmaron con el Sultán de Marruecos, y fueron: España, Portugal, Francia, Alemania, Inglaterra, Bélgica, Italia, Holanda, Suecia, Noruega y los Estados Unidos de Norteamérica. El semáforo que se encuentra anexo, se estableció por acuerdo del 29 de Enero de 1892, dicho semáforo está neutralizado y lo administra la empresa inglesa LLOYD.

El mantenimiento del faro, así como su dirección, reglamentación y administración, lo llevan a cabo representantes de los países signatarios, quienes tienen su residencia en Tánger, y los gastos se los reparten por cuotas anuales, obligándose además a respetar la neutralidad del faro, aún cuando alguna de las naciones le declare la guerra a Marruecos.

5.- Balizamientos.- El balizamiento, comprende el sistema de señales fijas o flotantes que sirven para indicar peligros a la navegación, asimismo, delimitan los canales practicales para los barcos.

Para indicar estas señales, se usan boyas y balizas, que

se caracterizan y se distinguen por la marca, ya que tiene -- una forma de tope de coloración luminosa.

No cabe duda, que el servicio de balizamiento es de gran importancia, sobre todo en las proximidades de las costas, -- pues este servicio dá fluidez al tráfico marítimo. La regla-- mentación del balizamiento, ha sido objeto de otros estudios\_ y proyectos en diversas reuniones internacionales, entre ---- ellas la de París de 1924, la de Génova de 1929 y la de Lis-- boa de 1931, en estas reuniones, se llegó al acuerdo sobre -- los colores luminosos de las boyas, así como su colocación y\_ luces que deben de llevar, además de las palabras y abreviatu ras que indiquen peligro.

6.- Protección de Cables Submarinos.- Para conservar la inmunidad y protección de los cables submarinos, ya que su -- instalación es muy costosa y además el servicio que dan es im portantísimo, pues hacen posible la comunicación a grandes -- distancias, por tal motivo se han celebrado varios convenios\_ internacionales.

En 1884, en París se celebró un convenio, cuyas principa les disposiciones son: "El derecho de colocar y mantener ca-- bles submarinos, situarse bajo la garantía colectiva de los - Estados Signatarios, que se comprometen a promulgar la legis- lación necesaria para asegurar la ejecución del convenio y -- castigar toda infracción de sus disposiciones.

La rotura o avería del cable submarino, deliberadamente\_ o por negligencia culpable, es punible sin perjuicio del plei to civil por daños, salvo el caso de averías ocasionadas en -

el esfuerzo de autopreservación". (19)

En la conferencia de Ginebra, celebrada en 1958, en su convenio sobre el Alta Mar, tiene normas que dicen:

1.- Todos los Estados tienen derecho a tender cables y oleoductos submarinos en el fondo del Alta Mar.

2.- Con sujeción a su derecho de tomar medidas razonables para la exploración de la Plataforma Continental y el aprovechamiento de sus recursos naturales, el Estado Costero no puede impedir que se tiendan o mantengan dichos cables u oleoductos.

3.- Cuando dichos cables u oleoductos el Estado en cuestión, tendrá la debida consideración hacia cables y oleoductos ya situados en el lecho marítimo.-

En el mismo texto se asientan, que los Estados deben de legislar sobre las medidas necesarias de seguridad para evitar daños a los cables y oleoductos submarinos, ya que si las personas sujetas a su jurisdicción o los navíos que enarbolan su pabellón, por negligencia o por hechos deliberados hacen que sufran averías los oleoductos o las roturas de cables, se considerará como un delito punible, además de la reparación del daño. Ahora bien si la actuación de las personas es con el propósito de salvar su vida o los barcos, no se considerará como un hecho punible. Los propietarios de los cables u oleoductos, que al tenderlos ocasionen la rotura o avería de cables u oleoductos ajenos, tendrán que pagar la reparación de estos. Además los Estados que tiendan cables u oleoductos bajo del Alta Mar, deberán legislar para que cuando un barco

sacrifique su ancla o una red, o un aparejo pesquero para no averiar los cables u oleoductos, deberá indemnizarle con el valor de lo sacrificado, siempre y cuando la tripulación del buque haya tomado las medidas necesarias para evitar la pérdida de algún objeto material del barco.

7.- Salvamento de Torpedos-automóviles.- Es de gran importancia la recuperación del material de guerra naval, ya que -- desde la primera guerra mundial, fué cuando empezó la utilización con bastante auge del material naval de guerra potente y automatizado, pues las grandes potencias en el teatro de las guerras utilizaron ese material, desgraciadamente mucho de ese material, tales como: minas, torpedos, bombas, etc., se extravió, y en la actualidad aún sigue perdido parte de ese material, por tal motivo en París, el 12 de Junio de 1934, se adoptó un convenio internacional, en el cual se fijaron las reglas que regulan los casos y escala de premios para el salvamento, según las circunstancias que concurren para los salvadores de Torpedos-automóviles, este convenio lo signaron: Bélgica, España, Francia, Reino Unido de la Gran Bretaña, Estado libre de Irlanda, Italia, Países Bajos y Portugal.

8.- Reglamentación de los servicios Radiotelegráficos, Radiogoniométricos y Semáforos.- Indudablemente que la telegrafía sin hilos es un medio importantísimo y valioso, para que los buques que se encuentren en situación embarazosa de inmediato tengan ayuda, dicha finalidad de protección es gracias a la radiotelegrafía, celebrándose un convenio internacional en

Berlín en 1906, y posteriormente otro en 1912 en Londres, en donde se estableció que todas las estaciones radiotelegráficas tienen la obligación de recibir y transmitir con preferencia todas las llamadas de socorro de los navíos en peligro.

Fué hasta la conferencia de Washington, del 25 de Noviembre de 1927, en donde se aprobó el reglamento general para asegurar las comunicaciones, estableciéndose las condiciones que deben reunir las estaciones, fijándose las señales de alarma, socorro y emergencia, las ondas de llamadas y de escucha, las señales meteorológicas, horarios, los avisos a los navegantes, servicio de estaciones radiogoniométricas y servicios de radio-faros.

La radiotelegrafía es pues, un medio de gran valía para la seguridad de la vida humana en el mar.

El servicio radiogoniométrico, es un factor importante como una aplicación a la radiotelegrafía, para la seguridad de la navegación de los buques en Alta Mar, ya que facilita el poder determinar la demora o dirección de una estación emisora y el conocimiento de una o más demoras de puntos costeros desde distancias que, aproximadamente se fijan en diez millas para una estación emisora de dos kilovatios y proporciona una ayuda eficaz para las llamadas de auxilio, alarma y urgencia, permitiéndolo situar los buques en Alta Mar y aún en tiempo de niebla, Cada estación radiogoniométrica tiene una inicial de llamada muy peculiar.

Un buque que posea radiogoniométrico puede determinar la demora de un radio-faro, ya que estos emiten señales que ----

tienen características determinadas con intervalos distintos - y funcionamiento automático.

Los Semáforos. La situación de los semáforos, están instalados en los Cabos más importantes, lugares de paso para los buques, entradas de puerto generalmente próximos a los faros y estaciones radiogoniométricas.

Por medio de grandes conos, de día, y de noche mediante - luces blancas y rojas o con proyectores, hacen las señales de temporal o relativas al viento. Están conectados a las redes - telegráficas y telefónicas para las comunicaciones de los buques con tierra, y algunas veces disponen de T.S.H.

9.- Código de Señales.- Fue en 1857, cuando apareció por primera vez un código de señales, que utilizaron casi todas -- las naciones, se le llamó The Commercial code of signals. El Gobierno Británico, en unión con el Francés, invitaron a las demás naciones para que utilizaran dicho código, dando como resultado que fuese de observancia semi-universal.

En 1873, apareció un código en el que contenía las señales que se estimaban de socorro, así como señales, cuando el buque necesitare Práctico, a este código se le llamó Merchant Shipping Act.

En Londres en el año de 1879, hubo una conferencia sobre la edición de un nuevo código de señales, denominándosele "The Internatinal Code".

Diez años mas tarde (1889), en Washington, D.C., se llevó a efecto otra conferencia en la que solo hubo recomendaciones

para que todas las naciones tomaren precauciones para evitar colisiones en el mar, asimismo se solicitó para que se revisara el Código de Señales.

Inglaterra fué la que realizó la revisión solicitada en la conferencia de Washington y todos los Estados, estuvieron de acuerdo en los cambios propuestos por Inglaterra, naciendo así un nuevo Código Internacional de Señales, publicándose en 1900, por el Ministerio de Comercio Inglés.

Este Código Internacional de Señales, regía tanto para los buques mercantes como los de guerra y fué de observancia general para todas las naciones.

La conferencia radiotelegráfica internacional de Washington, que se efectuó en 1927, en donde el Gobierno Británico presentó un proyecto para el nuevo Código Internacional de Señales, siendo aprobado dicho proyecto, entrando en vigor hasta 1934, se editó en varios idiomas. Asimismo se formó un Comité Permanente Internacional, el cual tiene como tarea el de revisar constantemente el Código Internacional de Señales, y mantenerlo al día, este Comité se estableció en Londres, bajo la guía del Ministerio de Comercio Inglés.

En este mismo Código se han incluido también las señales para la Aeronáutica.

La comunicación se realiza por medio de señales de banderas a brazo, por signos Morse luminosos y sonoros y por radio telegrafía.

servicios que un buque presta a otro en circunstancias de peligro para la nave, las personas o el cargamento que van a bordo se llama asistencia, auxilio o salvamento.

Desde 1748 en España, las Ordenanzas de la Armada, en el título IV, tratado VI, establecían ya la obligación para que los buques de la Armada, sin retribución alguna por el servicio, efectuasen maniobras de salvamento.

La asistencia constituye un derecho para el buque que corre peligro en el mar, ahora bien las obligaciones civiles derivadas de la asistencia y salvamento, pueden ser consideradas en el aspecto del salvador, en el del obligado a satisfacer la remuneración adecuada. Si el navío objeto de la asistencia o salvamento ha sido un buque de guerra, la indemnización debida por los gastos y trabajos realizados, como norma general, tendrá que ser reclamada por la vía administrativa, pues las jurisdicciones nacionales suelen proclamar su incompetencia para conocer de una demanda judicial.

Todas las naciones marítimas avanzadas, han adoptado el Código Internacional de Señales, por lo que se ve reforzada la navegación para obtener mas seguridad. Fué hasta 1910, cuando entró en vigor el primer convenio internacional sobre la seguridad de la vida en el mar, "Aunque unos cuantos Estados habían promulgado en su legislación municipal, determinadas normas al respecto". (20)

Para asegurar la protección de la navegación marítima, existe toda una reglamentación internacional, que son: El Código Internacional de Señales y de T.S.H., Convenio del 23 de --

Septiembre de 1910 de Bruselas, que se refiere al abordaje y - asistencia marítima; Convenios de Londres del 20 de Enero de - 1914, 31 de Mayo de 1929 y 10 de Junio de 1948, que enumeran - las normas para la protección de la vida humana en el mar; Con- venio del 5 de Julio de 1930, también de Londres, referente a - las listas de carga; Convenio de Washington del 11 de Octubre - de 1947, que creó la Organización Meteorológica Mundial (O.M.M.) Convenio signado en Londres el 17 de Mayo de 1954, que prohíbe el derramamiento de hidrocarburos en el mar, y la Convención - de Ginebra de 1958, que previene la contaminación del mar.

Actualmente hay Convenios sobre la seguridad de la vida - humana en el mar, consistentes en las medidas que deben adop- - tar los armadores antes de botar un navío, además, las autori- - dades portuarias de cada País, son las encargadas de vigilar - de que se cumplan con los Convenios Internacionales sobre la - seguridad de la vida humana en el mar, y en caso de que los bu - ques no reúnan las condiciones adecuadas, se les prohibirá -- zarpar; las mismas autoridades portuarias tienen la obligación de informar por radio a los barcos que se encuentren navegando sobre las condiciones atmosféricas, asimismo cuando un buque - se encuentre en puerto y las condiciones atmosféricas no sean - propicias para navegar, se le impedirá zarpar y saldrá hasta - que haya levantado el mal tiempo.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de nuestro -- País, en su capítulo IV, en los artículos 72 al 87, establecen las obligaciones de la tripulación de los buques con respecto - al auxilio, salvamento y naufragio de los navíos.

### C A P I T U L O   T E R C E R O .

#### REGIMEN JURIDICO DE LOS BUQUES MERCANTES Y DE GUERRA EN ALTA MAR.

- a).- DEFINICION.
- b).- CONDICION JURIDICA.
- c).- NACIONALIDAD.
- d).- DOCUMENTOS DEL BUQUE.
- e).- JURISDICCION EN ALTA MAR.

### CAPITULO TERCERO.

#### REGIMEN JURIDICO DE LOS BUQUES MERCANTES Y DE GUERRA EN ALTA MAR.

a).- DEFINICION.- Desde tiempos remotos no existió un motivo fundamental para el planteamiento del concepto de buque, ya que se utilizaron los términos de: NAO, BAXEL, NAVIO, ETC. que se refieren concretamente a toda embarcación apta para navegar en sus diversas modalidades, en aquel entonces no habían surgido los progresos de la Técnica con especialización de los servicios navales y marítimos: BUQUES, PONTONES, BARCOS-FAROS, DIQUES FLOTANTES, etc., es más, no había ni siquiera una complejidad legislativa que estableciera normas uniformes jurídicas, sino que todas las naciones contaban con legislaciones distintas, según la índole y categoría del material flotante con que contaba o de acuerdo a sus servicios de navegación.

Cuando empezó a desarrollarse con gran intensidad y extensión el tráfico marítimo, surgieron nuevas Técnicas en la explotación de los servicios de navegación, dando esto origen a nuevas reglamentaciones administrativas, trayendo como consecuencia diversas cuestiones jurídicas, que como el concepto del buque, no encontraron ya un molde adecuado perfecto en derecho marítimo tradicional representado por el consulado del mar, las Ordenanzas de Bilbao y aún por algunas legislaciones marítimas modernas.

Haciendo a un lado las reglamentaciones, en un concepto genérico, los términos de navío o buque hacen referencia a -- una embarcación que alcanza ya un tonelaje de cierta importancia y con aptitud propia para navegar, ahora bien las características que debe tener cada embarcación para que le llamen -- buque son distintas para cada nación, pues las legislaciones -- son muy dispares en este aspecto, así tenemos que, por ejemplo en Inglaterra, el concepto de buque se determina por exclusión de todo barco que sea propulsado por remos; en Bélgica, fija como mínimo 25 toneladas de Arqueo para considerar a un buque. Fué hasta 1923, cuando se admitió la definición de buque, en el Estatuto de los Puertos Marítimos, aprobado en Ginebra y que lo define como "TODO APARATO FLOTANTE".

Hay que aceptar, por tanto, la conclusión de que no puede establecerse a priori un concepto preciso del buque que -- sirva para determinar genéricamente sus características a los efectos de la aplicación, de su Estatuto Jurídico y que solo existe esa posible determinación en los casos en que sean necesario plantearla, ateniendo a las circunstancias de hecho: Forma del aparato flotante de que trate, su empleo habitual, su aptitud para la navegación y las navegaciones principales que realiza.

Ahora bien, el Maestro González Lebrero en su obra ya -- mencionada, nos dice: "La palabra buque deriva del celta BUC, cuyo significado es magnitud, tamaño; en términos generales -- podemos aceptar que histórica y etimológicamente representa --

capacidad interna, hueco, y con ese alcance la emplea Cervantes en su trabajo de Persiles y Segismunda cuando escribe: "Aserraron el bajel por la quilla haciendo un buco".(21)

Atilio Malvagni, sintetiza el concepto buque, definiéndolo como: "Buque es cualquier construcción flotante destinada a la navegación". (22)

El mismo Malvagni, nos dice, que hay que diferenciar entre artefacto naval y buque, ya que el concepto de buque quedó asentado anteriormente, artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, y aunque puede desplazarse sobre el agua, no se destina a navegar pero su uso es netamente naval, ejemplo: Gruas flotantes, Diques flotantes, los Hidroaviones, los Pontones fondeados con carácter permanente, etc.

El Maestro Cervantes Ahumada, en su libro de Derecho Marítimo, citado con anterioridad, nos define: "Buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo". (23)

La convención para la seguridad de la vida humana en el mar dice que: "La palabra buque, designa todo flotador de cualquier naturaleza, que sea distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua". (24)

Por las definiciones anteriores, aunque de criterio varia--

(21).- GONZALEZ, Lebrero.- Op. Cit.- Página 71.-

(22).- MALVAGNI, Atilio.- Curso del Derecho de la Navegación. Buenos Aires.- 1946.- Página 16.- (Edit. Depalma).-

(23).- CERVANTES, Ahumada.- Op. Cit. Página 214.-

(24).- Convenc. Internac. P/la Seg. Vida humana en el mar.- 1960.-

do, podemos llegar a la conclusión de que un buque, es cualquier embarcación flotante, sin importar el material de construcción de que esté fabricado, y que sirva para transportar cosas o personas, en lugares destinados para tal fin.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, no define al buque, sino que lo incluye ya para la aplicación de la Ley.

El buque ha sufrido una transformación, ya que desde la aparición del hombre, y este en su afán de sobrevivir utilizó lo que estuvo a su alcance, primero se dedicó a la caza y después a la pesca, esto último dio origen a que el hombre se desplazara sobre el agua, fabricando primeramente unas balsas a base de troncos de madera, después las canoas a remos y así sucesivamente fué mejorando sus embarcaciones, hasta llegar a los barcos de vela, que en una época de nuestra historia tomaron gran importancia, tanto para el comercio y transporte de personas, como para los fines bélicos, destacándose las naciones europeas en la utilización de dichas embarcaciones.

Después aparecieron los barcos de vapor, que vinieron a revolucionar la economía de los pueblos, aumentando la codicia de los gobernantes en la conquista por más territorio.

Y así poco a poco, la tecnología viene avanzando a gran paso, ya que actualmente los navíos se han modernizado, pues actualmente surcan los mares grandes buques tanto mercantes y de guerra, resultando inoperantes algunas legislaciones marítimas, de acuerdo al crecimiento naval.

Hay diferentes clases de buque:

DE GUERRA,

MILITARES,  
MERCANTES y  
PUBLICOS.-

Los buques de Guerra, son aquellos que reuniendo las circunstancias de todo buque militar, se contrae a un concepto más conciso, que entraña la aplicación directa o indirecta a operaciones militares: Unidades de combate o defensivas, auxiliares para los diversos servicios de la guerra.

El término de buque de guerra, ha sido utilizado en tratados y en las doctrinas internacionales de modo análogo en su sentido vulgar, es decir, todos aquellos pertenecientes a la Marina y que están organizados militarmente.

Colombos, nos dice que: "Los buques de guerra forman parte de las Fuerzas Armadas de un Estado, mientras estén tripulados por dotación sujeta a la disciplina naval y bajo el mando de un oficial naval en activo". (25).- Este mismo autor nos habla de los buques militares.

Buque Militar, es todo aquel que en un País determinado, depende de la Administración de la Marina de Guerra y está bajo el mando de un elemento de la Marina Militar, porque como lo mencione antes, los barcos de guerra, son las unidades de combate, mientras que los militares, son los que sirven para transportar cosas y personas en lugares donde halla conflicto bélico, ejemplo: Cuando se evacúa una población.

Los buques mercantes, son todos aquellos que, reuniendo los requisitos de la Legislación Nacional y de los tratados in

ternacionales, se dedican a transportar cosas y personas; clasificándolos en barcos pasajeros y barcos de carga o barcos mixtos, (que son los que transportan personas y mercancías).

Esta clase de buques son explotados generalmente por particulares, que se dedican a la navegación con fines comerciales, cuando el Estado es propietario de un buque y lo explota comercialmente, está obligado de igual manera en las responsabilidades que los propietarios de buques privados, porque en este caso el Estado actúa como particular.

Los buques públicos, son todos aquellos que se encuentran afectados al servicio del Poder Público y que desempeñan un servicio gubernamental, ya sea en beneficio del propio gobierno o en beneficio del pueblo, de los primeros tenemos como ejemplo, los buques encargados de vigilar a los barcos pesqueros (en nuestro País, es la Secretaría de Industria y Comercio, quien realiza esta labor), los buques policiales, los sanitarios, y aún los propios buques de guerra y militares, etc., de los segundos tenemos a, los transbordadores, embarcaciones destinadas al transporte de efectos, propiedad del gobierno.

Por lo que llegamos a la conclusión de que hay dos clases de buques: PRIVADOS Y PUBLICOS.

b).- CONDICION JURIDICA.- La jurisdicción de un Estado puede ejercerse legalmente sobre un buque mercante, que enar-

en cuanto respecta a cualquier clase de buque.

Para los barcos mercantes (o privados), hay que tomar en cuenta la condición de sus propietarios, oficialidad y tripulación, ya que en el artículo 5o. del Convenio de Ginebra, de Abril de 1958, sobre el Alta Mar, dice que: "Debe existir un vínculo sustancial entre el Estado y el navío".

Los buques mercantes, se rigen por el principio de la -- competencia exclusiva del Estado a que pertenece el pabellón; es decir, los buques mercantes (o privados), se encuentran so metidos a la jurisdicción exclusiva del Estado cuyo pabellón enarbola.

Esta es la razón por el cual un Estado no puede detener a un criminal que se halla en un barco en que no ondea su pro pio pabellón. De acuerdo con este principio los buques mercan tes siguen sometidos al régimen de policía de los buques de - guerra, de su nacionalidad, los que pueden ejercer un derecho de visita y de registro.

Los buques de guerra (o públicos), gozan de completa soberanía respecto de cualquier otro Estado, en igual situación jurídica de soberanía se encuentran los buques pertenecientes a un Estado y que, están destinados exclusivamente a un servi cio oficial no comercial.

c).- NACIONALIDAD.- La nacionalidad del buque mercante - (o privado), la establecen su abanderamiento o matriculación, el signo exterior de la nacionalidad, es el pabellón.

El Trato de Versalles y la Conferencia de Barcelona del 21 de Abril de 1921, reconocieron el derecho al pabellón marítimo, a los Estados que careciendo de costas, registrasen sus buques en un lugar único, cualquiera que fuese, bien en un punto del interior o bien en un puerto extranjero, que constituirá para todos los efectos, su puerto de matrícula.

En los buques de guerra (o públicos), el Estado figura a veces como propietario de buques, que los destina a la guerra o a servicios de diversa índole.

Si el buque se destina para la guerra, debe de pertenecer a la Marina Militar y estar inscrito como tal en las listas especiales, hallándose autorizado para usar el pabellón e insignias de la Marina de Guerra, bajo el mando de un Oficial al servicio del Estado y con una tripulación perteneciente a la misma Marina de Guerra.

En nuestro País, la Carta Magna, en su artículo 32, segundo párrafo, dice: "Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en Capitanes, Pilotos, Patrones, Maquinistas, Mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto y todos los servicios de Practicaje y Comandante de Aerodromo, así como todas

las funciones de Agente Aduanal de la República". (26)

Como observamos, nuestra Ley Suprema, establece que solo mexicanos por nacimiento, pueden ser los que comanden un buque ya sea mercante o de guerra; esta misma obligación la es para la tripulación.

El empleo ocasional de un buque mercante en un servicio de guerra no le asigna este carácter. Ahora bien, si el Estado dedica el buque a operaciones comerciales, se considera para esos efectos, en el mismo plano que una empresa particular.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo que nos rige actualmente, en su capítulo V, artículo 89, establece: "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". (27)

El artículo 90 de la legislación señalada anteriormente nos dice cuáles son los buques nacionales; "Se consideran buques mexicanos: I.- Los matriculados y abanderados en el País con sujeción a la presente ley; II.- Los abandonados en aguas de jurisdicción nacional; III.- 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.

Una embarcación no podrá tener dos nacionalidades sino -

(26).- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.  
(27).- Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

una sola, la del Estado que le otorgó el uso de su pabellón.

La Convención sobre el Alta Mar, realizada en Ginebra, -- Suiza, en el año de 1958, en sus artículos 4, 5 y 6, dice que cuando un buque navegara bajo dos o más banderas, no podrá ampararse, en ninguna de esas nacionalidades.

El buque que de un modo u otro haga o trate de navegar al amparo de dos o más banderas, se considerará como buque sin nacionalidad.

Todas las naciones, tienen derecho de promulgar normas para el registro o matriculación en sus puertos, de los buques mercantes.

La única prueba de nacionalidad de las embarcaciones, es el pabellón que enarbolan. En algunos Estados, se utiliza la misma bandera tanto para los buques públicos como privados, -- distinguiéndose los primeros porque llevan gallardetes, y otros países utilizan dos banderas, una para los barcos públicos y otra para los barcos privados.

Independientemente de la bandera que arbola el navío, este debe llevar consigo su documentación respectiva para probar su nacionalidad. (De dicha documentación, hablaré en el siguiente inciso)

Los Tribunales del Estado cuyo pabellón enarbola el buque es el único que puede determinar sobre si el buque enarbola su bandera tiene o nó derecho a ostentarlo, asimismo, si la documentación que trae consigo es la debida.

El Maestro Cervantes Ahumada, nos dice: "Que el buque, --

como espacio marítimo forma parte del territorio nacional. La costumbre marítima siempre ha atribuido a los buques una nacionalidad, y esta costumbre se ha insertado en los ordenamientos jurídicos modernos. La atribución de la nacionalidad a los navíos, "ES TAN NECESARIA COMO LA NACIONALIDAD DE LAS PERSONAS FISICAS". (28)

El mismo Maestro Cervantes, nos habla de la nacionalidad internacional, diciéndonos: "Puede haber buques que, sin ser nacionales de un Estado determinado, se encuentren al servicio de una organización internacional, por ejemplo, la Organización de las Naciones Unidas, podrán enarbolar la bandera de la organización a cuyo servicio se encuentren (artículo 7, -- LNMIC). No sería contradictorio, en estos casos hablar de una NACIONALIDAD INTERNACIONAL del buque". (29)

En la misma obra el Dr. Cervantes Ahumada, le dá el nombre de banderas de complacencia, a aquellas adquiridas por buques que se matriculen en diferente País al que pertenecen.

Esto ha traído como consecuencia graves problemas, de difícil solución, porque cada País legisla sobre el abanderamiento de los buques, por tal motivo, la Convención de Ginebra de 1958, sobre el Alta Mar, tocó de lleno el problema, reconociendo que la nacionalidad de los buques se concede, cuando hay una auténtica relación de Estado y buque, para que el Estado puede ejercer su jurisdicción y su autoridad en forma efectiva.

De acuerdo a la misma Convención, esta exige, que los buques deben de navegar únicamente bajo el pabellón de un solo

(28).- CERVANTES AHUMADA.- Op. Cit.- Página 214.-

(29).- CERVANTES AHUMADA.- Op. Cit. Página 217.-

Estado, y no puede operar el cambio sino hasta que el buque - haya cambiado de registro y de propiedad.

d).- DOCUMENTOS DEL BUQUE.- El acta de nacionalidad, el certificado del registro y el acta de propiedad son la base - para determinar cual es la verdadera nacionalidad del buque y del propietario. El diario de a bordo, de navegación y de máquinas, visados de la patente de sanidad, permisos de aduanas y contratos de fletamento, esclarecerán el itinerario, rutas y escalas. La identidad de la dotación y del pasaje, -principalmente ante una posibilidad de asistencia hostil-, requieren el examen del roll y lista de pasajeros, pudiendo ampliarse o comprobarse sus datos con la revisión de documentación. Con - las pólizas de fletamento, manifiesto, conocimientos, facturas de abonos de aduanas y pólizas de seguros, se verifica la naturaleza y destino del cargamento, que, para mayor seguridad, o si infunde sospechas, se inspecciona con la ayuda del Capitán y tripulación del barco.

La mayoría de estos documentos necesitan estar visados - por las autoridades marítimas nacionales, o por los consulares si el buque ha salido o ha hecho escalas en puertos distintos de su nación. En este caso, se encuentran el cuaderno de bitácora, el roll de la tripulación, la patente de sanidad, los salvoconductos de aduanas para algunas mercancías y las - facturas de abono de los derechos aduaneros.

La documentación de a bordo sirve para acreditar la nacionalidad del buque, circunstancias del armador, dotación y pasajeros, carga, etc.

En nuestro País, los documentos primordiales de toda nave mercante mexicana son: La suprema patente de navegación y el certificado de matrícula, ya que según el artículo 26 del reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales (publicado en el Diario Oficial del 2 de Agosto de 1946), faculta a los Capitanes de Puerto, para que detengan el despacho del buque, procediendo también a su detención y la de su cargamento, cuando le falte cualquiera de los dos documentos enunciados al principio.

Con respecto a los buques de guerra, estos tienen una característica muy especial, pues su documentación es únicamente: Suprema Patente de Navegación y Certificado de Abanderamiento.

En los barcos mercantes nacionales, tenemos que sus documentos totales son:

- a).- Suprema Patente de Navegación.
- b).- Certificado de Matrícula.
- c).- Libro de Bitácora.
- d).- Roll de tripulación.
- e).- Manifiestos.

No existen variaciones esenciales en las legislaciones de los Estados, en cuanto a la índole y número de libros y documentos que deben llevar los buques mercantes. Pero sin embargo, conviene tener en cuenta lo que respecta a documentos de a bordo, hace obligatorio la legislación de cada País para sus buques, así tenemos por ejemplo:

ALEMANIA.- Documentos que acreditan la nacionalidad y que son: SCHIFFS ZERTIFIKAT, (Certificado de Nacionalidad); FLAGGEN ATTEST (Certificado de Abanderamiento), otros documentos: MESZ BRIEF (Certificado de Arqueo); BEILBRIEF (Certificado de Construcción); SEEPASS (Pasaporte); SEEFARTSBUCH (documentos de navegación); MUSTER ROLLE (Roll de la dotación). Póliza de fletamento si el buque está fletado)

GRAN BRETAÑA.- Documentos que acreditan la nacionalidad, certificado de registro o certificado provisional expedido por un Cónsul de País extranjero, válido por seis meses a contar de la fecha de expedición. Un pasavante (pass) antes de la inscripción en el registro, autorizando al buque para navegar de un puerto Británico a otro, en sustitución del certificado del registro registro. Otros documentos, tales como: Diario de navegación, patente de sanidad, manifiesto de carga, conocimientos, póliza de fletamento, disposiciones legales, lista de pasajeros y roll de tripulación.

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA.- Son: Certificado de registro, Certificado de navegación, disposiciones legales, roll de la dotación, lista de pasajeros, manifiesto, patente de sanidad, conocimientos, Diario de navegación, autorización para T.S.H.

FRANCIA:- Acta de abanderamiento, lista de pasajeros, --- roll, Diario de navegación, Cuaderno de Máquinas, Patente de sanidad, Póliza de fletamento, Manifiesto, Autorización de ---

aduanas, Permiso de navegación y, Conocimientos. (" )

Como observamos, casi en todas las naciones, la documentación de los buques es la misma, acreditando con estos documentos no solamente su verdadera nacionalidad de los buques, sino también su misión o destino, las navegaciones que realizan, puertos de arribada, el carácter de la tripulación y de los pasajeros que conduzca, las circunstancias y la naturaleza de la carga, para la necesaria determinación de si constituye contrabando absoluto o condicional cuando el buque sea requerido de su documentación.

e).- JURISDICCION EN ALTA MAR.- En el mar libre, la jurisdicción se ejerce exclusivamente por cada Estado, sobre personas y bienes que a él pertenezcan, sujetándose administrativa, criminal, civilmente y de protección.

"Este principio se definió como sigue en la sentencia del Tribunal, en la Comisión de reclamaciones Anglo-Americana en 1926. Es principio fundamental de Derecho Marítimo Internacional que, salvo por convenio especial o en tiempo de guerra, el hecho de que un crucero moleste el barco extranjero en misión legal en Alta Mar, está injustificado y es ilegal, constituyendo una violación de la soberanía del País cuyo pabellón ostenta el barco (casos de Jessie, Thomas F. Baryard y Pescadores)" (29)

En Alta Mar, y en tiempo de paz, no puede ejercerse acto

(").- Toda la documentación que se refiere a los buques mercantes, fué tomada de: International Law for naval officers. Editorial Annapolis, EE.UU.-3a. Edición.-1928.-Págs.136 a 166.-Revisada por Clarksón J. Bright.-

(29).- Colombos.- Op. Cit.- Página 201.-

alguno de jurisdicción sobre buques extranjeros . El buque de guerra debe de abstenerse de realizar en Alta Mar, investigación alguna a bordo de un buque mercante extranjero que acaba de tener un abordaje con otro barco. Unicamente por sospechas fundadas de realizarse actos de piratería, puede un buque de guerra requerir a un buque mercante extranjero su nacionalidad, limitándose a la proximación y pedir al mercante que arbole su pabellón nacional y conteste a las preguntas adecuadas sobre su procedencia y destino, pero evitando siempre contrariar su ruta.

Extraterritorialidad de los buques de guerra:- Internacionalmente, el buque de guerra se considera como una parte integrante del territorio del Estado de su pabellón, y, en este su puesto jurídico, se exime casi por completo de la autoridad y jurisdicción de la soberanía del Estado en cuyas aguas se encuentra, si está navegando en aguas territoriales o si está anclado en algún Puerto extranjero; o si se encuentra navegando en Alta Mar.

El principio de la extraterritorialidad del buque de guerra, reconocido unánimemente, no tiene excepción alguna para los hechos ocurridos a bordo.

Comprende este supuesto exenciones e inmunidades de diferente especie:

Absoluta inmunidad de actos coactivos realizados a bordo, por parte de las autoridades locales.

Absoluta inmunidad de embargo; abarca al buque, lo mismo

que a la propiedad privada que se encuentre a bordo.

Exención de jurisdicción criminal, puede ser por hechos cometidos a bordo y por hechos cometidos en tierra.

Por hechos cometidos en tierra, como norma general referidos a la posición del tripulante respecto al buque y que son:

Hechos y actos en cumplimiento de un servicio; es competencia exclusiva del buque de guerra. Por lo que debe interesarse la entrega de los detenidos por las autoridades locales.

Hechos con ocasión de actos del servicio: Si el responsable regresó a bordo, debe sostenerse la competencia del buque. Si fué detenido en tierra, la competencia la determinará la conexión del hecho, con el servicio que estaba encomendado al responsable.

Exención de Jurisdicción Civil:- Es absoluta del buque cuando haya responsabilidades por abordajes, asistencia, deudas, etc.

En los tripulantes, no existe en caso alguno exención, queda en toda su vigencia la competencia civil territorial, en los desertores no pueden emplearse medios coactivos para recuperarlos en territorio extranjero. El Comandante, por mediación del Cónsul, solicitará de las autoridades locales la captura, acompañando las filiaciones, y al salir del puerto arreglará con el Cónsul, la documentación necesaria para reclamar los que falten y el reembarque de los que sean capturados.

Si el desertor se refugia en un buque mercante de la misma nacionalidad del buque de guerra, el Comandante de éste, --

puede mandar detenerlo y conducirlo a bordo por fuerzas del buque. Pero si es un buque mercante distinto el que sirve de refugio al desertor, hay que recurrir a la reclamación entre autoridades competentes.

La extraterritorialidad del buque de guerra, determina la posición preponderante, el Instituto de Derecho Internacional (Estocolmo, 1928), la establece así: "Cualquiera que sea la situación de las personas que se encuentren a bordo de un buque militar, y aún habiendo sido equivocadamente recibidas a bordo, en el caso de rehuzar el Comandante su entrega, no puede recurrirse a la fuerza para obtenerla o para llevar a cabo con ese objeto, visitas o inspecciones. No rige esto para la entrega de efectos que se encuentren a bordo y que sean objetos de la reclamación".

Ahora bien, para evitar incidentes y reclamaciones diplomáticas ulteriores, el Comandante del buque de guerra, tiene que proceder con toda cautela en la concesión de refugio a bordo. Pues hay que distinguir, según que el perseguido lo sea por delitos políticos o por delitos de orden común.

Cuando se trata de individuos perseguidos por delitos políticos, queda al arbitrio del Comandante del buque, otorgar o no el asilo; tratándose de perseguidos por delitos comunes, El Comandante del barco, los puede entregar a las autoridades competentes o expulsarlos del navío.

Cuando el Comandante del buque, ha acordado el asilo, a

él o los perseguidos, el Estado Territorial no puede realizar acto alguno para extraer del buque al refugiado, debiendo en todo caso, el Comandante comunicar a las autoridades locales su decisión sobre el asilado.

En nuestra legislación, tenemos dentro del Código de Justicia Militar, los delitos por cuales pueden ser castigados -- los tripulantes de una embarcación. No hay una ley específica, ya que el Código Castrense, castiga a los militares que cometen algún delito dentro de la disciplina militar, de conformidad con lo que ordena el artículo 13 de nuestra Constitución. El Código citado es aplicable a las fuerzas armadas de nuestro País, siendo estas: Ejército (tierra), Armada (mar), y -- fuerza aérea (aire).

Ni la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ni el Código Penal Federal es aplicable a los tripulantes de embarcaciones de guerra.

El Comandante del navío mercante, es auxiliar del Agente del Ministerio Público Federal, y a la vez realizará todas -- las diligencias hasta llegar al esclarecimiento de los hechos, y en cuanto arribe a puerto, entregará al malechor a un Juez Federal.

Cuando algún tripulante de un buque mercante cometiere -- un delito, estándolo dicho buque en aguas de jurisdicción nacional, se le aplicará la Ley Penal Federal (Código Penal del -- Distrito y Territorios Federales, aplicable en toda la Repú--

blica, para los delitos de la competencia de los Tribunales Federales, artículo primero del mismo ordenamiento), por disposiciones de nuestra Carta Magna, artículo 107, que establece que todo lo que se trate de Derecho Marítimo, lo conocerán las Autoridades Federales.

El artículo cuarto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, establece:

"A los delitos y faltas cometidas a bordo de buques nacionales se aplicaran las leyes mexicanas, salvo que habiéndose cometido en aguas extranjeras, los responsables hayan sido sometidos a la jurisdicción de otro País".

En el mismo ordenamiento mencionado anteriormente, en los artículos 3o. y 5o. establecen que si un delito se cometiere en aguas nacionales a bordo de un buque extranjero, se aplicarán las leyes mexicanas, siendo competentes los Tribunales Nacionales, si el acto que se cometió, alteró el orden público o si las autoridades consulares de la bandera que enarbola el buque lo solicitan.

En nuestra República Mexicana, no existe ordenamiento jurídico para los delitos que se cometen en el mar; ni en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo; ni en el Código Penal Federal; ni en el Código de Justicia Militar (tratándose este último Código, únicamente para los delitos militares), pues todos los delitos se encuentran tipificados en la Ley Penal Federal, ya que todos ellos pueden perpetrarse en el mar, por ejemplo: El homicidio, es homicidio tanto en el mar como en tierra, y -

así sucesivamente, el robo, el fraude, etc.

El Maestro Cervantes Ahumada, en su libro ya mencionado, en su sección séptima, capítulo II, nos dá a conocer los siguientes delitos marítimos:

a).- Delitos contra la personalidad del Estado: Comdte - este delito el que se embarca en nave enemiga en tiempo de guerra y al ultraje a la bandera o emblemas estatales, estos delitos se encuentran tipificados en el Código Italiano de la Navegación, y en nuestra Ley Penal Federal, se encuentran encuadrados como TRAICION A LA PATRIA Y ULTRAJE A LAS INSIGNIAS NACIONALES.

b).- Delitos contra la policia de a bordo y de la navegación: El mismo Código Italiano, establece que el que comete el delito, el que deserta de su buque, entendiéndose por deserción, el que no se encuentre a bordo del navío cuando este deba partir, o falte durante tres días al mismo.

En nuestro País, este delito de deserción se encuentra encuadrado dentro del Código de Justicia Militar, castigando severamente al que cometa este delito, pero solo es aplicable a los militares. En los buques mercantes, el que cometa abandono de empleo no se le castiga, sino que se le aplica la Ley Federal del Trabajo.

c).- Delitos contra la autoridad a bordo, o contra la autoridad consular; la ya citada Ley Italiana tipifica que comete este delito, el que injuria a sus superiores, por lo que -

en nuestro Código Penal Federal, este delito lo encontramos como Injurias, y en el Código Castrense se encuentra como INSUBORDINACION.

d).- Delitos contra la Seguridad de la Navegación, como en los anteriores, el multicitado Código Italiano los tipifica como aquellos que se cometen cuando se remueven arbitrariamente o se omiten las señales prescritas por la ley para la seguridad de la navegación, la omisión de auxilio a naves o personas en peligro, y así relaciona una serie de delitos, estos delitos se encuentran en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, como omisión de prestar auxilio a naves o personas en peligro, y en la Ley Penal Federal, está en el libro segundo, título decimonoventa, capítulo VII, que se refiere a abandono de personas, y dentro del Código de Justicia Militar está dentro del capítulo de Infracciones de Deberes Militares, correspondiente a cada militar según su comisión o empleo.

e).- Delitos contra la Fé Pública, dentro de estos delitos encontramos varios, entre ellos están: Los que formulen con falsedad el roll de tripulación que realice el Comandante del navío para procurarse un beneficio ilícito; el uso de datos falsos; falsa declaración de propiedad de una nave, etc. En nuestros Códigos, Penal Federal, se encuentra el delito de falsificación de documentos y en el de Justicia Militar, también el de la falsificación de documentos y el de fraude.

f).- Delitos contra la propiedad de la nave o del cargamento, estos delitos se encuentran tipificados como piratería,

de apoderamiento indebido del buque, daños a la nave o al cargamento, falsa derrota (falso rumbo), etc. Estos delitos se encuentran encuadrados en nuestro Código Penal Federal, en el libro segundo, título primero y segundo, y en el Código Cas--trense.

Lo anterior que describí, fué desde el punto de vista penal y, ahora me referiré al aspecto civil y mercantil:

El Capitán de un buque, puede actuar, además como Agente del Ministerio Público Federal Auxiliar, también como Oficial del Registro Civil, realizando labores inherentes al mismo, - cuando se trata de navío mercante, y en el navío de guerra, - el Oficial de Guardia, es quien actúa como Agente de la Policía Judicial Militar por ministerio de Ley, para investigar - y levantar actas por delitos del fuero de guerra.

Cuando se trata de embargos de buques o empresas navales el mismo Maestro Cervantes Ahumada, nos relata, en el libro - ya citado con anterioridad, que: "La Ley contempla tres posibilidades:

A).- Embargo general de una empresa naval por créditos - no garantizados con privilegio marítimo.

b).- Embargo de un buque en particular, por crédito marítimo privilegiado, y

c).- Embargo de un buque por créditos personales del naviero no provenientes de la navegación".

Aunque no lo exprese la ley con claridad (artículo 130 y 131), debe entenderse que, en caso de embargo general de la -

empresa, se nombrará un Interventor-administrador, que con los ingresos de ella, cubrirá los gastos de administración y pondrá los remanentes a disposición de la autoridad que haya ordenado el embargo. (30)

El artículo 131 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, establece: "En ningún caso serán detenidos los buques embarcados por créditos personales del naviero, no provenientes de la navegación".

Cuando el embargo derive de un crédito privilegiado, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en el artículo 120, dice: "La acción para exigir el pago de un crédito privilegiado sobre un buque, se ejercerá ante la autoridad competente del puerto de su matrícula."

La copropiedad del buque: La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, determina la propiedad del buque que la divide en cien quirates; y las deliberaciones entre los copropietarios, se resolverá por la mayoría de quirates, y en caso de empate, resolverá el Juez.

C A P Í T U L O   C U A R T O .

"EL FONDO MARINO"

- a).- GENERALIDADES.
- b).- SITUACION LEGAL.
- c).- EL SUELO DEL ALTA MAR.
- d).- EL SUB-SUELO DEL ALTA MAR.
- e).- LA PESCA DEL ALTA MAR.
- f).- LOS RECURSOS MARITIMOS.
- g).- LA FORTUNA MARITIMA.

## CAPITULO CUARTO.

### "EL FONDO MARINO"

a).- GENERALIDADES:- Se calcula que el lecho del mar y el fondo oceánico, constituyen cinco séptimas de la superficie del mundo. El lecho del mar y el fondo del océano, bajo aguas distintas de las aguas territoriales actuales o más allá de las plataformas continentales, son las únicas zonas de nuestro planeta que todavía no se han destinado a uso nacional, porque han sido relativamente inaccesibles y su uso con fines de defensa o la explotación económica de sus recursos no eran hasta hace poco, viables técnicamente.

Actualmente, el descubrimiento de nuevas técnicas por los países de tecnología avanzada, existe el temor de que cambie esta situación y de que el lecho del mar y el fondo del océano, bajo las aguas no comprendidas en la jurisdicción nacional actual, se van en forma progresiva y competitiva objeto de uso y apropiación nacional. Es casi seguro que esto lleve a que se militarice el fondo del océano accesible, mediante el establecimiento de instalaciones militares fijas a la explotación y expoliación de recursos de inmenso potencial para el mundo, para provecho nacional de los países técnicamente desarrollados, porque los países potenciales cuentan con un poder militar bastante fuerte.

Por tal motivo, hay que reconocer que el fondo del océano y el lecho del mar no son susceptibles de apropiación na-

cional, entendiéndose esto que el lecho del mar y el fondo del océano que está bajo las aguas no comprendidas como nacionales, declarándose que son patrimonio común de la humanidad.

El representante por la misión de Malta ante las Naciones Unidas, desde el año de 1967, ha estado luchando, porque el lecho del mar y el fondo del océano; sean respetados y además se formule un tratado, que lo declaren como patrimonio común de la humanidad.

Es importante preservar los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, de los actos y empleos que puedan perjudicar el interés común de la humanidad, por lo que la Asamblea General de la ONU, en el año de 1966, creó un comité especial encargado de estudiar la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos, fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

El empleo de los recursos de los fondos marinos y oceánicos, deben ser en beneficio de la humanidad y todos los Estados están obligados a conservar las especies marinas que existen en dichos fondos, así como prevenir la contaminación. En la convención sobre el Alta Mar hecha en Ginebra en el año de 1958, reglamentó las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del Alta Mar, además la instalación y conservación de cables y tuberías submarinos, así como la prevención de la contaminación del mar y sobre la prohibición de los ensayos con armas nucleares, este último tratado se firmó en Moscú en el año de 1963.

El fondo del Alta Mar, indudablemente que es una fuente de riqueza incalculable, tanto con respecto a la pesca como en los minerales, siendo ésta en un futuro no muy lejano la salvación de la humanidad, ya que el planeta se esta superponiendo y quizás los recursos con que se cuentan no alcanzarán, teniendo que, como ya lo dijo el distinguido Maestro Cervantes Ahumada, como en un principio de la vida del hombre, éste tuvo su origen en el mar, y tendrá que volver a él para poder subsistir.

b).- SITUACION LEGAL.- En la convención sobre el Alta Mar, celebrada en Ginebra, Suiza, en el año de 1958, se reglamentó la situación del fondo del Alta Mar, reconociéndose dicha convención por la mayoría de los países miembros de la ONU, llegando al acuerdo de que cada Estado podrá emprender la reglamentación correspondiente de las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del Alta Mar adyacentes a su mar territorial, cuando sus nacionales hayan mantenido y explotado por largo tiempo, además de que pueden tender sobre el lecho, cables y tuberías submarinos, así como dictar medidas tendientes para evitar la contaminación de las aguas, por los hidrocarburos vertidos de los buques de su nacionalidad, de los desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación o exploración del suelo y del subsuelo marítimo. La prohibición de ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua, se firmó en Moscú, por el año de 1963.

La convención sobre la Alta Mar, hecha en Ginebra el 29

de Abril de 1958, entró en vigor el 30 de Septiembre de 1962, y fué firmada por 52 países miembros, y fueron depositados los instrumentos de ratificación o de adhesión por 44 países.

La convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos del Alta Mar, de la misma fecha que la anterior, entró en vigor el 20 de Marzo de 1966, y fué firmado por 38 países miembros, y fueron depositados los instrumentos de ratificación, o de adhesión, por 28 países.

El tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua, firmado en Moscú, el 5 de Agosto de 1963, entró en vigor el 10 de Octubre de 1963, y fué firmado y ratificado por la mayoría de los países miembros de la ONU.

Es difícil, definir una situación legal de los fondos marinos y oceánicos, ya que algunos países los reconocen como un patrimonio común de la humanidad y que no es susceptible de apropiación nacional de ninguna especie y que su explotación económica se efectuará, teniendo como objetivo el de resguardar los intereses de la humanidad, y los beneficios financieros obtenidos, derivados de la utilización y explotación de los mismos fondos, se emplearán fundamentalmente para fomentar el desarrollo de los países pobres.

Pero recordemos, que los países con un potencial muy alto de tecnología, tal vez tengan sus miras en la explotación del fondo marino y oceánico, ya que como dije antes, es una fuente

de riqueza, y que además estos países cuentan con técnicas muy avanzadas, con submarinos que navegan como espías, por lo tanto estos países desarrollados, tratarán de adueñarse de los -- fondos marinos y oceánicos.

Un País sub-desarrollado, ¿podrá mantener una misión que investigue los fondos marinos?. Es muy difícil porque ¿cuánto costaría el equipo?, entonces solo los países potenciales podrán hacer exploraciones submarinas, por esta razón la ONU, debe apresurarse a reglamentar los fondos marinos y oceánicos, - para beneficio de la humanidad.

c).- EL SUELO DEL ALTA MAR.-- El suelo del Alta Mar, se ha convertido en un basurero de desperdicios industriales y atómicos de las naciones fuertes, arrojando éstas, grandes cantidades de sobrantes de gases, que vienen a perjudicar grandemente a las especies vivas y a la flora que existen en el fondo del Alta Mar, además de que también las naciones sub-desarrolladas y las llamadas hoy en día del Tercer Mundo, arrojan al mar a través de sus ríos o canales de desagüe, multitud de desperdicios que van a parar al suelo del Alta Mar, que contaminan el medio ambiente en que se desarrollan la flora y la fauna marítima.

La Convención Internacional de 1954, para la prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos, en su forma enmendada, es aplicada por casi 40 países.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental -- (OCMI), en colaboración con la UNESCO, en el año de 1962, ini-

ciaron un estudio relativo a los problemas jurídicos vinculados con el empleo de estaciones de datos oceánicos, reglamentando también su utilización en el fondo y en la superficie de los mares, pues la utilización compartida y racional del espacio oceánico es posible gracias a las reglamentaciones existentes, relativas a una serie de situaciones marítimas, ya que la OCMI, es un foro de acción común, que actúa principalmente mediante la formulación y la aplicación de convenios multilaterales de carácter técnico y jurídico, y por medio de consultas constantes relativas a ellos.

La prevención de las consecuencias destructivas de la contaminación en el fondo del Alta Mar, tiene desde luego, mayor importancia, por tal motivo la OCMI, está tratando de desarrollar una tarea un tanto compleja, para elaborar un sistema eventual de normas internacionales viables, con respecto a la eliminación de desechos radioactivos arrojados al suelo marino desde las naves, contando con estrecha colaboración de otros organismos internacionales, tales como la FAO y la UNESCO.

El suelo del Alta Mar, es muy rico en sus recursos, tanto en la flora como en la fauna y en sus recursos minerales cuya explotación puede tener consecuencias económicas en el comercio internacional, además que se ha inventado parece ser, un método para extraer uranio de las aguas del mar, que puede llegar a ser competitivo cuando se trata de menos de baja ley, y se han encontrado en análisis, concentraciones de oro hasta casi 60 mg.

Los vegetales existentes en los fondos marinos y oceánicos, se pueden extraer en grandes cantidades por el hombre, para su alimentación, ya que las plantas crean materia orgánica y la almacenan en forma de hidratos de carbono, grasas y proteínas, -- las mismas plantas transforman el anhídrido carbónico, el agua y otras sustancias químicas en protoplasma, utilizando la energía solar.

Es importantísimo, que los Estados lleguen a un acuerdo sobre la explotación de la flora y de los minerales existentes en el suelo del Alta Mar, porque como lo he mencionado, los países de escasos recursos o en vías de desarrollo no podrán financiar investigaciones relacionadas con los recursos que ofrece el fondo de los océanos, pero en cambio las potencias sí lo podrán hacer y poco a poco se van a ir apropiando de lo que le corresponde en beneficio común a la humanidad, es pesada la tarea de la OCOMI, que se ha hechado a cuestras, tratando de reglamentar la explotación, exploración y arrojio de desperdicios al suelo marino, más allá de las aguas de jurisdicción Estatal.

d).- EL SUBSUELO DEL ALTA MAR.- El petróleo y el gas dominan la historia de la explotación lucrativa de minerales, en la plataforma continental, frente a la costa de muchos países, aumentando con rapidez los logros obtenidos, y avanzando a grandes pasos la tecnología para la extracción del petróleo y otros gases, yendo más alla la investigación y la exploración de la plataforma continental.

Ahora bien, a diferencia de la plataforma continental, ---

existen algunos indicios de que efectivamente no son desfavorables para la acumulación de petróleo, los sectores exteriores de muchas cuencas sedimentarias de tipo del Alta Mar, y la realización de investigaciones geológicas y geofísicas más detalladas, han calculado que solo el 7% de las zonas mundiales de prospección, situadas en la plataforma, han sido objeto de reconocimiento sismográfico detallado, pero en los últimos 20 años, se han ampliado mucho los conocimientos de la configuración del fondo de los océanos, levantándose cartas adecuadas, del 2 al 20% de la superficie del mar.

Además, de los yacimientos de petróleo o gas que se encuentran en el subsuelo marítimo, se encuentra la fosforita, magnesio y otros minerales.

La mayoría de los yacimientos que se están formando actualmente en los fondos marinos, se componen principalmente de precipitados químicos, y recientemente fué cuando fueron tomados con seriedad al muestreo de los fondos pelágicos marinos, y la técnica está tan adelantada que se ha fotografiado y televisado el fondo marino, y también han sacado muestras para evaluar los yacimientos tanto superficiales como profundos.

Sin duda alguna, el aprovechamiento de los minerales del mar en beneficio de la humanidad, requiere que en los próximos años se preste especial atención a dos categorías principales de problemas, y que son: Los relacionados con actividades de investigación y los de carácter jurisdiccional, aquí -

solo se estudiará el segundo.

Los de carácter jurisdiccional: Los yacimientos de mineral en el mar, y de los métodos adecuados para aprovecharlos en diversas condiciones ambientales es muy incompleto, se puede afirmar que la tecnología contemporánea permite localizar, evaluar y explotar los recursos submarinos en algunos casos, cuyo número aumentará notablemente durante los próximos años, pero en las actuales circunstancias, el factor que más desalienta a la iniciativa en el aprovechamiento de los recursos minerales del mar, es la falta de una estructura jurisdiccional, capaz de garantizar a las empresas mineras, la seguridad económica a que tienen derecho, y proteja los intereses de otras actividades productivas, pues los costos de explotación y exploración son costísimos.

El mecanismo administrativo a cuyo cargo estuviera el control general del aprovechamiento de los minerales y la protección de la seguridad económica de los empresarios, deberá tener una base muy amplia, con facultades y deberes generales. - Ese mecanismo tendría que organizarse de tal manera que la comunidad internacional aceptará su autoridad, el sistema de concesiones que adoptará, la cuantía de las regalías o cánones -- que impusiera, y el destino que diera a sus ingresos.

La jurisdicción sobre los minerales existentes en la superficie o en el subsuelo marino, fuera de la plataforma continental, está relacionada con lo que se describe en el párrafo

anterior. Esta cuestión tiene que estudiarse y decidirse en el plano internacional, lo antes posible y con resultados de beneplácito para todos los países afectados.

Ha habido varias propuestas de tipo jurídico, así como numerosas reuniones, que han tratado de llegar a un acuerdo sobre la explotación y exploración del fondo oceánico y marino.

e).- LA PESCAL DEL ALTA MAR.-- La superficie de la tierra es de 197.000,000 de millas cuadradas aproximadamente. De éstas, 139.000,000, o alrededor de un 71.4 %, están cubiertas -- por el mar, siendo el volumen del mar, de 331.000,000 de millas cúbicas, aproximadamente.

Lo mismo que en la tierra, en el mar se dan condiciones o climas diversos, variando la temperatura del medio marino, según la latitud y la profundidad, conteniendo el mar un 3.5 % - de sustancias disueltas que, en su mayoría son sales.

El primer recurso del Alta Mar, que se explotó intensamente y en gran escala, fué la ballena, pues en el siglo XVIII, cuando la mayor parte de la pesca se realizaba muy cerca del litoral, se inició la captura de la ballena en aguas alejadas de la costa -en alta mar-, y su explotación llegó a gran intensidad en el siglo XIX, como fuente importante de aceite, y en el siglo XX, se fué acabando casi con las especies de la ballena, por la ambición desmedida del hombre; estableciendo las naciones balleneras una protección a las especies explotadas, -- reglamentando estas pesquerías los gobiernos de Australia y ---

## Nueva Zelanda.

En 1946, se formó la convención internacional para la reglamentación de la pesca de la ballena, y en virtud de esta -- convención, se constituyó la Comisión Ballenera Internacional, para que formulara medidas reglamentarias y se hiciera cargo -- de su aplicación.

La explotación de pesquerías marinas ha prosperado y se -- ha adoptado un principio diferente, y este principio consiste\_ en que cada población se puede extraer racionalmente todos los años, cierta cantidad denominada producción máxima permisible, -- determinada por el equilibrio entre el aumento de la población.

Los mares y los océanos, constituyen una de las fuentes -- más importantes de alimentos para el hombre y de materias primas para los diversos sectores de la industria moderna, y la -- gestión científica de los recursos pesqueros, hay posibilida-- des de incrementar el volumen de las capturas de peces y de -- otros muchos animales marinos, sin perjudicar la reestructura-- ción de sus reservas.

El régimen de la pesca en alta mar, debe fundarse en el -- principio de una participación igual, en derechos a todos los\_ Estados en las actividades pesqueras, así como en el estricto\_ respeto de medidas científicamente fundadas, que tenga por ob-- jeto conservar los recursos vivos del mar a un nivel estable, -- uno de los medios posibles de resolver el problema planteado -- por el aumento de la productividad de los mares y océanos en --

recursos alimentarios, consiste en conjugar los esfuerzos de todos los Estados interesados con miras al estudio y la reconstitución de los recursos vivos del mar, utilizándose éstos en forma racional.

En Moscú, el año pasado, en reunión de Ministros hubo una declaración referente a los principios de una explotación racional de los recursos vivos de los mares y océanos del mundo, en interés común a todos los pueblos.

Nuestra Nación, no se ha quedado atrás, y ha firmado también algunos convenios referentes a las pesquerías del Alta Mar, reglamentando a la vez, las medidas de protección para los recursos vivos del Alta Mar.

Tenemos por ejemplo: La Convención sobre Pesca y Conservación de los recursos vivos de la Alta Mar, fué firmada en Ginebra, el 29 de Abril de 1958, misma que fué aprobada por nuestra Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 17 de Diciembre de 1965, y cuyo decreto fué expedido por el Ejecutivo Federal, el 18 de Agosto de 1966, según Diario Oficial del 22 de Octubre de dicho año.

En este convenio se estipulan una serie de medidas con objeto de evitar el peligro que se cierne por la explotación no controlada de los recursos vivos de la Alta Mar, procurando que se resuelvan problemas que se suscitan con motivo de la conservación de estos recursos, sobre bases de cooperación de todos los Estados interesados.

Se dispone, entre sus principales puntos, que todos los Estados tienen el derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, y la obligación de cooperar con otros Estados, para adoptar medidas que pueden ser necesarias para la conservación de dichos recursos, y que el estado ribereño tendrá un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial.

Es potestativa la facultad del Ejecutivo Federal, en otorgar autorización, para pescar en el mar territorial que actualmente es de 12 millas, o en la zona exclusiva, las ricas pesquerías de una área de más de 51,000 kilómetros cuadrados.

A raíz de la ley, sobre la zona exclusiva de pesca de la Nación, se han efectuado a la fecha dos convenios internacionales sobre pesca, uno con los Estados Unidos de Norteamérica y otro con Japón, existe además un proyecto de convenio con Cuba.

Dichos convenios datan desde los años de 1967 y 1968, y no han sido publicados en el Diario Oficial de la Federación, al respecto, se considera que debe hacerse la publicación por ser de interés nacional, y en particular de interés para la gente de mar, tanto civil como militar, quienes deben de conocer el convenio principalmente.

El Señor Licenciado Luis Echeverría Alvarez, Presidente Constitucional de nuestro País, se ha preocupado por los problemas del mar que tiene nuestra Nación, y ha adoptado una te-

sis denominada; el mar patrimonial, y el mismo, en una entrevista en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a su llegada a esta Capital, el 21 de Abril de 1972, contestó a los periodistas que le preguntaron que ¿cuál era la diferencia sensible entre mar territorial y mar patrimonial, y no es esa causa de desunión entre los países que usted ha llamado del Tercer Mundo?,

Respuesta: No, al contrario. Esto ha sido un factor de unión; mientras en el mar territorial hay el ejercicio de una soberanía plena -con ejercer una vigilancia muy minuciosa-, en el mar patrimonial hay un ejercicio sobre todo económico. Y por este camino se estima que puede haber un reconocimiento mundial de los países del Tercer Mundo, que necesitan explotar sus mares y utilizar mejor sus costas.

f).- RECURSOS MARITIMOS.-- Como lo anoté anteriormente, el fondo, el suelo y el subsuelo del alta mar, son una fuente de riqueza poco explotada o en vías de explotación a gran escala, ya que se cuenta con una gran variedad de peces, vegetales y minerales que en el futuro serán la base de la alimentación para la humanidad, pues en la tierra se han ido agotando los recursos poco a poco, tenemos por ejemplo: Algunas especies animales han sido extinguidas, la contaminación por el uso excesivo de insecticidas sobre las plantas que ha dañado a los frutos, el crecimiento desmedido de la humanidad; siendo estos factores los primordiales para terminar con los recursos existentes en la tierra.

Ya en los incisos anteriores de este mismo capítulo, he dado a conocer los recursos marítimos existentes, así como lo que las naciones han hecho o están haciendo en materia de convenios y tratados, con el fin de llegar a un acuerdo común para preservar y dejar explotar equitativamente tales recursos.

g).- LA FORTUNA MARITIMA.-- Considero que, la fortuna marítima es todo aquel navío, submarino, u otro artefacto que - ha sido abandonado en el alta mar, ya sea que se encuentre a flote o hundido, no importando la nacionalidad que tenga o ha ya tenido al ser abandonado, y la persona que lo encuentre o lo rescate, será el propietario. Tal vez sea un problema bastante complejo, pero en la actualidad, algunos navíos cuando surcan las aguas del Alta Mar, y se ven en peligro, ya sea -- por una avería o por mal tiempo, se tiene que aligerar, botando parte o quizás toda la carga que llevaban, al mar, dicho cargamento algunas veces por su peso se encuentra flotando y la tripulación de otro buque la recoge, indudablemente que -- quién la recoge o la saca del fondo del mar, será el legítimo dueño, y así sucede cuando un buque se hunde o se abandona en el alta mar, quién lo encuentra o recupera parte de este, será el propietario.

La Ley de Navegación en su capítulo V, del título I, -- del libro tercero, nos habla de la fortuna de mar, que es una cosa distinta de lo que he tratado con anterioridad. Estipulando en el artículo 132 de la ley referida, que cada buque, -- con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de

mar.

El Maestro Cervantes Ahumada, en su obra ya citada, nos\_ relata lo siguiente: "Cada buque, dice la ley, constituirá -- con sus accesorios y pertenencias una fortuna de mar; esto es, un patrimonio separado, o como se ha llamado doctrinalmente -- "Patrimonio de afectación" (artículo 132), De toda obligación\_ derivada directamente, el proceso de la navegación, la responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar formada\_ por el buque, en relación con el cual la obligación se haya -- originado (artículos 133 y 134)." (31)

Algunas veces, esas mercancías echadas al mar, son de un\_ valor muy elevado, y nunca se ha dado el caso de que alguna em\_ presa naviera, o gobierno alguno, o compañía de seguros, recla\_ me tales efectos.

La Enciclopedia General del Mar, en su tercer volumen --- (E-I), nos define a la fortuna marítima, como hallazgo, y al \_ respecto dice lo siguiente: "HALLAZGO.- Der. Mar. El hallazgo\_ marítimo viene específicamente definido en la Legislación Espa\_ ñola, en el capítulo III, del título adicional a la ley en En\_ juiciamiento Militar, aprobada por Real Decreto-ley, del 10 de Julio de 1925, restablecido en su vigencia por la Ley del 29 \_ de Marzo de 1941, derogatoria de la Ley de 1931, que abolió -- parte de la obra jurídica del Directorio Militar. De acuerdo \_ con el mencionado texto legal, el hallazgo está integrado en \_ España por el hecho de encontrar flotando sobre el mar o ex--- traer de su fondo, pertrechos o efectos de buques náufragos o\_ cualquier otra cosa que no sea producto del mar, o por encon--

trar un buque, pertrechos o efectos en la costa, siempre y -  
cuando sean producto de la mar" (32)

El Maestro Cervantes Ahumada, como lo indique antes, ha  
llamado fortuna marítima a la embarcación, y yo he llamado -  
fortuna marítima a lo que los españoles nombran hallazgo, o\_  
sea a todo buque, pertrecho o mercancía encontrada flotando\_  
en alta mar, o que son extraídos del fondo del mar o hayados  
en la playa, y le llamó fortuna marítima porque realmente a\_  
veces estos hallazgos valen una fortuna.

F I N.

Al terminar el presente y modesto trabajo, he llegado a las siguientes

#### C O N C L U S I O N E S :

En lo que respecta a la parte histórica, no cabe duda -- que fué la navegación, la que ha abierto las puertas para -- las relaciones y comercio internacionales, trayendo como con-- secuencia algunas fuertes guerras navales, así como conquis-- tas en beneficio de algunos pueblos, además de que éstos se -- legaron cultural, científica y militarmente, es pues la nave-- gación a través de los mares del universo, el primer paso -- del Derecho Internacional Público, así como el nacimiento de nuevos horizontes para la humanidad.

Ahora bien, la naturaleza jurídica de alta mar, ha sido desde un principio, una lucha enconada, si hay o no libertad en alta mar, siendo Hugo Grocio quién defendió el principio de la libertad de los mares, y en nuestra época, gracias al entendimiento entre los pueblos, se ha podido concebir una idea clara de lo que es el alta mar, y todavía aún se sigue luchando por tal principio, y creo que se seguirá buscando -- una solución más precisa y más clara que sea respetada por -- todas las naciones, ya que con el poderío de algunas de ---- ellas, han tratado de obtener más beneficios que las débiles por tal razón se debe de llevar a cabo una reglamentación a -- cerca del mar territorial, en una forma uniforme que no afec

te los intereses de los demás estados ribereños, porque algunos países tienen 9, 12 ó 18 millas, mientras que otros tienen 100 ó 200 millas de mar territorial, afectando con ésta la posible zona del alta mar.

Nuestro País, a través del Señor Licenciado Luis Echeverría Alvarez, Presidente de la República, ha propuesto a las demás naciones en la reunión de Santiago de Chile, una zona adyacente al mar territorial, denominada mar patrimonial, como una medida estrictamente económica, para la conservación de las especies vivas, vegetales y minerales, en beneficio de los estados ribereños.

Creo, que aún no estamos preparados para poder proponer esto, ya que de mar patrimonial, serían 200 millas, ¿cómo íbamos a vigilar 200 millas entre mar patrimonial y mar territorial?, nuestros recursos no son los suficientes en este momento, ni para cuidar el mar territorial que es 12 millas en 10,000 kilómetros de litoral.

Es urgente que todas las naciones lleguen a un convenio para que se fije el mar territorial en determinado número de millas y éste acuerdo sea respetado unánimemente, porque si el día de mañana, supongamos una nación fuerte fija su mar territorial en 300 ó 500 millas, va a crear problemas para los buques de otras nacionalidades que pesquen en dicho perímetro que antes era alta mar, así como para la navegación de buques de otras naciones, porque de acuerdo a su arbitrio, se van a

encontrar en aguas territoriales.

El régimen jurídico de los buques mercantes y de guerra en alta mar, no presenta hoy ningún problema, ya que en tiempo de paz, cualquier buque puede navegar en alta mar, no importando su nacionalidad, y no hay necesidad de someterse a nadie, y su jurisdicción se encuentra bien delimitada, por lo que únicamente se encuentran sometidos a la jurisdicción del País que enarbola su pabellón.

Las Naciones Unidas han logrado, después de muchas e incansables luchas, la abolición de la esclavitud, y en nuestra era, ya casi no se conocen casos de piratería, y la navegación se realiza felizmente, además de que los Estados han firmado convenios en casos de abordaje, salvamento de la vida humana en el mar, sobre sanidad, sobre señales, etc.

Lo más importante para la humanidad en estos momentos, es que los pueblos del universo, lleguen a un acuerdo sobre la explotación e investigación de los recursos que el fondo, el suelo y el subsuelo marino nos ofrece, pues como lo asenté a través del capítulo cuarto de este pequeño trabajo de investigación, los recursos terrestres se están agotando considerablemente, y tendremos, en un futuro no muy lejano que recurrir al mar, ya que la tierra se está poblando rápidamente de seres humanos, y ya no habrá más lugar para la fauna, flora, sino solo para seres humanos, quienes agotaran los minerales, los vegetales y los animales, y entonces al recu---

rrir al mar para obtener sus recursos, tendrá que ser en una medida racionada, pues también se han ido agotando algunas de sus especies vivas, tales como las ballenas, camarones, caaguamas, etc.

Es urgente una reglamentación, para conservar las especies vivas, así como los vegetales y minerales, éstos últimos muy poco explotados.

Dicha reglamentación, debe de ser en beneficio común de la humanidad, y no en beneficio de las naciones poderosas, por lo que debe formar una comisión dependiente de la O.N.U. para que explote y controle dichos recursos, de acuerdo a las necesidades de cada País.

En la reunión sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra, en 1958, se sentaron las bases necesarias para pescar, tender cables submarinos y oleoductos en el alta mar, y posteriormente para frenar la contaminación por el arrojado de hidrocarburos o desechos radioactivos, por naciones poderosas hacia el fondo del océano, haciendo caso omiso de esto último algunas potencias, perjudicando con esta actitud las buenas intenciones de la O.N.U., para conservar los recursos del mar.

Es de vital importancia, que los Estados firmen tratados, los cuales eviten a las naciones el arrojado de desechos industriales, atómicos e hidrocarburos, al fondo del océano o a sus ríos que desembocan en el mar, ya que perjudican los

recursos marítimos con que se cuentan en la actualidad y acabarían con ellos en un tiempo demasiado corto, en tales tratados, debe prohibirse terminantemente el arrojado de los mencionados desechos, y al País que no cumpliera con el tratado, imponerle una fuerte sanción, tal como la prohibición de fabricación con elementos que produjesen los desechos, o en su caso una multa pecuniaria muy elevada, o hacerselo saber a sus nacionales para que ejerzan presión sobre sus gobiernos.

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

- 1.- CERVANTES AHUMADA, Raúl.- Derecho Marítimo.- Edit.Herrero. México.- la.Edición.- 1970.-
- 2.- COLOMBOS, John C.- Derecho Internacional Marítimo.-Edit. - Aguilar, S.A.- Madrid.- 4a.Edición.- 1961.-
- 3.- V Convención sobre el Alta Mar.- (documento a/conf. 13/L.53) celebrada en Ginebra Suiza, del 27 Febrero al 27 Abril 1958)
- 4.- DE NEGRIN, Ignacio.- Tratado de Derecho Internacional Marítimo.- Viuda e hijos de Abienzo, Impresores.- Madrid. 2da.- Edición.- 1883.-
- 5.- DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO.- Para uso del Oficial de Marina.- Manual Oficial.- Editorial Naval.- Madrid.- 2da.Edic. 1951.-
- 6.- FARIÑA GUITIÁN, Francisco.- El Buque de Guerra ante el Derecho Internacional.- Editorial Naval.-Madrid.- la.Edición. - 1941.-
- 7.- GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo A.- Manual de Derecho de la Navegación.- Ediciones de Palma.- Buenos Aires.- la.Edic. 1964.
- 8.- GROCIO, Hugo.- De la Libertad de los Mares.- Colección Civitas.- Instituto de Estudios Políticos.- Madrid.- 1956.-
- 9.- ROSSEAU, Charles.- Derecho Internacional Público.- Editorial Ariel.- Barcelona.- 3a. Edición.- 1966.-
- 10.- POZOS GARCIA, César.- Derecho Internacional Marítimo.- Edición Oficial del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México.- la.Edición.- 1971.-
- 11.- SCIALOJA, Antonio.- Sistema del Derecho de la Navegación.- Ediciones Jurídicas Europa-América.- Bosch y Cía. Editores Buenos Aires.- 3a.Edición.- 1950.-
- 12.- SEPULVEDA, César.- Curso de Derecho Internacional.- Editorial Porrúa.- México.- la.Edición.- 1960.-
- 13.- SIERRA, Manuel J.- Tratado de Derecho Internacional Público.- Editorial Porrúa.- México.- 2a.Edición.- 1955.-

LEYES Y TRATADOS.

- 1.- CODIGO DE JUSTICIA MILITAR.
- 2.- CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES.
- 3.- LEGISLACION SOBRE PESCA.
- 4.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.
- 5.- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.