

308409
63



UNIVERSIDAD LATINA, S. C.

INCORPORADA A LA U.N.A.M.
FACULTAD DE DERECHO

EVOLUCIÓN DE LOS TÉRMINOS JURÍDICOS "ZONA
ECONÓMICA EXCLUSIVA Y EL DERECHO DEL MAR",
EN RELACIÓN CON LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :
ISMAEL SOLANO GARCÍA



ASESOR:
LIC. JORGE ZALDIVAR VÁZQUEZ

MÉXICO, D.F.

NOVIEMBRE DEL 2003.





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.



UNIVERSIDAD LATINA, S.C.
INCORPORADA A LA U.N.A.M.



Coyoacán México 10 de Noviembre de 2003

C. DIRECTOR GENERAL DE REVALIDACIÓN
INCORPORACIÓN Y DE ESTUDIOS, UNAM
P R E S E N T E:

El **C. SOLANO GARCIA ISMAEL** ha elaborado la tesis profesional titulada **"Evolución de los términos jurídicos "zona económica exclusiva y el derecho del mar" en relación con la legislación nacional"** bajo la dirección del Lic. **JORGE ZALDIVAR VAZQUEZ**, para obtener el Título de Licenciado en Derecho.

El alumno ha concluido la tesis de referencia, misma que llena a mi juicio los requisitos marcados en la Legislación Universitaria y en la normatividad escolar de la Universidad Latina para las tesis profesionales, por lo que otorgo la aprobación correspondiente para todos los efectos académicos correspondientes.

ATENTAMENTE
"LUX VIA SAPIENTIAS"


LIC. SANDRA LUZ HERNÁNDEZ ESTÉVEZ
DIRECTORA TÉCNICA DE LA
LICENCIATURA EN DERECHO.
CAMPUS SUR

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

B

2 DE OCTUBRE DEL 2003

LIC. SANDRA LUZ HERNANDEZ ESTEVEZ

DIRECTORA TÉCNICA DE LA CARRERA DE DERECHO

PRESENTE

Por este medio me dirijo a Usted para hacer de su conocimiento que he concluido la revisión del trabajo de tesis realizada por el alumno **SOLANO GARCIA ISMAEL**, que curso en esta Institución la Licenciatura en Derecho; el cual lleva por titulo **"EVOLUCION DEL TERMINO JURIDICO ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA Y EL DERECHO DEL MAR EN RELACION CON LA LEGISLACION NACIONAL"**, mismo del cual fungí como asesor, y a mi consideración reúne los requisitos de fondo y forma conforme a la Legislación Universitaria y al Reglamento de Titulación de la Universidad Latina.

Por lo antes expresado, solicito a usted que tume el presente trabajo para continuar con los tramites que establece el Manual de Titulación de la UNILA.

ATENTAMENTE.


Mtro. JORGE ZALDIVAR VAZQUEZ

**TESIS CON
FALLA DE FUNDEN**

C

A mi padre el C. DOMINGO SOLANO SOSA a quien le debo todo lo que soy, gracias por todo lo que me ha dado.

A mi esposa NORA CECILIA y mi niña NORA IVETTE, gracias por aguantarme e incentivar me todo este tiempo, las amo.

Al C. Almirante ERNESTO GALLARDO GÓMEZ, gracias por su ejemplo y motivar en mi el sentimiento de superarme en esta difícil área.

Al C. Teniente JUAN JORGE QUIROZ RICHARDS, gracias por brindarme su apoyo y creer en mi.

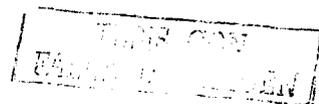
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

D

INDICE.

	PAGINA:
I. Antecedentes Históricos Internacionales de la Zona Económica Exclusiva y Derecho del Mar.....	1
1.1 Evolución de los Océanos en sus valores Económicos y Ecológicos, problemáticas y Gobernabilidad Internacional.....	5
1.1.1 Valores Económicos y Ecológicos.....	8
1.1.2 Tendencias y Valores de Industrias Oceánicas.....	10
1.1.3 Problemáticas Marítimas.....	13
1.1.4 Pérdidas Económicas causadas por las Mareas Rojas.....	16
1.1.5 Manipulación de los Océanos.....	18
1.2 Definición de los Espacios Marinos Nacionales.....	22
1.3 Relación Jurídica de la Legislación Nacional con el Derecho Internacional Público.....	32
1.4 Debates Internacionales con miras a las Convenciones sobre el Derecho del Mar, tomando en consideración las circunstancias Jurídicas, Sociales y Políticas de su momento.....	33
1.5 Adecuación de la Legislación Nacional para regular los compromisos de México a nivel Internacional en aspectos Marítimos y del Mar.....	34
1.5.1 Convenio Europeo sobre Pesca.....	38
1.5.2 Extensión de las Ampliaciones de Jurisdicción Marítima de Africa.....	39
II. Evolución del Derecho Marítimo en relación con los elementos jurídicos que conforman la Zona Económica Exclusiva.....	42
2.1 Convención sobre la Plataforma Continental de 1958.....	42
2.2 Convención sobre Mar Territorial de Ginebra de 1958.....	46
2.3 Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay, Jamaica 1982.....	53
III. Derechos y Obligaciones Jurisdiccionales del Estado Ribereño.....	59
3.1 Derecho, Jurisdicción y Deberes del Estado Ribereño.....	59
3.1.1 Derecho, Jurisdicción y Deberes del Estado Ribereño en la Zona Económica Exclusiva.....	59
3.2 Área Geográfica Delimitada correspondiente a la Zona Económica Exclusiva.....	60
3.3 Derechos y Obligaciones de los Estados en sus Zonas Económicas Exclusivas, así como de los Estados Sin Litoral interesados en las mismas.....	61
3.3.1 Islas Artificiales, Instalaciones y Estructuras en la Zona Económica Exclusiva.....	62
3.3.2 Conservación de los Recursos Vivos.....	64

E



3.3.3	Utilización de los Recursos Vivos.....	65
3.3.4	Especies altamente migratorias.....	68
3.3.4.1	Mamíferos Marinos.....	68
3.3.5	Derechos de los Estados Sin Litoral.....	69
3.3.6	Derecho de los Estados en situación Geográfica desventajosa.....	71
3.3.7	Restricción en la transferencia de derechos.....	73
3.3.8	Ejecución de Leyes y Reglamentos por el Estado Ribereño.....	73
3.3.9	Delimitación de la Zona Económica Exclusiva.....	74
3.3.10	Cartas y Listas de Coordenadas Geográficas.....	75
IV.	Régimen Jurídico aplicable en la Zona Económica Exclusiva del Litoral Mexicano, a problemáticas por actividades marítimas.....	76
4.1	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	76
4.2	Ley Federal del Mar.....	78
4.3	El Derecho del Mar (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar).....	80
4.4	Ley de Navegación.....	84
4.5	Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.....	85
4.6	Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias nocivas en el Mar.....	89
4.6.1	Cobertura Geográfica.....	90
4.6.2	Definición de Conceptos más Usuales.....	92
4.6.3	Clasificación de los Contaminantes.....	93
4.7	ley reglamentaria del párrafo octavo del artículo 27 constitucional, relativo a la zona económica exclusiva.....	94
4.8	Decreto que fija el Límite Exterior de la Zona Económica Exclusiva de México.....	95
4.9	Convenios, Protocolos y Directivas Internacionales sobre la Seguridad Marítima del transporte de petróleo, como respuesta a las catástrofes ecológicas ocasionadas por los petroleros "ERIKA" y "PRESTIGE".....	96
4.9.1	Buque Petrolero "ERIKA".....	97
4.9.2	Buque Petrolero "PRESTIGE".....	102
	Conclusiones.....	111
	Bibliografía.....	114

F

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN:

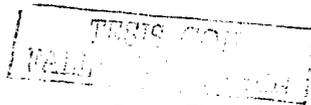
En otrora, los océanos del mundo se clasificaban bajo la denominación general de aguas interiores, mares territoriales, alta mar, y su espacio aéreo. En los últimos años se desarrollaron nuevos conceptos tales como la zona económica exclusiva y aguas archipelágicas, que ampliaron en gran medida los reclamos jurisdiccionales de los Estados ribereños y archipelágicos sobre grandes extensiones oceánicas que antes se consideraban aguas de alta mar. La posibilidad de ampliar la jurisdicción marítima y la urgencia de extender el mar territorial hasta las doce millas náuticas y aún más allá fueron el tema de negociaciones internacionales mantenidas desde 1973 hasta 1982 en el seno de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Un importante cambio de actitud hacia el binomio clásico; mar territorial - alta mar, se produjo a raíz de 1945, dándose la paradoja de que fueran los Estados Unidos, - por lo general opuestos siempre al establecimiento de zonas pesqueras - los primeros en sembrar la semilla del cambio en la tradicional estructura de los espacios marítimos, cuando el Presidente Harry Truman, lanzó sendas proclamas acerca de la política exterior norteamericana en relación con los recursos naturales de la plataforma continental y con la costa pesquera en ciertas zonas de la alta mar: En primera afirmó que el Gobierno de Estados Unidos, consideraba los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental debajo de la alta mar, pero contiguos a la costa de los Estados Unidos, como propiedad de los Estados Unidos, sujetos a su jurisdicción y control.

En la Segunda proclama, declaró que en vista de la urgente necesidad de conservar y proteger los recursos pesqueros, el Gobierno de los Estados Unidos consideraba adecuado establecer zonas de conservación en las áreas de alta mar contiguas a sus costas en las que las actividades pesqueras se han desarrollado y mantenido, o lo serán en el

futuro, en una escala substancial en las áreas en las que sólo hubieren pescado nacionales

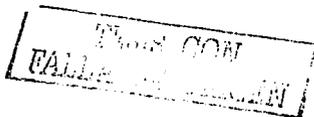
61



suyos, Estados Unidos podría establecer tales zonas de conservación, que quedarían sometidas a su regulación y control, mientras que en aquéllas en las que nacionales de otros Estados hubieran desarrollado actividades pesqueras, podrían establecerse dichas zonas mediante acuerdo con los Estados en cuestión, quedando tales actividades sometidas al régimen que se estableciera en los acuerdos.

La proclama norteamericana dio origen a una nueva tesis en relación con el derecho de pesca en la alta mar, dado que los Estados Unidos reivindican el derecho a reglamentar unilateralmente las pesquerías en las partes de alta mar, donde fuere necesario para la conservación de los recursos. En este sentido ha destacado la influencia ejercida por la proclamación del Presidente Truman, como precursora de los cambios que con posterioridad se producirían. A partir de ese momento, el proceso se disparó hacia el sur del Continente Americano. En efecto, el ejemplo de Estados Unidos, no tardó en ser seguido por otros Estados latinoamericanos. Siendo el caso de México, en la que el Presidente Avila Camacho hizo en 1946 una proclama similar, en la que reivindicó el zócalo continental adyacente a sus costas y las riquezas naturales que en él se encontraren, y estableció la vigilancia, aprovechamiento y control de las zonas de protección pesquera necesarias para la conservación de tal fuente de recursos.

Por otro lado la Argentina proclamó lo siguiente: pertenece a la soberanía de la Nación el mar epicontinental, definiendo aquél como las aguas que cubren la plataforma submarina. No deja de ser curioso que el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, hiciera una reserva de derechos y señalara que aunque el Gobierno argentino había invocado el precedente estadounidense, el Decreto argentino había reivindicado soberanía sobre las aguas contiguas al litoral argentino más allá de los límites generalmente aceptados del mar territorial, y que --en relación con la pesca-- no reconocía los derechos e intereses de los Estados Unidos de Norte América sobre el alta mar a lo largo de las costas argentinas.



También en el año de 1946 Panamá, estableció en su Constitución que la plataforma continental submarina correspondiente al territorio nacional pertenecía al Estado y era de dominio público.

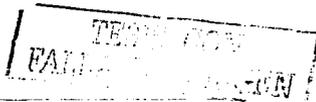
Un nuevo paso en esta dirección dio Chile, en 1947 con su proclamación de la soberanía nacional sobre el zócalo continental y sobre los mares adyacentes a sus costas y la afirmación de la protección y control de su Gobierno sobre todo el mar comprendido dentro del perímetro formado por las costas, con una paralela matemática proyectada en el mar a 200 millas marinas de distancia de las costas continentales chilenas.

Ese mismo año, el Gobierno de Perú, estableció que la soberanía y la jurisdicción nacionales se ejercerán sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o bajo dicho mar se encuentren.

En esta disposición se habla, con escaso rigor jurídico, del ejercicio por el Estado de soberanía y jurisdicción sobre el mar adyacente hasta 200 millas de distancia. Es obvio que si se ejerce soberanía, también se ejerce jurisdicción, pero lo contrario no es cierto. El uso de uno u otro término tiene relevancia jurídica en el ámbito de la navegación, pues el ejercicio de la soberanía es incompatible con el principio de libertad de navegación.

Una corriente expansiva quedó plasmada y consolidada a nivel regional en la Declaración de Santiago de 1952, por la que los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclamaron la soberanía y jurisdicción exclusiva que a cada uno de ellos les correspondía sobre el mar que bañaba las costas de sus respectivos países hasta una distancia de 200 millas marinas desde las referidas costas, así como el suelo y el subsuelo que a ella corresponde. La Declaración reconocía el derecho de paso inocente e inofensivo, a través de la zona para las naves de todas las naciones.

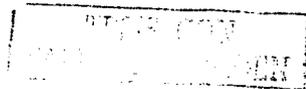
I.



La Declaración se basaba fundamentalmente en que -con la categorías jurídicas a la sazón existentes- la apropiación de los recursos naturales de las aguas adyacentes a las costas de un Estado sólo podrá realizarse mediante la asimilación de la zona marítima al mar territorial, ya que no existía ningún otro espacio marítimo sobre el que el Estado ribereño tuviera tales derechos. La declaración desencadenó una ola de protestas y reservas de derechos por países marítimos tales como Gran Bretaña, Estados Unidos, Noruega, Dinamarca, Suecia y Países Bajos. Produciéndose una gran repercusión, no sólo por tratarse de un acto trilateral, sino también por la peculiaridad de los fundamentos científicos en que se sustentan las reivindicaciones. En ellos se destacaba que era obligación de los gobiernos asegurar la conservación de los recursos naturales y reglamentar -incluso impedir- toda explotación que pusiera en peligro su existencia o su integridad, aún fuera de su jurisdicción, existiendo dicha jurisdicción hasta una distancia de 200 millas a partir de las líneas de base, creándose una solución jurídica subregional.

Por otro lado, las Naciones Unidas para tratar de poner orden en las procelosas aguas marítimas tras la Declaración de Santiago y el proceso de ampliación de la jurisdicción en los Estados latinoamericanos, encomendaron a la Comisión de Derecho Internacional, la codificación y desarrollo del Derecho del Mar. Al mismo tiempo, la Asamblea General convocó a una Conferencia Técnica para que se estudie el problema de la conservación de los recursos vivos, reunión que se celebró en 1955 en Roma bajo los auspicios de la FAO. En ella se pusieron de manifiesto dos tendencias divergentes: la de los Estados ribereños, que pretendían obtener el control en la aplicación de las medidas de conservación en las aguas adyacentes a sus costas y la de los Estados pesqueros, que preferían un sistema de cooperación entre los distintos Estados interesados en la explotación de los recursos. La conferencia reconoció que cualquier programa de conservación debería tener en cuenta el interés especial del estado Ribereño en el mantenimiento de la productividad de los recursos de alta mar

5

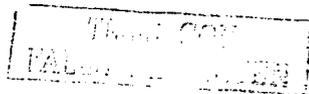


próximos en sus costas, dando como resultado un informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General.

La Comisión reconoció que semejante propuesta ponía de manifiesto intereses que merecían ser considerados, pero se abstuvo de hacer una recomendación concreta, por estimar que carecía de la competencia adecuada en el campo de la biología y la economía. Bien al contrario, afirmó expresamente que no reconocía el derecho al establecimiento de una zona contigua a la costa que pudiera quedar reservada exclusivamente a los nacionales del estado ribereño, en el caso mexicano se logra culminar la segunda etapa de un intenso esfuerzo emprendido por nuestro país, tanto a nivel internacional como en el ámbito interno, para contar con un régimen jurídico integral que permita el aprovechamiento racional de las cuantiosas riquezas marinas y submarinas que existen anexas a nuestros litorales. La primera etapa concluyó el 18 de marzo de 1983, cuando México ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mismo que había firmado el 10 de diciembre de 1982, entrando en vigor internacionalmente el 16 de noviembre de 1994.

Con los logros alcanzados por los Estados ribereños sobre los espacios marinos de sus costas, les resultaron mayores beneficios y problemáticas, como lo es el Transporte Marítimo de Petróleo, ya que ninguna otra mercancía se mueve en el mundo tanto como él. Tan es así, que en 1998 el total de petróleo crudo y de productos refinados transportados por mar ascendió a más de 2.000 millones de toneladas lo que según estadísticas de EUROSTAT y de la OCDE/AIE, jornal de la marine marchande, en peso representa el 40% de las cargas totales transportadas por mar, ya que las principales rutas marítimas del petróleo crudo parten de las principales fuentes naturales de petróleo: de Oriente Medio/Golfo a Asia Sudoriental, a Japón/Corea del Sur, a Europa y a EE.UU; de África del Norte a Europa y del Caribe a EE.UU. El derrame de hidrocarburos en aguas nacionales por parte de Buques Petroleros en su gran mayoría de nacionalidad extranjera con pabellones de conveniencia y cuyas

K



consecuencias son desastrosas ocasionando Mareas Negras con graves daños a la fauna, a la flora, a las actividades pesqueras y turísticas, afectando también a la salud pública de los países que les toca lidiarlas. Como es el caso de los buques petroleros "ERIKA" y casi tres años después "PRESTIGE", accidentes que por las dimensiones de la carga de fuel pesado derramado en las costas de Penmarc'h (Finisterre, Francia) y cabo Fisterra - a Coruña, provocaron enormes desastres ecológicos de tales dimensiones que van a tardar años en recuperar sus recursos naturales marinos. Problemática que a la fecha con la evolución de las normas jurídicas se ha ido reduciendo por los procedimientos aplicados por la Unión Europea y la participación uniforme y eficaz de los países en particular, respecto a la inspección de los buques que presentan estadísticamente riesgos más elevados, ya sea por su antigüedad o bien por la naturaleza contaminante de su carga.

Por razones como éstas, motivaron que en el presente trabajo intente dar una idea general de lo que han sido y seguirán siendo nuestras aguas nacionales y/o internacionales, partiendo de lo que se consideró fueron los antecedentes históricos internacionales de lo que en la actualidad se conoce como Zona Económica Exclusiva y Derecho del Mar. tomo como referencia las tres Conferencias de las Naciones Unidas (en las que considero se puso de manifiesto la buena voluntad de los países participantes para beneficiar a todos aquellos con o sin litoral). De manera sucinta hago una definición de cada uno de los espacios marinos, así como de los debates internacionales que hubo con miras a su realización, refiriendo los aspectos Jurídicos, Sociales y Políticos, así como la necesidad de una adecuación a nuestra Legislación Nacional para regular los compromisos de México a nivel Internacional en los aspectos Marítimos y del Mar. Se desglosa la evolución del Derecho Marítimo en relación con los elementos jurídicos que conforman la Zona Económica Exclusiva, como son las convenciones sobre la Plataforma Continental de 1958, el Mar Territorial de Ginebra de 1958 y como última la de Montego Bay, Jamaica en 1982.- La primera se refirió al lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas situadas



fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite, hasta donde se permite la explotación de los recursos naturales de dicha zona y el lecho del mar; en la segunda, se consideró área de soberanía de un Estado el espacio fuera de su territorio y de sus aguas interiores a una zona de mar adyacente a sus costas; y en la tercera, se da el derecho ya reconocido a todo Estado ribereño de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas marinas, que es en sí la pieza central del nuevo régimen internacional del mar conformando el marco general.

Los derechos y las obligaciones jurídicas de los estados ribereños en sus Zonas Económicas Exclusivas, así como de aquellos Estados sin litoral interesados en ellas, respecto a las libertades de navegación y sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas a que se refiere el artículo 87 de la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de otros usos del mar internacionalmente legítimos, refuerzan fundamentalmente el presente trabajo. Así como, las actividades reguladas en una compilación de Leyes que conforman el Régimen Jurídico aplicable en la Zona Económica Exclusiva del Litoral Mexicano, con miras a resolver las problemáticas por actividades marítimas.

M



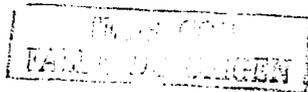
CAPÍTULO I.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS INTERNACIONALES DE ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y EL DERECHO DEL MAR.

Desde la antigüedad, el hombre ha dedicado especial atención al mar como vía de comunicación, como fuente de riqueza e incluso como lugar idóneo para dirimir sus contiendas. Así la navegación, la pesca y la misma guerra marítima han sido anteriores a la reglamentación jurídica de los mares. Los primeros antecedentes de una reglamentación de los problemas del mar se refieren a las relaciones comerciales y a las condiciones de navegación entre los pueblos antiguos; será con todo, en el siglo XIII cuando El Libro del Consulado del Mar, colección privada de los usos del Mediterráneo, regule por vez primera la guerra marítima y el transporte de mercancías neutrales, sentando unos principios que han perdurado como vigentes hasta la Declaración de París de 1856. ¹

Los descubrimientos geográficos de la segunda mitad del siglo XV y primera del XVI introducen en las relaciones internacionales un fenómeno político nuevo, desconocido hasta entonces en la historia: en el intento de ejercer soberanía absoluta en el océano, con el monopolio exclusivo y excluyente de los derechos de navegación y pesca frente a los demás Estados. Estas pretensiones de soberanía en los mares, sustentadas por España, Portugal y sobre todo, Inglaterra, motivaron una reacción contraria a favor de la libertad de los mares, en base principalmente de los intereses económicos de Holanda, que supo aprovechar las doctrinas de los teólogos y juristas españoles (Rodrigo Suárez, Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca...)

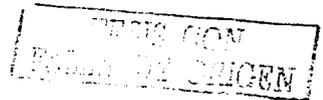
¹- Colombos C. John, *Derecho Internacional Marítimo*. Editorial Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid 1986, p.186.



fundadas más en el derecho natural y en el de las gentes que en los intereses de España respecto a la dominación y sometimiento de los océanos.

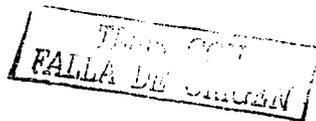
Superada "la gran batalla libresca" entre los partidarios de Grocio "mar liberum" y de Selden "mare clarum" sobre la práctica internacional desarrollada en los siglos XVII y XVIII, el Derecho Internacional del mar se organiza como derecho de superficie, sobre los pilares fundamentales: el principio político de libertad de los mares y la soberanía del Estado ribereño sobre su mar territorial de la conjunción de estos principios se derivan las normas que regulan los derechos y deberes de los neutrales en la guerra marítima, es decir, las normas que constituyen el núcleo inicial del derecho internacional público del mar, hoy en expresión reducida del derecho del mar.

La evolución de este derecho se hace notar ya a finales del siglo XVIII con la adopción por España, Francia y los Estados Unidos de América de la práctica británica de extender más allá del alcance del cañón (FERDINAND GALLIANI) su competencia territorial a los fines aduaneros y fiscales, de contenidos puramente económicos. Durante todo el siglo siguiente, los predicados económicos del liberalismo lucharán denodadamente por desterrar los viejos principios políticos que informaban el derecho internacional del mar; será sin embargo, en los últimos años cuando los métodos experimentales desarrollen los estudios de investigación pesquera y las técnicas de explotación, dotando a esta rama jurídica de un contenido económico que sentaría las bases del nuevo derecho del mar que se perfila en la primera mitad del siglo XX. Con todo sin desconocer la gran influencia que sobre esta evolución económica, ejerció la teoría del jurista argentino José León Suárez; sobre el posteriormente denominado mar epicontinental, debe destacarse la Proclamación del presidente Truman, sobre la plataforma continental americana como medida unilateral de alcance unilateral que violentó de manera definitiva la concepción del derecho del mar que, sin dejar de constituir un derecho de superficie regido por el principio de la



libertad de los mares, extendió su zona de influencia al lecho y subsuelo del mar. Sin embargo después de las Conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebradas en Ginebra, en 1958 y 1960, el desarrollo progresivo de este derecho, impulsado por el conjunto de factores económicos, técnicos y estratégicos que constituye el trato de su nueva formulación, se hizo más patente a finales de la década de los sesenta con la aparición a la vida internacional de nuevos Estados, frutos de la labor llevada a cabo por el Comité de Descolonización de las Naciones Unidas; al mismo tiempo debe destacarse, además como fundamento de ese desarrollo, la doctrina de la soberanía permanente de los pueblos sobre sus recursos naturales elaborada por la propia Organización de las Naciones Unidas.

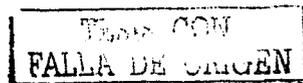
Cabe destacar que el año de 1967 es una fecha decisiva respecto a la revisión de las normas clásicas y a la elaboración de otras nuevas, tendientes a reglamentar a futuro el uso de los mares y sus fondos. Efectivamente en ese año de 1967, se produce el accidente del buque petrolero Torrey-Canyon arrojando al mar 119,000 toneladas de petróleo crudo a las costas de Francia e Inglaterra, cambiando radicalmente la reacción de los ciudadanos europeos, pasando de aceptar a regañadientes que la contaminación es un precio que hay que pagar por el desarrollo económico, al de una actitud de intolerancia e indignación, por lo que el nombre de Torrey-Canyon permanece en la historia de las mareas negras como un símbolo de devastación, problemática que se agravó con los accidentes ocurridos a los buques petroleros "ERIKÁ" el 12 de diciembre de 1999 y posteriormente al "PRESTIGE" el 13 de noviembre del 2002, que igualmente ocasionaron graves daños a la fauna, a la flora y a las actividades pesqueras y turísticas de los Estados ribereños alcanzados por las mareas negras que provocaron con el vertimiento en el mar de sus cargas de petróleos. Por otro lado, la delegación de Malta en las Naciones Unidas, propuso en el mes de agosto de 1967 la inclusión en el programa de la XXII Sesión de la Asamblea General de un nuevo tema relativo al uso pacífico de los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional y a la



explotación de sus recursos en beneficio de la humanidad; también en ese año la entonces Unión Soviética, estableció contactos diplomáticos con los Estados Unidos de América y otros países para solicitar puntos de vista sobre la posibilidad de celebrar una Nueva Conferencia Internacional sobre Derecho del Mar que lograrse un amplio acuerdo sobre un límite de 12 millas para el mar territorial, el paso en tránsito para los estrechos internacionales y la solución del asunto de las pesquerías deteriorado por las medidas unilaterales adoptadas por los Estados ribereños sobre la extensión indiscriminada de su jurisdicción nacional en materia pesquera.

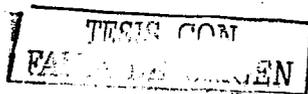
Entre 1967 y 1970, la Asamblea General de las Naciones Unidas, pudo constatar que las realidades políticas y económicas, el progreso científico y los rápidos adelantos tecnológicos del último decenio habían acentuado la necesidad de desarrollar en breve y progresivamente el Derecho del Mar; en consecuencia, decidió convocar para el año de 1973 una nueva conferencia. La Resolución 2,750 C (XXV) contiene un amplio programa para la revisión total del derecho del mar y su perfecta adecuación a las nuevas realidades que dejan muy poco sitio a las consideraciones puramente jurídicas; por esta razón, la Asamblea General no confió los trabajos preparatorios a los juristas de la Comisión de Derecho Internacional, como hiciera con la Conferencia de 1958, sino a un órgano político compuesto por delegados gubernamentales².

²- Yturriaga Barberan, José Antonio.- Ámbitos de jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una perspectiva española.- Edit. Ministerio de Asuntos Exteriores.- Madrid 1996.- p. 54.



1.1. EVOLUCIÓN DE LOS OCEANOS EN SUS VALORES ECONÓMICOS Y ECOLÓGICOS, PROBLEMÁTICAS Y GOBERNABILIDAD INTERNACIONAL.

En la historia de la humanidad, los océanos se han considerado como una despensa inextinguible y abierta. Hoy día, dependemos de los océanos como fuente de alimentos y combustible, medio de industria y comercio y base para las ciudades y el turismo. A nivel mundial, la población promedio obtiene el 16 por ciento de su proteína animal de la pesca. Los depósitos oceánicos satisfacen una cuarta parte de las necesidades de petróleo y gas del mundo anualmente y más del cincuenta por ciento a nivel mundial de los viajes comerciales por vía marítima. Actualmente, más de dos mil millones de personas - muchas de ellas habitantes de ciudad - viven dentro de los cien kilómetros de un litoral. Y millones más llenan las playas y áreas costeras del mundo cada año, dejando miles de millones de dólares por ingresos del sector turístico. En su más alto punto a finales de los años 1980s, el total de costos en pesquerías, transporte marítimo, actividades en el mar de exploración de hidrocarburos y gas, y presupuestos de las armadas ascendió aproximadamente a \$ 821 mil millones de dólares, en la economía mundial. Aunque la riqueza neta de estas industrias ha declinado desde entonces a más o menos \$609 mil millones debido a los recortes presupuestales de las instituciones armadas, baja de precios del petróleo y reducción de valiosas poblaciones de peces marinos, probablemente se incrementará en las próximas décadas con el desarrollo de la generación de energía térmica y mareal de los océanos, la exploración de nuevos recursos marinos hasta ahora no aprovechados y la rápida expansión de la acuicultura. Sin embargo, más importante que estas cifras económicas, es el hecho de que la humanidad depende de los océanos para la vida misma. Albergando una mayor variedad de tipos de organismos animales que los sistemas terrestres y proporcionando más del cincuenta por ciento de las mercancías y servicios ecológicos del planeta, los océanos juegan un papel vital en el equilibrio de la vida de la Tierra.



En razón a su gran volumen físico y densidad, los océanos absorben, almacenan y transportan inmensas cantidades de calor, agua y nutrientes. Los océanos del mundo almacenan aproximadamente mil veces más calor que la atmósfera, por ejemplo. A través de procesos como la evaporación y fotosíntesis, los sistemas y especies marinas ayudan a regular el clima, mantienen una atmósfera habitable, convierten la energía solar en alimento y transforman los desechos naturales.

El valor de estos servicios "gratuitos" rebasa en exceso el de las industrias oceánicas: el valor de sólo los arrecifes coralinos, por ejemplo, se estima en \$ 375 mil millones de dólares anuales representados en el suministro de pesca, medicinas, ingresos turísticos y protección costera a más de cien países. No obstante la importancia que tiene para nuestra economía y bienestar la salud de los mares, nosotros hemos presionado a los océanos del mundo peligrosamente hasta cerca de sus límites naturales - y en algunos casos, los hemos sobrepasado. Los signos de alerta son claros. La proporción de las especies pesqueras marinas sobre explotadas, por ejemplo, se ha incrementado de casi cero en 1950 a 35 por ciento en 1996, con un 25 por ciento adicional acercándose a la plena explotación. Más de la mitad de los litorales y el 60 por ciento de los arrecifes coralinos del mundo están amenazados por las actividades humanas, incluyendo desarrollo costero intensivo, contaminación y pesca excesiva. Hoy, la mayoría de científicos rechazan el concepto del filósofo científico británico Thomas Huxley quien expresó que "toda la inmensidad de las pesquerías de los mares es inagotable." asumiendo que las interrupciones naturales, es decir, la reducción temporal de poblaciones en los bancos de peces eran lo suficientemente fuertes para resistir todo un asalto humano. Aunque estas opiniones fueron objetadas en su momento por algunos pocos, y fueron expresadas con salvedad, prevaleciendo el criterio de los océanos como fuente inagotable de recursos y frontera para explotar. En Enero de 1998, como la Organización de las Naciones Unidas estaba iniciando la celebración del Año de los Océanos, más de 1.600 científicos marinos, biólogos marinos, ecologistas y oceanógrafos de todo el mundo emitieron una declaración

conjunta titulada "Aguas Turbulentas". Ellos estuvieron de acuerdo en que las mayores amenazas a la salud de los océanos son inducidas por el hombre, incluyendo la sobre explotación de especies, degradación de hábitats, contaminación, introducción de especies foráneas y cambio del clima. Los impactos de estas cinco amenazas son exacerbados por la falta de planeación de actividades comerciales y el crecimiento de la población costera. Un científico marino ha resumido el estado actual de los océanos de una manera muy sencilla: "Demasiado se le ha quitado al mar y demasiado se ha arrojado a él."

Aún mucha gente considera que los océanos no sólo son inagotables sino también que son inmunes a la interferencia humana. En parte, el inmenso panorama marino está bien distante de la vida cotidiana y por lo tanto se mantiene separado y desconectado del más familiar paisaje terrenal. Para los científicos, gran parte del medio ambiente oceánico es relativamente inaccesible, por no hablar del público en general. En razón a que los científicos apenas han comenzado a conocer cómo trabajan los sistemas oceánicos, la sociedad ni siquiera aprecia - mucho menos protege- la riqueza de los océanos en toda su magnitud. En realidad, nuestra forma de actuar, hoy día, está reduciendo rápidamente esta riqueza. Vencer la ignorancia y apatía nunca es fácil pero educando y creando conciencia en la población de la dependencia colectiva que tenemos de unos océanos sanos, ayudará al propósito de colaborar con la conservación de los recursos marinos, que es justamente lo que los océanos requieren.³

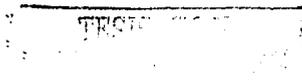
³- Ibidem, p. 28.

1.1.1. VALORES ECONÓMICOS Y ECOLÓGICOS

Desde los griegos en el Mediterráneo hasta los chinos en el Mar Amarillo, el medio ambiente marino ha sido la columna vertebral en la provisión de alimentos, comercio, industria y transporte, durante siglos. Las antiguas civilizaciones nacieron en las costas de los mares interiores en donde abundaba la pesca y el comercio era relativamente fácil de manejar. La evidencia arqueológica del Pacífico Occidental revela que el Homo Erectus comenzó a construir botes desde hace 800.000 años, sugiriendo que el hombre recurría al mar para alimentarse muchísimo antes de cultivar la tierra. Gran cantidad de fósiles a lo largo de las costas de Perú indican que la población recolectaba mariscos de las aguas de marea hace unos 12.000 años. Actualmente, en promedio, la población recibe aproximadamente el 6 por ciento del total de proteínas y el 16 por ciento de su proteína animal de los recursos pesqueros. Cerca de mil millones de personas, predominantemente en Asia, dependen de la pesca para satisfacer, como mínimo, el 30 por ciento de su dieta proteínica animal. La mayoría de esta pesca proviene de los océanos, pero cada vez con mayor frecuencia, los peces son cultivados en estanques más que capturados en su estado silvestre. La acuicultura basada en la práctica asiática tradicional de cultivar peces en estanques, ha comenzado a explotarse en estos últimos años. Ahora constituye uno de los sectores de más rápido crecimiento en la producción mundial de alimentos⁴.

Además de recoger alimentos del mar, el hombre, tradicionalmente, ha dependido de los océanos como un medio de transporte. Herramientas de metal encontradas a lo largo de la llanura costera de Yemen y algunas lápidas de piedra descubiertas en Egipto, revelan un floreciente comercio marítimo en los Mares Mediterráneo y Rojo y sus alrededores, que data de la Edad de Bronce, hace

⁴.- Ibidem. p. 30.



aproximadamente 5.000 años. Aprovechando los fuertes vientos alisios y el viento estacional monzón que sopla en el Océano Índico, los árabes establecieron rutas comerciales, largas y permanentes, aproximadamente hacia el año 100 a.C. Muy diferentes de estos centros primitivos de comercio marítimo, los ejes del tráfico marítimo moderno de hoy, están dominados por compañías multinacionales que están más influenciadas por la subida y baja de precios de las bolsas de valores que por las mareas y los vientos alisios. Los modernos buques rastreadores pesqueros, buques tanque, porta-aviones y buques contenedores siguen una ruta determinada por el haz de los radiofaros electrónicos, satélites y computadores. Naturalmente, el cambio tecnológico plantea desafíos así como también innovaciones potenciales: dos buques transatlánticos, construidos recientemente, son demasiado largos para cruzar el Canal de Panamá. La sociedad, ahora, deriva una parte sustancial de energía y combustible del mar - una tendencia que era inconcebible, virtualmente, hace un siglo. Y en una época de derribar barreras al comercio y aumentar las presiones a los recursos terrestres, las nuevas industrias marítimas tales como la producción de energía térmica y mareal de los océanos, prometen llegar a ser aún más vitales para el funcionamiento de la economía mundial. El volumen del comercio internacional, habiéndose incrementado seis veces entre 1955 y 1995, se estima que se triplicará nuevamente hacia el año 2020, de acuerdo con la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera de Estados Unidos - y se calcula que el 90 por ciento del mismo va a movilizarse por vía marítima. En contraste con las áreas de pesca y corredores marítimos conocidos, se creyó durante mucho tiempo que las profundidades del océano eran una inmensa superficie para depósito de desechos, inhóspita si no completamente desprovista de vida. Desde el primer desplazamiento de sumergibles en la década de los años 1930s y posteriormente las cámaras acústicas y de presión submarinas más avanzadas, en los años 1960s, la exploración científica y comercial ha sido de mucha utilidad para conocer la vida en la profundidad del océano y la historia geológica del antiguo océano. Las actividades de minería para extracción de arena, grava, coral y minerales en general (incluyendo azufre y más recientemente, petróleo) se han



desarrollado en aguas someras y plataformas continentales durante décadas, aunque la minería mar adentro está restringida estrictamente en algunas aguas territoriales.

1.1.2 TENDENCIAS Y VALORES DE INDUSTRIAS OCEÁNICAS.

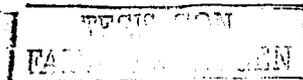
PESQUERÍAS.- Las capturas de pesca se quintuplicaron desde 1950; el suministro global per cápita subió de 8 kilogramos en 1950 a 15 kilogramos en 1996; actualmente 200 millones de personas dependen de la pesca para su subsistencia; el 83 por ciento de la pesca por valor importado a países industriales. Su valor hasta 1995 ascienda a \$80 mil millones de dólares.⁵

COMERCIO DE ULTRAMAR Y TRANSPORTE MARÍTIMO. Desde 1995, el volumen actual de embarques se subió seis veces a 5 mil millones de toneladas de hidrocarburos, mercancías secas a granel y otras cargas transportadas en 1995; 27.000 buques matriculados - cada uno con un tonelaje bruto de más de 1000 ton; la mitad de la carga embarcada en países industriales. En tanto que tres cuartas partes, descargadas en países industriales. Su valor hasta 1995 ascendía a 155 mil millones de dólares.⁶

ACTIVIDADES MAR ADENTRO DE EXTRACCIÓN DE HIDROCARBUROS Y GAS.- Aproximadamente el 26 por ciento de los hidrocarburos y gas natural a nivel mundial proviene de las instalaciones de perforación mar adentro en aguas del Medio Este, Estados Unidos, América Latina y Mar del Norte. Su valor hasta 1995 ascendía a \$132 mil millones de dólares.

⁵.- Sanchez Rodriguez, Luis.- aprovechamiento de los recursos del mar; de la Zona Exclusiva de pesca a la Zona NACIONAL DE Recursos.- Edit. Ministerio de Asuntos Exteriores.- Madrid 1996.- pp. 108-373.

⁶.- Ibidem. p.110.



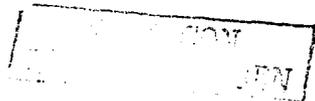
Por otra parte, los depósitos de manganeso, oro, níquel y cobre, en las profundidades del mar, aislados pero altamente concentrados, descubiertos por primera vez en los años 1970s, continúan siendo una tentación para los grandes inversionistas. Estos valiosos nódulos, desde el punto de vista tecnológico, son difíciles de extraer y son una empresa costosa, dadas las extremas presiones y profundidades en donde están localizados. Un compromiso internacional en virtud de las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1994 relativas a la minería de las profundidades del lecho marino, ha abierto la posibilidad de realizar algunas actividades de explotación minera en aguas internacionales. Sin embargo, no parece probable que esta actividad se desarrolle pronto puesto que los precios de los minerales se mantienen bajos, la demanda aún se satisface plenamente con los recursos terrestres y el costo de las operaciones submarinas sigue siendo demasiado elevado.⁷

Posiblemente más valiosos aún que la riqueza mineral de los océanos, son los recursos vivos aún no aprovechados - nuevas formas de vida, medicinas potenciales y material genético. Por ejemplo, en 1997, los investigadores médicos encontraron por casualidad un compuesto nuevo en las lijas (tiburones pequeños) que detiene la propagación del cáncer cortando el fluido sanguíneo a los tumores. La esperanza de encontrar curas en especies marinas para salvar vidas está convirtiéndose, paulatinamente, en una realidad comercial para los bio-prospectores e industrias farmacéuticas puesto que se han descubierto medicinas anti-inflamatorias y contra el cáncer, por ejemplo, y ya se están intentando otros avances. Sin embargo, manejar inadecuadamente el océano por favorecer el desarrollo comercial imprevisto, así sea pretextando el aprovechamiento de la riqueza mineral o médica, exige una estrecha vigilancia. Dado lo poco que sabemos - solamente el 1.5 por ciento de la profundidad

7.- Pérez González, Manuel.- "La Investigación Científica Marina y el nuevo Derecho del Mar desde la perspectiva española".- Anuario de Derecho Marítimo 1986, pp.83-86.

del mar ha sido explotada hasta ahora, por no decir inventariada adecuadamente - toda explotación podría ser potencialmente irreversible en estos medio ambientes únicos. Aunque los minerales del lecho marino están ahora sujetos a vigilancia internacional, la prospección de los recursos biológicos vivos está totalmente sin reglamentar. Además de albergar un inmenso orden de diversidad biológica, el medio ambiente marino desempeña funciones tan vitales como la producción de oxígeno, reciclaje de nutrientes, protección contra tempestades y regulación del clima - servicios que con frecuencia, se dan por hecho. La zona costera es desproporcionadamente valiosa: la actividad biológica marina está concentrada a lo largo de los litorales del mundo en donde las aguas superficiales iluminadas por el sol reciben nutrientes y sedimentos de la afluencia de fuentes terrestres, deltas fluviales y precipitaciones y en los sistemas de surgencias en donde las corrientes frías de aguas profundas, ricas en nutrientes, tropiezan con los márgenes continentales. Esta zona provee el 25 por ciento de la productividad biológica primaria del planeta y un estimado del 80 al 90 por ciento de la captura de pesca comercial a nivel mundial. Un estudio reciente reportó que los medio ambientes costeros suministran el 38 por ciento de las mercancías y servicios del total que provee el conjunto global de ecosistemas de la Tierra, mientras que los océanos abiertos contribuyen con un 25 por ciento adicional.

El valor del total de mercancías y servicios oceánicos se ha estimado en \$21 trillones de dólares, 70 por ciento más que el valor de los sistemas terrestres. Los océanos son vitales para el equilibrio de la vida tanto químico como biológico. El mismo mecanismo que creó la atmósfera actual - fotosíntesis - continúa hoy nutriendo la cadena alimenticia marina. El fitoplancton -diminutas plantas microscópicas- toman el dióxido de carbono (CO2) de la atmósfera y lo convierten en oxígeno y azúcares



1.1.3. PROBLEMÁTICAS MARÍTIMAS.

Como se anotó antes, las principales amenazas a los océanos como son la pesca excesiva, degradación de hábitats, contaminación, introducción de especies foráneas y el cambio climático, son tanto inducidas por el hombre, en gran medida, como también por efectos sinérgicos. La pesca, por ejemplo, ha alterado dramáticamente la cadena alimenticia marina y las áreas de hábitats submarinos. Entre tanto, el litoral que es la defensa del océano, es decir; la zona costera, está desintegrándose gradualmente por tantos años de degradación y fragmentación y sus aguas se han tratado como un receptor de desechos durante generaciones. La combinación de factores como la sobre explotación pesquera, la pérdida de áreas amortiguadoras y la creciente contaminación han sofocado severamente la vida marina y los medios de subsistencia marinos en algunas áreas. Esta perturbación del ecosistema marino ha facilitado, a su vez, el dominio de especies invasoras y los cambios del clima. La salud de las pesquerías marinas es un factor importante para la salud de los océanos. En la superficie, todo parece bien. La producción pesquera mundial (capturas silvestres y especies cultivadas) alcanzó el registro más alto hasta el presente en 1996 de 120 millones de toneladas, seis veces la producción de 1950. Pero bajo superficie, las cosas no son tan brillantes. Los años de implacable explotación de los océanos han cobrado su tributo: 11 de las 15 áreas de pesca más importantes del mundo y el 70 por ciento de las principales especies pesqueras ya están, bien, totalmente explotadas o, sobre explotadas, de acuerdo con la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura -FAO⁸.

Esta aparente contradicción se puede explicar por dos factores. La salida de productos de acuicultura en continuo crecimiento - de 7 millones de toneladas de pescado en 1984 a 23 millones de toneladas en 1996 encubre la aguda reducción de la mayoría de los valiosos bancos de peces del mundo. La población de tiburones

⁸.- Infante Caffi, María Teresa.- "La Explotación de los Recursos Pesqueros en Alta Mar".- La Pesca en Chile.- Edit. Valparaíso, 1986.- p. 26.

(herederos de una antiquísima estirpe de vertebrados que data de hace algunos 400 millones de años) está en el índice más bajo de todos los tiempos. Su longevidad y bajos promedios de reproducción hacen de los tiburones una especie particularmente vulnerable a la sobre explotación. Otros predadores marinos significativos, incluyendo el atún, el pez espada y el bacalao están corriendo la misma suerte.⁹

Los pescadores son ahora tan eficientes que pueden (y lo hacen) destruir poblaciones enteras de peces y luego movilizarse hacia otras especies diferentes o a otra área de pesca en cualquier parte del mundo. Después de la reducción de los bancos de peces a finales de los años ochentas y comienzos de los noventas, por ejemplo, los pescadores aún trabajando en la región de los Grandes Bancos frente a la costa atlántica de Canadá, comenzaron a capturar lijas (un tipo de tiburón), rayas, pescadores o peses sapos, y otras especies en otros tiempos consideradas como desechables. Y en el Pacífico Sur, la captura de trucha de mar - sin contraponer los modernos buques y aparejos de alta tecnología, se desplomó vertiginosamente en un 70 %, en sólo seis años.

La pesca excesiva plantea una seria amenaza biológica para la salud de los océanos. En primera instancia, las consecuentes reducciones en la diversidad genética de las poblaciones de desove hacen más difícil para las especies adaptarse a los futuros cambios medioambientales. Las especies como la trucha de mar, por ejemplo, pueden haber sido capturadas hasta el punto en que la recuperación futura es imposible. Segundo, la declinación de una especie puede alterar las relaciones predador-víctima y dejar los ecosistemas vulnerables a especies invasoras. La sobrecaptura del pez ballesta y del pez globo como recuerdo de los arrecifes coralinos del Caribe, ha menoscabado la salud de todo el arrecife. Como estos peces se han reducido, las poblaciones de sus presas, los crizos de mar aumentaron, dañando el coral al rozar las capas protectoras

⁹.- Ibidem. p. 27.



de algas y afectando la industria local de buceo en zonas arrecifales. Estas tendencias también han tenido enormes consecuencias sociales. El bienestar de más de 200 millones de habitantes, alrededor del mundo, que dependen de la pesca como fuente de ingresos y de sustento, está amenazado severamente. A medida que las pesquerías van desapareciendo, igualmente se reducen las comunidades costeras que dependen de la pesca como su forma de vida.

Quienes viven de la pesca y las pequeñas industrias pesqueras que capturan aproximadamente el 50 por ciento de la producción mundial, sufren las mayores pérdidas puesto que no tienen los medios para competir con las grandes flotas pesqueras ni con la tecnología. De otra parte, la salud de más de mil millones de consumidores de bajos recursos quienes dependen de las cantidades mínimas de pescado para su dieta alimentaria, está también en riesgo puesto que la participación del producto capturado que es cada vez mayor, el 83 % de valor, se exporta anualmente a países industriales.

Pese al constante y creciente apetito humano por la comida de mar, se desperdician grandes cantidades del producto, cada año, debido a que el pescado capturado no ha alcanzado el tamaño adecuado o es de especies o sexo no comerciables o en razón a que el pescador no tiene licencia de pesca y debe por tanto, deshacerse del producto. La FAO estima que los descartes de pescado sin contar mamíferos marinos, las aves marinas y las tortugas; ascienden a 20 millones de toneladas, lo cual equivale a una cuarta parte del total de las capturas marinas anuales.

Otra amenaza para las áreas de hábitats proviene de la pesca a la rastra, proceso en el cual las redes y cadenas son haladas a través de vastas áreas de lodo, rocas, grava y arena esencialmente barriendo en algunos casos, minando todo a su alrededor. Según recientes estimativos, los pescadores capturan por este método de arrastre todas las conchas continentales del océano por lo menos una vez cada dos años y toman algunas



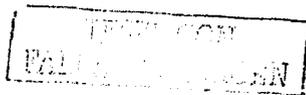
áreas como objetivo de pesca, repitiendo la operación de arrastre varias veces durante una misma estación. Actualmente considerada como una causa de degradación del hábitat, la pesca a la rastra perturba las comunidades bénticas (cuyo hábitat es el fondo marino) así como también diversidad de especies localizadas y otros suministros alimenticios.

1.1.4. PÉRDIDAS ECONÓMICAS CAUSADAS POR LAS MAREAS ROJAS.

Como parte de un grupo más amplio de químicos, conocido como contaminantes orgánicos persistentes (POPs), estos componentes son difíciles de controlar porque no se degradan fácilmente. (Los POPs incluyen químicos tanto clorinados como brominados.) Altamente volátiles en temperaturas cálidas, los POPs tienden a circular hacia medio ambientes más fríos, en donde las condiciones son más estables, tal como el Círculo Ártico. La contaminación por metales pesados es otro legado de la era industrial. En el Mar Báltico, las concentraciones de mercurio se han incrementado cinco veces durante los últimos 50 años, debido, en gran parte, a los depósitos aéreos que resultan de la quema de combustibles fósiles. En el Báltico, muchas especies de peces están en lista negra, porque contienen altas concentraciones de mercurio peligrosas para el consumo humano. Una tendencia similar se presenta en los Grandes Lagos de Estados Unidos¹⁰.

Los medio ambientes acuáticos, altamente presionados, son más susceptibles a las especies colonizadoras que incursionan muy rápidamente. Debilitado ya por un conjunto de factores como la pesca excesiva, la degradación del hábitat costero y la creciente contaminación agrícola e industrial, el Mar Negro, por ejemplo, fue afectado

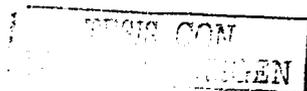
¹⁰,- Yturriaga Barberan, José Antonio.- "Conflicto Pesquero canadiense-comunitario: ¡Y luego dicen que el pescado es caro!.- Edit. RIE Vol. XXII (2), 1996.- pp. 511-530.



por la introducción de especies exóticas en los años de 1980. Sin enemigos naturales en los Mares Azov y Negro y con un gusto por los huevos de pescado, larvas y otros organismos zooplanctónicos, las medusas del Atlántico; probablemente transportadas en el agua de lastre de algún buque, aniquilaron la vida en el Mar Negro.

Se estima que aproximadamente el 85% de las especies marinas, incluyendo una mayoría de bancos de peces comerciales, han desaparecido. Debido a que las elevaciones de temperatura hacen que las aguas se expandan, un calentamiento mundial puede generar tormentas más frecuentes y más fuertes y lesivas. En 1995, los científicos registraron la temperatura superficial del mar, más alta hasta ahora en el Océano Atlántico Norte, el mismo año en que la región fue afectada por 19 tormentas tropicales, dos veces el promedio de 49 años atrás. Irónicamente, las barreras costeras, diques de mar, rompeolas y espigones diseñados para proteger los asentamientos humanos del oleaje de tormentas posiblemente exacerbaron el problema de la erosión e inestabilidad costeras puesto que crean canales interiores más profundos que aumentan la intensidad de la ola y mantienen los vientos.

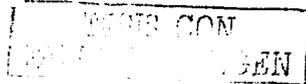
Dependiendo de la proporción y extensión del calentamiento, los niveles del mar a nivel mundial pueden elevarse de 5 a 95 cm. hacia el año 2100, hasta cinco veces más de lo registrado durante el último siglo. Los efectos de esta migración litoral podrían ser dramáticos: una elevación de un metro podría inundar gran parte de la ciudad de Nueva York, incluyendo todo el sistema subterráneo y los tres aeropuertos principales. Los daños y pérdidas económicas podrían representar para la economía mundial aproximadamente 970 mil millones de dólares en el 2100, de acuerdo con la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo. Naturalmente, los costos humanos serían incalculables, especialmente en los deltas ribereños bajos densamente poblados de Bangladesh, China, Egipto y Nigeria.



1.1.5. MANIPULACIÓN DE LOS OCÉANOS

Durante siglos, controlar la frontera oceánica significaba explotarla para beneficio económico y militar. En realidad, una época de sólo 30 años conocida como la Edad Europea de Exploración, de 1492 a 1522, aseguró virtualmente que los siguientes 500 años serían de una creciente dependencia social de los océanos para el transporte, el comercio y la alimentación. En el proceso, abrieron el mundo a la era moderna del comercio mundial, viajes, intercambio cultural y colonización. Los viajes de Vasco da Gama a la India, Cristóbal Colón al "Nuevo Mundo" y Fernando de Magallanes alrededor del mundo mostraron que los océanos podrían servir de enlace vital a tierras y recursos inexplorados. Lo que previamente se había identificado como *terra incógnita* en los mapas europeos, llegó a ser un poco más familiar. La noción de que los océanos proveen recursos ilimitados y son algo que debe conquistarse y controlarse, ha persistido desde entonces.

La concepción fronteriza terminó también en sí misma en doctrina jurídica. En 1604, el alemán Hugo Grotius (colega), escribió *Mare Liberum* "Libertad de los mares" en nombre de una compañía comercial alemana. Enfurecido por las pretensiones de exclusividad portuguesas y españolas para comerciar con las Islas de las Especias, Grotius argumentó a favor del acceso libre y abierto para todos, especialmente del alemán: "El mar es común para todos porque es tan ilimitado que no puede llegar a ser posesión de alguien...ya sea... desde el punto de vista de la navegación o de las pesquerías." Este concepto se remonta hasta los inicios del Derecho Romano y se practicó por mucho tiempo en las sociedades marítimas asiáticas. Las ciudades como Inglaterra, España, Portugal y más tarde Alemania, dependían de la libertad de la navegación para controlar los pueblos y los recursos. Estos países trataron de limitar las reclamaciones de otras naciones sobre mar territorial de las reconocidas 3-12 millas mar adentro hasta buena parte de este siglo. Más importante aún, los océanos en sí, no fueron considerados como una fuente de riqueza sino hasta después de la Segunda

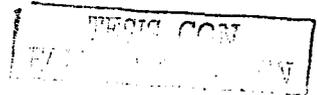


Guerra Mundial. Hacia comienzos del siglo XX, las pesquerías ya mostraban signos de tensión; la tecnología que avanzaba rápidamente, amplió los usos de los océanos y aceleró la proporción a la cual se pueden generar efectos nocivos; y, un mayor número de naciones y grupos de interés entraron en controversias por los derechos de acceso. La cuestión difícil era (y sigue siendo) cómo limitar el acceso.¹¹

En 1945, Estados Unidos fue el primer país en extender su control de la tradicional zona territorial de 12 millas hasta la zona contigua de alta mar. En virtud de la Proclama de Truman, los funcionarios estadounidenses justificaron el movimiento como una forma de proteger en mejor forma sus pesquerías, establecer zonas de conservación y explotar los minerales del lecho marino de la plataforma continental. Muchos países que dependían de las pesquerías siguieron pronto el ejemplo, provocando una toma marítima general. En una década, varios países latinoamericanos, incluyendo Argentina, Perú, Chile y Honduras, habían extendido sus jurisdicciones hasta las 200 millas náuticas para proteger sus pesquerías de intrusiones externas y reclamar los recursos de la plataforma continental.

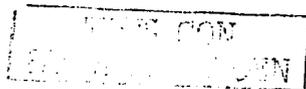
Lo que comenzó como una tendencia aislada en los años 1950s y 1960s se convirtió rápidamente en un fenómeno mundial. Hacia 1973, casi el 35 por ciento de las áreas oceánicas equivalente a toda la masa terráquea del Planeta Tierra, fue reclamada por los estados ribereños, muchos de los cuales eran países en desarrollo. Estas reclamaciones condujeron a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convenmar), aunque el tratado no entraba en vigor formalmente sino hasta que 60 países lo hubieran ratificado en Noviembre de 1994. Conocido como la "Constitución de los Océanos", este tratado de Naciones Unidas marcó el final de una era: los recursos dentro de las 200 millas náuticas más próximas a la línea de costa quedaban ahora bajo la jurisdicción nacional; solamente la alta mar continuó abierta

¹¹.- Colombos C. John. Op cit. p.168.



para todos. En virtud de la Convención del Mar, los países ribereños tenían garantizados sus derechos sobre el uso y desarrollo de las pesquerías dentro de una Zona Económica Exclusiva de 200 millas náuticas. Con el privilegio de controlar el acceso llegó la responsabilidad de proteger y conservar los recursos marinos. En parte, la convención de 1982 simplemente formalizó lo que ya era aceptado como Derecho Internacional Consuetudinario - en particular, el derecho de las reclamaciones nacionales sobre la Zona Económica Exclusiva. Pero la Convención fue más allá de las prácticas existentes. Redistribuyendo el control desde los países pesqueros poderosos hasta los países ribereños de todo el mundo, la Convención sobre el Derecho del Mar, reasignó los recursos marinos mundiales. A comienzos de los años 1950s, por ejemplo, cerca del 80 por ciento de la captura pesquera mundial, fue realizada por los países industriales. Cuarenta años después, el 64% de la captura estuvo en manos de los países en desarrollo. La Convención del Mar también estableció una amplia estructura para reglamentar el uso de los océanos y determinar tales usos dentro del contexto de protección medioambiental. Más que tratar de dirigir intereses individuales, la Convención reconoció la necesidad de las Partes de negociar acuerdos adicionales complementarios y más específicos. A pesar de estos beneficios, el proceso de nacionalizar las aguas entró en conflicto con la realidad multinacional causada por los problemas de contaminación translimítrofe. Y esta Convención, ni resolvió el tema de la pesca excesiva ni simplificó la protección de los recursos marinos.

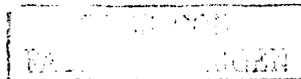
En 1967, bastante antes de que el texto final de la Convención fuera aprobado, el buque tanque de bandera liberiana Torrey Canyon encalló frente a la costa suroeste de Inglaterra, vertiendo 120.000 toneladas de petróleo crudo (tres veces más de la cantidad que el Exxon Valdez derramó en Alaska 22 años después). Este incidente, el mayor de una serie de grandes desastres durante los años de 1960, llevó el horror de la contaminación marina a los titulares de prensa a nivel mundial y ayudó a motivar la acción internacional. Trabajando con gobiernos nacionales, la Organización Marítima Internacional de Naciones Unidas (OMI) impuso normas estrictas de seguridad y



protección medioambiental a las crecientes industrias petroleras durante las décadas de los años setentas y ochentas en un esfuerzo para detener el vertimiento en el mar y las descargas desde los buques y prevenir los derrames accidentales de hidrocarburos. Gracias a las nuevas normas, que establecen la construcción de buques con doble casco, mejoró los procedimientos de manipulación de carga y estableció medidas de precaución para las operaciones en los terminales portuarios y marítimos, el volumen de derrames de petróleo en el mar bajó en un 60% desde 1981, aunque la cantidad de hidrocarburos embarcados casi se ha duplicado. Pero los representantes industriales y los legisladores gubernamentales sólo han comenzado a tener en cuenta la contención de los efectos nocivos de las operaciones rutinarias del transporte marítimo y de los buques tanque.

El hecho de que los océanos sean tan vitales para la economía mundial y para la salud humana y del planeta, puede ser la mayor motivación del accionar preventivo considerándose a la Zona Económica Exclusiva como la puerta de acceso a los Estados Riberños, a través de la cual se aplique el control necesario, para la solución de los males marítimos que aquejen a su población.

Lo cierto es, aunque el alcance de los asaltos y amenazas contra los océanos es amplio, los beneficios que los océanos brindan son invaluable y compartidos por todos. Que ofrecen una extraordinaria oportunidad para forjar un nuevo sistema de ordenamiento y cooperación internacional cimentado en el aprovechamiento participativo de los recursos e intereses comunes. Sin embargo, el logro de estos difíciles objetivos comienza con la tarea técnicamente sencilla pero políticamente intimidante de sobreponerse a la carga de varios miles de años de una conducta profundamente arraigada. Eso nos exige mirar los océanos no como una frontera económica para explotar sino como una frontera científica para explorar y una frontera biológica para usarla con cuidado. Durante generaciones, los océanos han acercado a la población hacia sus costas por una breve mirada al horizonte, un sentido de proporción y una



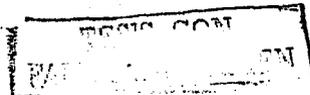
admiraación temerosa ante el poder de la naturaleza. Hoy los océanos suscitan un sentido de admiración diferente a los observadores cautelosos: la alerta de que nuestros impactos en la Tierra están excediendo los límites naturales y poniendo en peligro de interrumpir el curso de la vida. Desafortunadamente, las acciones de protección ya están bastante retardadas con respecto a lo que se requiere. La forma en que decidamos reaccionar determinará el futuro del planeta. Precisamente porque se sabe tan poco acerca de las condiciones del océano, debemos enfocar este desafío con precaución y cuidado. Los océanos no son simplemente un sistema más bajo presión - son vitales para nuestra supervivencia.

1.2. DEFINICIONES DE LOS ESPACIOS MARINOS NACIONALES

DERECHO DEL MAR: Equivale en su contenido a un volumen por la gran complejidad de la materia y el variado número de elementos que conforman este tema, pero lo podemos definir de la siguiente manera: Como un conjunto de obligaciones y derechos que tienen los Estados ribereños y aquellos que no lo son, para regular las relaciones marítimas tanto comerciales como de guerra, de explotación de los recursos vivos y no vivos, de investigación, preservación del medio marino como futura y única fuente de abasto para la humanidad en las divisiones establecidas y acordadas por los diferentes países.¹²

Las clasificaciones legales ("Regímenes") de las áreas oceánicas y aeroespacial afectan directamente las operaciones navales al determinar el grado de control que un Estado ribereño o archipelágico puede ejercer sobre la conducción de buques mercantes,

¹².- Cervantes Ahumada Raúl, *Derecho Marítimo*, Ed. Herrero, México, 1977, p. 186



buques de guerra y aeronaves extranjeras que operan dentro de estas áreas. ¹³

ZONA CONTIGUA: Es una zona de alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración, sanitaria y de contaminación que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial;
- Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial;
- La zona contigua no se puede extender más allá de doce millas contadas desde la línea de base a partir de donde se mide la anchura del mar territorial.
- Cuando las costas de dos Estados estén situadas frente a frente o sean adyacentes, salvo acuerdo en contrario entre ambos Estados, ninguno de ellos podrá extender su zona contigua más allá de la línea media cuyos puntos "a" sean todos equidistantes de los puntos más próximos de la línea de base que sirvan de punto de partida para medir la anchura del mar territorial de cada Estado. ¹⁴

ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA: Espacio marítimo de marcado carácter

¹³.- Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar 1982. Senado de la República. *Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México*. Tomo XXIV 1981-1982. México, 1986.

¹⁴.- Convención Sobre Mar Territorial y la Zona Contigua 1958. Senado de la República. *Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México*. Tomo XIV. 1957-1959. Primera Parte. pp. 393-403. 1972.

económico, nacido en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.- Su concepto, régimen y naturaleza jurídica están definidos en la parte V de la Convención de 1982 que comprende los Artículos 55 a 75.-Es un área situada más allá del Mar Territorial y adyacente a éste, sujeto al régimen jurídico específico establecido en esta parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado Ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta convención, su anchura máxima es de 200 millas marinas contadas desde la línea de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial. En ella, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación y sobre suelo y de tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades. Este espacio marino, es de naturaleza sui generis o especial; tiene un Status jurídico distinto del Mar Territorial y de la Alta Mar¹⁵.

LÍNEAS DE BASE MARÍTIMAS: El mar territorial y todas las zonas marítimas se miden a partir de las líneas de base. Para calcular la extensión de las zonas marítimas reclamadas, es necesario comprender primero como se trazan dichas líneas¹⁶.

LÍNEA DE BAJAMAR: La línea de base a partir de la cual se miden los reclamos marítimos de un Estado es la línea de baja mar que se extiende a lo largo de la costa¹⁷.

LÍNEAS DE BASE RECTA: En los casos en que la utilización de la línea de baja mar no fuera práctica, como cuando la costa presente muchas escotaduras o

¹⁵.- El Derecho del Mar.- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.- Naciones Unidas, Nueva York, 1984.- pp. 49-50.

¹⁶.- Ibidem. pp. 36-37.

¹⁷.- Ibidem. p. 23.



cuando exista una franja de islas en las proximidades de la costa, el país ribereño o archipelágico podrá utilizar líneas de base rectas. Por regla general, las líneas de base rectas no deben alejarse de la dirección general de la costa ni las áreas marítimas que encierran deben estar vinculadas estrechamente con el territorio continental. Un país ribereño o archipelágico que utilice líneas de base rectas debe indicarlas claramente en sus cartas o publicar una lista de coordenadas geográficas de los puntos que las unen.¹⁸

LÍNEAS COSTERAS INESTABLES: En los lugares en que la línea costera sea sumamente inestable debido a condiciones naturales, por ejemplo por la existencia de deltas, se podrá establecer líneas de base rectas que conecten los puntos correspondientes en la línea de baja mar. Estas líneas de base rectas permanecerán en vigencia, a pesar de las regresiones o avances de la línea costera, hasta que el país ribereño o archipelágico decida cambiarlas¹⁹.

ELEVACIONES DE BAJAMAR: Una elevación que emerge en baja mar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que si bien permanece sobre el nivel del agua cuando la marea es baja, se sumerge en pleamar. En general, no pueden trazarse líneas de base rectas desde o hacia una elevación en baja mar, a menos que se construya allí un faro u otra instalación similar que permanezca siempre sobre el nivel del agua²⁰.

BAHÍAS Y GOLFOS: Existe una fórmula compleja para determinar las líneas de base que encierran la boca de lo que se conoce, desde el punto de vista legal, como una bahía o golfo. A los fines del trazado de líneas de base, una "bahía" es una escotadura bien pronunciada en la línea costera de proporciones tales que puede encerrar aguas en su interior y no constituye simplemente una mera curvatura de la

¹⁸ - Ibidem. p. 24.

¹⁹ - Idem.

²⁰ - Ibidem. p. 25.

costa. La superficie de agua de la "bahía" debe ser mayor que la de un semicírculo cuyo diámetro sea equivalente con el largo de la línea trazada desde un extremo a otro de la boca. Cuando la entrada tenga más de una boca debido a presencia de islas, el diámetro del semicírculo de referencia deberá ser equivalente a la suma de las líneas que unen las diferentes bocas.²¹

La línea de base que cruza la boca de una bahía no debe exceder las 24 millas náuticas de longitud. En los casos en que la anchura de la boca supere las 24 millas náuticas, se trazará dentro de la bahía una línea de base de 24 millas náuticas de manera que encierre la máxima superficie de agua. Cuando la prueba del semicírculo se cumple y puede trazarse una línea de 24 millas náuticas o de menor longitud, las aguas encerradas constituyen una bahía en el sentido legal.

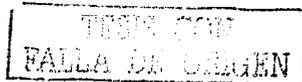
BAHÍAS HISTÓRICAS: Las Bahías así denominadas no se determinan por el semicírculo y las disposiciones sobre las líneas de 24 millas náuticas descritas anteriormente. De acuerdo con las normas internacionales para establecer un reclamo sobre una bahía histórica, un país debe demostrar que ha ejercido autoridad sobre ella de forma manifiesta, efectiva, ininterrumpida, y permanente, a lo que debe agregarse que otros Estados deben prestar consentimiento al ejercicio de dicha autoridad.²²

EL GOLFO DE CALIFORNIA: El problema y la doctrina sobre las bahías históricas tienen para nosotros singular importancia, porque es el problema del Golfo de California, y porque la doctrina jurídica y los principios del Derecho Internacional atribuyen a nuestro país el derecho de considerar tal espacio marítimo como aguas interiores mexicanas.²³

²¹.-Ibidem

²².- Ibidem. p. 24.

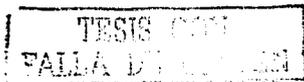
²³.- Ibidem. p. 27.



Podemos atacar este problema en dos planos: primero, en el ámbito del derecho interamericano, y segundo, en el plano mundial.

En el primer plano, hemos visto ya los Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar. El Golfo de California, geográfica o topográficamente es una entrante de mar cuya superficie es mayor que la del semicírculo trazado tomando como diámetro la longitud de la línea que une los puntos de entrada a la bahía. (y el derecho interamericano no tiene la limitación de las 24 millas establecidas por la Convención de Ginebra).

En el campo legislativo hemos dividido, seguramente bajo la influencia de la Convención ginebrina, en dos partes la superficie del Golfo de California. Por decreto de 30 de agosto de 1968, hemos aplicado el sistema de líneas rectas de base para desplantar el mar territorial en el interior del Golfo de California. Así, al unir los puntos salientes de las islas que forman cadena a la altura del municipio de Hermosillo, de dichas islas hacia el norte del Golfo queda como mar interior; pero esta inconveniente solución deja una porción de alta mar hacia el sur, que impedirá, seguramente, proteger en forma adecuada la fauna marina propia del Golfo. Es el Golfo de California una bahía histórica, porque desde la época colonial el Estado Español ejerció soberanía irrestricta sobre dicho espacio marítimo, sin que nación alguna discutiera tal soberanía. Como causahabiente de España, México continuó ejerciendo soberanía sobre el Golfo, el que ha sido considerado, a partir de la independenciam, como un mar mexicano, el único país que por su vecindad hubiera estado en posibilidad de discutir la soberanía de México, ha sido Estados Unidos, y nuestro vecino ha reconocido siempre los derechos mexicanos sobre el Golfo de California. Tan es así que Estados Unidos ha negociado con México el derecho de libre paso de sus navíos y sus ciudadanos sobre nuestro mar interior californiano. En el artículo VI del Tratado de Paz, Amistad y Límites celebrado con Estados Unidos y que puso fin a



la inícuu guerra de 1847-48 se lee " Los buques y los ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California". En el Tratado de Límites, celebrado el 30 de diciembre de 1853 (conocido como Tratado de la Mesilla), puede leerse: "...Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo, libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California para sus posesiones sitas al norte de la línea divisoria de los dos países, entendiéndose que el tránsito ha de ser navegando por el Golfo de California..."

DESEMBOCADURA DE RÍOS: Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de su desembocadura entre los puntos de la línea de baja mar de sus orillas.²⁴

ARRECIFES: La línea de baja mar de un arrecife puede utilizarse como línea de base para las islas situadas en atolones o que tienen franjas de arrecifes.²⁵

OBRAS PORTUARIAS: Las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que integren el sistema portuario se considerarán parte de la costa a los fines de la marcación de líneas de base. Las construcciones portuarias son estructuras tales como espigones, escolleras y rompeolas, erigidas a lo largo de la costa en ensenadas o ríos con fines de protección o para cerrar áreas de mar adyacentes a la costa con el fin de proveer lugares de fondeo y refugio.²⁶

²⁴- Ibidem. pp. 24.

²⁵- Ibidem. p. 37.

²⁶- Diccionario Jurídico Espasa.- Fundación Tomas Moro.- Espasa Calpe, S.A., Madrid 1998. P. 708.



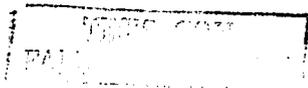
ISLAS, ROCAS Y ELEVACIONES EN BAJAMAR: Cada isla tiene su propio mar territorial el que -como en el caso del territorio continental- se calcula a partir de una línea de base. Una isla es una porción de tierra de formación natural rodeada de agua que se mantiene sobre el nivel del agua durante la pleamar. Las rocas son islas no habitables por el hombre que no tienen vida económica propia. Si afloran del agua durante la pleamar, tienen un mar territorial determinado de acuerdo con los principios mencionados en el párrafo referido a las líneas de base. Una elevación en baja mar (sobre el nivel del mar en baja mar pero sumergida durante la pleamar), situada total o parcialmente dentro del mar territorial, puede utilizarse a los fines de la determinación del mar territorial como si fuera una isla. Cuando la elevación en baja mar está situada completamente fuera del mar territorial no posee mar territorial propio.

ISLAS ARTIFICIALES E INSTALACIONES MAR ADENTRO: Las islas artificiales y las instalaciones mar adentro carecen de mar territorial propio²⁷.

RADAS: Las radas utilizadas normalmente para carga, descarga y fondeo de buques aunque situadas total o parcialmente fuera de los límites del mar territorial, están comprendidas en él. El país ribereño o archipelágico debe indicar claramente en sus cartas las radas incluidas en su mar territorial.

AGUAS ARCHIPELAGICAS: Un Estado archipelágico es aquél totalmente constituido por uno o más grupos de islas. Estos países podrán trazar líneas de base rectas que unan los puntos más externos de las islas más alejadas del archipiélago siempre que la relación agua-tierra oscile entre uno a uno y nueve a uno. Las aguas incluidas dentro de líneas de base archipelágicas se llaman aguas archipelágicas. Las líneas de base archipelágicas son también aquellas a partir de las cuales el país archipelágico mide hacia

²⁷ El Derecho del Mar.- Op cit. p. 27.



el mar sus aguas territoriales, su zona contigua y su zona económica exclusiva.²⁸

VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELAGICAS: Los Estados archipelágicos pueden designar vías marítimas a través de sus aguas archipelágicas adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves. Deben comprender todas las rutas normales utilizadas para la navegación y el sobrevuelo internacionales. Si un Estado archipelágico no designa dichas vías, los demás podrán igualmente ejercer el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas, utilizando para ello las rutas normalmente empleadas para la navegación y sobrevuelo internacionales²⁹.

ZONAS DE SEGURIDAD: Los Estados ribereños y archipelágicos podrán establecer zonas de seguridad para proteger islas artificiales, instalaciones y estructuras ubicadas en sus aguas interiores, aguas archipelágicas, mares territoriales y zonas económicas exclusivas y sobre sus plataformas continentales. En el caso de las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental más allá del mar territorial, las zonas de seguridad no podrán extenderse a una distancia mayor de los 500 metros de los bordes exteriores de las instalaciones en cuestión, excepto en los casos autorizados por normas internacionales generalmente aceptadas.³⁰

²⁸.- Ortiz Ahlf, Loretta. *Derecho Internacional Público*, 2ª. edición. Colección Texto jurídicos Universitarios. Ed. Harla, México, 1993, p. 172.

²⁹.- El Derecho del Mar.- Op cit. pp. 36-39.

³⁰.- Ibidem. pp. 60-63.

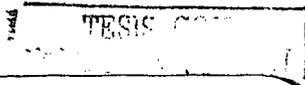
ESPACIO AÉREO: Según el Derecho Internacional, el espacio aéreo se divide en "nacional" (el que se extiende sobre el territorio, aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un país) e "internacional" (el que se extiende sobre las zonas contiguas, zonas económicas exclusivas, altamar y territorios no sujetos a la soberanía de un país). Sujeta al derecho de sobrevuelo por estrechos internacionales y vías marítimas archipelágicas todos los países gozan de plena y exclusiva soberanía sobre su espacio aéreo nacional. Excepto en los casos en que existan tratados o acuerdos internacionales que dispongan lo contrario, las aeronaves de todos los Estados pueden operar libremente en el espacio aéreo internacional sin interferencia de otros países³¹.

ESPACIO ULTRATERRESTRE: El Derecho Internacional aún no ha ofrecido una definición autorizada del límite superior del espacio aéreo sujeto a jurisdicción nacional. La práctica internacional prevé que el espacio aéreo termina en algún punto situado debajo de otro punto en donde pueden colocarse en órbita satélites artificiales sin peligro de que caigan a tierra. El espacio ultraterrestre comienza en ese punto indefinido. Todos los Estados gozan de la libertad de acceso equitativo al espacio ultraterrestre y ninguno puede incorporarlo a su espacio aéreo nacional, ni pretender su uso exclusivo.³²

MAREA NEGRA: Se denomina así, a la masa oleosa que se crea cuando se produce un derrame de hidrocarburos ocasionado por los buques petroleros en el medio marino. Se trata de una de las formas de contaminación más graves, pues no sólo invade el hábitat de numerosas especies marinas, sino que en su dispersión alcanza igualmente costas y playas destruyendo la vida a su paso, o alterándola gravemente, a la vez que se generan grandes gastos e inversiones en la limpieza, depuración y regeneración de las Zonas afectadas.

³¹.- Ibidem.. p. 37.

³².- Quiroz Richards Juan Jorge. "Espacios Legales del Mar". Revista de la Secretaría de Marina. México, D.F. 1996, p. 14.



1.3. RELACIÓN JURÍDICA DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL CON EL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO.

Se le llama derecho internacional, al que siguen los pueblos civilizados en sus relaciones recíprocas de nación a nación o de hombre a hombre por lo que se pueden distinguir en los dos aspectos: el internacional público y el internacional privado. En realidad ambos constituyen una misma ciencia, su nombre denota que ambos tienden a regular las relaciones de carácter internacional; pero mientras que el internacional público tiene como sujetos los diferentes Estados, por lo que sus relaciones son de Estado a Estado y defienden intereses generales que entrañan cuestiones de soberanía. Mientras que el internacional privado trata las relaciones que un Estado mantiene con individuos que no sean súbditos suyos. El derecho internacional público, llamado también derecho de gentes, es el conjunto de normas que regulan las relaciones recíprocas de nación a nación, como personas morales que son y tienen, como los individuos, el derecho de asegurar su existencia y su independencia. Resultado de los deberes y derechos recíprocos que se derivan de esa relación entre los diversos Estados y naciones, éstos estipulan convenios o tratados por medio de los cuales se obligan unos respecto de otros. Se considera que ha existido por lo tanto un derecho internacional desde que han existido estas relaciones, por lo que el derecho del mar para su regulación hasta nuestros días se ha valido de la diplomacia y sus agentes, la extraterritorialidad, la norma internacional, las relaciones pacíficas entre los Estados y la diferencia entre los mismos, la guerra, el pacifismo internacional, el desarme y arbitraje, la ciencia y la cultura, el medio ambiente, la efectividad del derecho internacional, así como, la Organización de las Naciones Unidas. Por lo que con los puntos anteriores se puede decir que se da en forma directa su relación con el derecho internacional público, ya que el mar como medio desde épocas remotas ha servido para llevar a cabo las relaciones entre lo pueblos, mismo que se ha venido regulando con diversos instrumentos jurídicos en primera instancia privados, los



cuales por costumbre se han adoptado como documentos públicos o de los Estados.³³

1.4. DEBATES INTERNACIONALES CON MIRAS A LAS CONVENCIONES SOBRE EL DERECHO DEL MAR, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN LAS CIRCUNSTANCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y POLÍTICAS DE SU MOMENTO.

Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
Trabajos Preparatorios de la Comisión de Derecho Internacional.

Para tratar de poner orden en las procelosas aguas marítimas tras la Declaración de Santiago, el proceso de ampliación de la jurisdicción en los Estados latinoamericanos, las Naciones Unidas encomendaron a la Comisión de Derecho Internacional la codificación y desarrollo del Derecho del Mar. Al mismo tiempo, la Asamblea general convocó una Conferencia Técnica para que estudiase el problema de la conservación de los recursos vivos, reunión que se celebró en 1955 en Roma, bajo los auspicios de la FAO. En ella se pusieron de manifiesto dos tendencias divergentes: la de los Estados ribereños; que pretendían obtener el control en la aplicación de las medidas de conservación en las aguas adyacentes a sus costas y la de los Estados pesqueros; que preferían un sistema de cooperación entre los distintos Estados interesados en la explotación de los recursos. La conferencia reconoció que cualquier programa de conservación debería tener el interés especial del Estado ribereño en el mantenimiento de la productividad de los recursos del alta mar próximos a sus costas.³⁴

³³.- Fernández Flores, J.L: *Derecho Internacional Privado*, Edit. orial, Madrid, 1980, p. 493.

³⁴.- Sánchez Rodríguez, Luis I. *La Zona Exclusiva de Pesca en el Nuevo Derecho del Mar*, Edit. Oviedo, 1977, pp. 72-75.

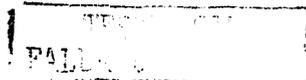
La Comisión de Derecho Internacional tomó esta idea en su informe a la Asamblea General en los siguientes términos:

"Se ha llamado la atención de la Comisión sobre la propuesta hecha por Islandia, de cuando una nación depende de forma decisiva para su manutención de las pesquerías costeras, el Estado interesado debería tener derecho a ejercer jurisdicción exclusiva sobre la pesca hasta una distancia razonable a partir de la costa, teniendo en cuenta las consideraciones locales pertinentes, cuando ello sea necesario, para la conservación de estas pesquerías como un medio de subsistencia para la población. Se propuso que en tales casos podría ampliarse el mar territorial o establecer una zona especial para los fines anteriormente señalados".

La Comisión reconoció que semejante propuesta ponía de manifiesto intereses que merecían ser considerados, pero se abstuvo de hacer una recomendación concreta, por estimar que carecía de la competencia adecuada en el campo de la biología y la economía. Bien al contrario, afirmó expresamente que no reconocía el derecho al establecimiento de una zona contigua a la costa que pudiera quedar reservada exclusivamente a los nacionales del Estado ribereño.

1.5. ADECUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL PARA REGULAR LOS COMPROMISOS DE MÉXICO A NIVEL INTERNACIONAL EN ASPECTOS MARÍTIMOS Y DEL MAR.

El Convenio de 1958 sobre Pesca, contenía tan sólo algunas disposiciones relativas a la conservación de los recursos vivos, problema éste que debería ser resuelto "sobre bases de cooperación internacional, mediante la acción concertada de todos los Estados interesados". En esa virtud, todos los Estados tenían derecho a que sus nacionales se dedicaran a la pesca en alta mar, a reserva de sus obligaciones

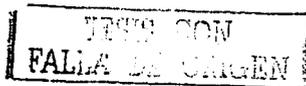


convencionales, los intereses y derechos del Estado ribereño establecidos en el Convenio y en sus disposiciones relativas a la conservación de los recursos vivos.

Los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona cualquiera de alta mar podrían adoptar en ella medidas respecto a sus propios nacionales, cuando fuera necesario para la conservación de los recursos vivos afectos. Más, si los nacionales de otros Estados se dedicaran asimismo a pescar en esa zona, los Estados interesados deberían entablar conversaciones para adoptar de común acuerdo las medidas de conservación necesarias. Si una vez adoptadas tales medidas los nacionales de otros Estados querían dedicarse a la pesca en esas zonas, los otros Estados deberían de aplicar dichas medidas a sus propios nacionales no más tarde de 7 meses después de que las mismas hubieren sido notificadas al Director General de la FAO, por lo que hasta la fecha no se ha comunicado medida alguna a la FAO, de acuerdo con lo previsto con el Convenio.³⁵

Al Estado ribereño el Convenio tan sólo le reconocía un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte del alta mar adyacente a su mar territorial. Por lo que el Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca en esa zona deberá entablar negociaciones con el Estado ribereño con objeto de adoptar de común acuerdo las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos, semejantes recomendaciones de interés especial no pueden ser interpretados en opinión de la ODA, en el sentido de conceder a ciertos Estados derechos preferenciales de pesca en base a su situación especial en cuanto estados ribereños, ni concede el convenio facultad alguna a tales Estados para regular la actividad de los nacionales de otros países pesqueros.

³⁵.- Carroze, Jean. *The Richness of the Sea: Fisheries*. Edit. La Haya, 1972, p.88.

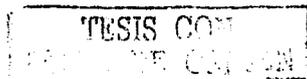


A. El Estado ribereño, sólo podrá tomar medidas unilaterales de conservación cuando las negociaciones con los demás Estados interesados no hubieren producido acuerdo dentro de un plazo de 7 meses y siempre que:

- Las medidas de conservación respondieran a una necesidad urgente a la luz de los conocimientos que se tuvieran sobre las pesquerías.
- Se fundarán en dictámenes científicos pertinentes; y
- No discriminaran de hecho ni de derecho contra los pescadores extranjeros. Cuando los Estados interesados no logran llegar a un acuerdo dentro de 12 meses, cualquiera de las partes podría someter la controversia a una Comisión especial de 5 miembros, salvo que dichas partes acordaran optar por otros medios de arreglo pacífico.

Por los resultados que se ven, este Convenio apenas ha tenido efectos prácticos dado que al reconocimiento de interés especial del Estado ribereño, no estableció un mecanismo jurídico para hacerlo efectivo, por la escasa virtualidad de sus cláusulas, su incapacidad de resolver los problemas reales existentes y su rápida superación por la práctica de los Estados, pese a ello la Conferencia significó un gran avance con el reconocimiento de interés especial del Estado ribereño. Por lo anterior en una declaración conjunta de Chile, Ecuador y Perú, se afirmó que los debates habidos sobre conservación y el aprovechamiento de los recursos y los diversos convenios adoptados demostraban el reconocimiento creciente del derecho especial del Estado ribereño inherente a su posición geográfica.

Con la entonces nueva Ley Federal del Mar, se culminó la segunda etapa de un intenso esfuerzo emprendido por México, tanto a nivel internacional como en el ámbito interno, para contar con un régimen jurídico integral que permita el aprovechamiento



racional de las cuantiosas riquezas marinas y submarinas que existen anexas a sus litorales. La primera etapa había concluido en marzo de 1983, cuando México ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, previa aprobación que solicitó al H. Senado de la República el Presidente Miguel De la Madrid Hurtado en uno de sus primeros actos de gobierno.

A lo largo de tres décadas, el tema de aprovechamiento de los recursos del mar ha estado inscrito con carácter prioritario, en los diferentes Planes de Desarrollo y en la Agenda Política Exterior del país. Por ello, México encontró en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del mar, convocada por la Organización de las Naciones Unidas, desde 1970, la oportunidad de contribuir a que la codificación y desarrollo progresivo de esta rama del derecho internacional se orientará hacia una distribución justa de la riqueza marina entre los países. Este empeño significó un paso adelante en la consecución de un nuevo orden jurídico y económico mundial.

Una de las reivindicaciones más importantes de los países en desarrollo ha sido la recuperación de su soberanía sobre los recursos naturales, a fin de que éstos se destinen al bienestar de sus pueblos. En este sentido, el derecho de los Estados costeros a establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, consagrada en la Convención de las Naciones Unidas, constituye una conquista fundamental.³⁶

Por lo que nuestro país fue protagonista importante en la formulación del actual régimen internacional del mar y pionero en el establecimiento de su Zona Económica Exclusiva en 1976, cuando adicionó el párrafo octavo al artículo 27 Constitucional. Y con la entrada en vigor de la Ley Federal del Mar, México vino a ser uno de los

³⁶.- *Ley Federal del Mar*. Publicada en el Diario Oficial de la Federación. 8 enero de 1986. pp.3-9.0

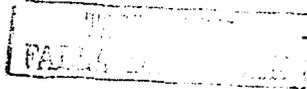


...primeros países en adecuar íntegramente su derecho interno al nuevo marco internacional en la materia.

1.5.1 CONVENIO EUROPEO SOBRE PESCA.

Tras los supuestos fracasos de la I y II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para resolver las cuestiones de los límites pesqueros, Islandia en 1958 y Noruega en 1961 establecieron sendas zonas exclusivas de pesca de 12 millas. Estas decisiones afectaron adversamente a la mayoría de los Estados pesqueros de Europa y produjeron ciertas tensiones, por lo que Gran Bretaña convocó en Londres una Conferencia Europea de Pesquerías, que adoptó un Convenio sobre Pesca de exclusiva aplicación en las costas Europeas del Océano Atlántico.

Por lo que de conformidad con dicho Convenio, el Estado ribereño tenía el derecho exclusivo de pesca en una zona de 6 millas medidas a partir de la línea de base desde que se mide el mar territorial. En la zona comprendida entre las 6 y las 12 millas el derecho de pesca sería ejercido únicamente por el Estado ribereño y por los Estados Partes cuyos nacionales hubieran practicado habitualmente la pesca en la zona entre 1953 y 1962. En tales zonas, el Estado ribereño tendría la facultad de reglamentar la pesca y hacer que se cumpliera dicha reglamentación. Cualquier derecho de pesca entre las seis y las doce millas que se concediere ulteriormente a un Estado no Parte, se extendería automáticamente a las demás Partes conforme a la cláusula de "nación más favorecida", en favor de los pescadores que hubieran venido faeneando habitualmente en la zona entre las 6 y las 12 millas, el Convenio preveía el establecimiento de un período de transición, durante el cual podrían continuar pescando. El Convenio incluía, por último una concesión en favor de Islandia y Noruega, por lo que se permitía al Estado ribereño excluir determinadas áreas de la zona entre las 6 y las 9 millas del ejercicio de los "derechos históricos" de otros Estados Partes, en beneficio de su población local, si ésta dependía usualmente de la pesca costera. Pese a ello, Islandia y Noruega se mantuvieron



al margen del Convenio, si bien Islandia concedió períodos de transición a Gran Bretaña y a otros Estados Parte en el Convenio, por lo que la aportación fundamental del Convenio de Londres ha sido la creación de un régimen multilateral preferencial en materia de acceso a los lugares de pesca.³⁷

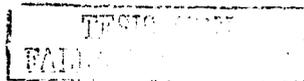
1.5.2 EXTENSIÓN DE LAS AMPLIACIONES DE JURISDICCIÓN MARÍTIMA A AFRICA:

El elemento de contención temporal a la marea temporal de la expansión jurisdiccional que en Europa supuso el Convenio de Londres no se produjo en otros continentes. Antes al contrario, entre 1965 y 1970, Ecuador, Argentina, Panamá, Uruguay y Brasil ampliaron hasta 200 millas su mar territorial y Nicaragua estableció una zona pesquera nacional de igual extensión.

Ahora bien, se produjo además un fenómeno de especial trascendencia: la exportación del modelo latinoamericano al continente africano. Así Guinea estableció en 1964 un mar territorial de 130 millas (ampliándose a 200 millas un año más tarde), Camerún lo extendió a 30 millas en 1967 y Gabón lo fijó en 25 millas en 1970.

A mediados de 1967, la entonces Unión Soviética se dirigió a Estados Unidos y a otros países para solicitar su opinión a cerca de la posible celebración de una nueva Conferencia sobre el Derecho del Mar en la que se estableciera un límite máximo de doce millas para el mar territorial y la zona exclusiva de pesca. Estados Unidos respondió que estaba dispuesto a apoyar la propuesta, siempre que en ella se incluyera el principio de libre paso por y sobre los estrechos internacionales e indicó que habría que acomodar, por otra parte los intereses pesqueros especiales de los Estados ribereños más allá de doce

³⁷.- Mesaguer Sánchez José L. "Los Convenios Bilaterales de Pesca". Son Partes en el Convenio 12 de los 16 Estados participantes, quedando fuera del mismo, Islandia y Noruega, así como los Estados Europeos sin litoral.



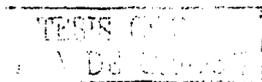
millas. Por lo que los dos países llegaron en 1968 a un acuerdo sobre la celebración de una nueva Conferencia que se centrara en el examen de tres temas: fijación en doce millas de la anchura del mar territorial, consagración de la libertad de navegación y sobrevuelo por los estrechos internacionales y reconocimiento al Estado ribereño de ciertos derechos preferenciales en las aguas adyacentes a su mar territorial.³⁸

El representante del Gobierno de Malta propuso ante la ONU, de declarar patrimonio común de la humanidad los fondos marinos situados fuera de la jurisdicción nacional. La Asamblea General creó un Comité Especial para que hiciera un estudio sobre el tema. Este comité fue substituido al siguiente año por una Comisión sobre la utilización con fines pacíficos de los Fondos Marinos, encargada de elaborar los correspondientes principios jurídicos.

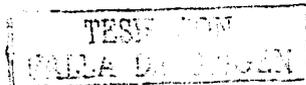
La Comisión comprobó que el tema de los fondos marinos no se podía estudiar al margen de otros problemas del Derecho del Mar, tales como la extensión del mar territorial o la fijación exterior de la plataforma continental. De aquí que se fuese abriendo paso la idea de que era necesario proceder al replanteamiento de toda la problemática del Derecho del Mar y el parecer de las grandes potencias, que se habían pronunciado por una miniconferencia limitada a los tres temas anteriormente mencionados a cuyos efectos elaboraron en 1968 un proyecto de Convención.

La Asamblea general estimó, sin embargo, que los problemas relacionados con el alta mar, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, las aguas suprayacentes y los fondos marinos estaban estrechamente relacionados entre sí y decidió solicitar la opinión de los Estados sobre la convocatoria de una Conferencia en la que se revisara el régimen de los distintos espacios marítimos.

³⁸.- United Nations Legislative Series: "National Legislation and Treaties Relatin to the Sea". Doc. St. /LEG/SER.B19.Nueva Cork, 1980. p.32.



Tras el correspondiente sondeo, el Secretario General de esa época, informó a la Asamblea General que gran mayoría de los miembros de las Naciones Unidas se habían pronunciado por la celebración de una conferencia de temario amplio. Y por ende la Asamblea decidió convocar para 1973 a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que se encomendó la definición de una amplia gama de cuestiones conexas con los fondos marinos, tales como entre otros, la plataforma continental, el mar territorial, (incluyendo las cuestiones de sus anchura...) y la zona contigua, la pesca y la conservación de los recursos vivos de la alta mar (incluida la cuestión de los derechos preferenciales de los Estados ribereño...) Asimismo encargó a la Comisión de los Fondos Marinos que preparara para la Conferencia una lista amplia de temas y cuestiones relacionados con el Derecho del mar, así como proyectos de artículos sobre los mismos.



CAPÍTULO II.

EVOLUCIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO EN RELACIÓN CON LOS ELEMENTOS JURÍDICOS QUE CONFORMAN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

2.1 CONVENCIÓN SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL DE 1958.

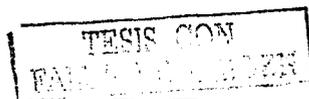
La expresión Plataforma Continental se refiere al lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros, o más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas y el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de las islas.

Para esta Convención el Estado ejercerá derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

Los mencionados derechos a que se refiere el párrafo anterior son exclusivamente en el sentido de que si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades o reivindicar la plataforma continental sin expreso consentimiento de dicho Estado.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

Comprenderemos por recursos naturales los recursos minerales y otros recursos



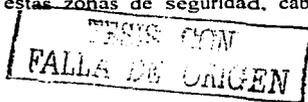
no vivos del lecho del mar y del subsuelo. Dicha expresión comprenderá asimismo, los organismos vivos, pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el periodo de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo, o sólo pueden moverse en constante contacto físico con dichos lecho y subsuelo.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas suprayacentes como alta mar, ni al espacio aéreo situado sobre dichas aguas.

Respecto a las medidas razonables que tome el Estado para la explotación de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir las actividades de tendido ni la conservación de cables tuberías submarinas en la plataforma continental.

La explotación de los recursos naturales de la plataforma continental, no deben causar un entorpecimiento injustificado de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar, ni entorpecer las investigaciones oceanográficas fundamentales u otras investigaciones científicas, que se realicen con intención de publicar los resultados.

Respecto a las actividades que el Estado ribereño tiene derecho a construir, mantener y hacer funcionar en la plataforma continental las instalaciones y otros dispositivos necesarios para explorarla y para explotar sus recursos naturales, así como establecer zonas de seguridad alrededor de tales instalaciones y dispositivos, y a adoptar en dichas zonas las disposiciones necesarias para proteger las referidas instalaciones y dispositivos, las zonas de seguridad mencionada se podrán extender hasta una distancia de 500 metros alrededor de las instalaciones y otros dispositivos que se hayan construido, medida desde cada uno de los puntos de su límite exterior. Los buques de todas las nacionalidades respetarán estas zonas de seguridad, cabe



destacar que dichas instalaciones y dispositivos se hallen bajo la jurisdicción del Estado ribereño, no tendrán la condición jurídica de islas, ni tendrán mar territorial propio y su presencia no afectará la delimitación del mar territorial del estado ribereño.

La construcción de cualquiera de dichas instalaciones será debidamente notificada y se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia. Todas las instalaciones abandonadas o en desuso serán completamente suprimidas, por lo que instalaciones o dispositivos y las zonas de seguridad circundantes no se establecerán en lugares donde puedan entorpecer la utilización de rutas marítimas ordinarias que sean indispensables para la navegación internacional, el estado ribereño está obligado a adoptar en las zonas de seguridad, todas las medidas adecuadas para proteger los recursos vivos del mar contra agentes nocivos.

En el caso mexicano, como quedó establecido por medio de la resolución A527(13) para establecer una regulación del espacio aéreo y marítimo en la Sonda de Campeche.

En lo que concierne a la investigación realizada en la plataforma continental y que se realice allí, deberá obtenerse el consentimiento del Estado ribereño, sin embargo, el Estado ribereño no negará normalmente su consentimiento cuando la petición sea presentada por una institución competente, en orden a efectuar investigaciones de naturaleza puramente científica y referentes a las características físicas o biológicas de la plataforma continental, siempre que el Estado ribereño pueda, si lo desea, tomar parte en esas investigaciones o hacerse representar en ellas y que, de todos modos, se publiquen los resultados.

Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos o más Estados cuyas costas están situadas una frente a otra, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y salvo que circunstancias especiales

TESIS COM
FALLA

justifiquen otra delimitación, esta se determinará por la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado.

Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos Estados Límitrofes, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se efectuará aplicando el principio de la equidistancia de los puntos más próximos de las líneas de base donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado.

Al efectuarse la delimitación de la plataforma continental, todas las líneas que se tracen de conformidad con arreglo de las cartas marinas y características geográficas existentes en determinada fecha debiendo mencionarse como referencia, puntos fijos permanentes e identificables de la tierra firme. Lo anterior no menoscabará el derecho que tiene el Estado ribereño a explotar el subsuelo mediante túneles, cualquiera que sea la profundidad de las aguas sobre dicho subsuelo.³⁹

³⁹.- *Convención sobre Plataforma Continental 1958*. Senado de la República. Tratados Ratificados y Convenios Celebrados por México. Tomo XIV. 1ª. Parte. pp. 429-435.

2.2 CONVENCIÓN SOBRE EL MAR TERRITORIAL DE GINEBRA DE 1958.

Se considerará área de soberanía de un Estado el espacio, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial.

Esta soberanía se ejerce de acuerdo con las disposiciones y normas de derecho internacional.

La soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

La extensión del mar territorial, se hará a partir de la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial, es la excepción de aquellos casos en que se disponga otra cosa en el texto de esta Convención, la línea de baja mar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño, en los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata, puede adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial el de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados, el trazado de esas líneas de base no puede apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de la tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para ser sometidas al régimen de aguas interiores.

Por lo que las líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emergen en bajamar, ni a partir de ellas, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del mar, cuando este método sea aplicable para trazar determinadas líneas de base podrán

tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate, cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por uso prolongado, por lo que el sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un estado de forma que aisle de la alta mar el mar territorial de otro Estado. Por lo que el Estado ribereño está obligado a indicar claramente las líneas de base en cartas marinas a las cuales ha de dar una publicidad correcta.

Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial se considerarán como aguas interiores, cuando el trazado de una línea de base recta, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte del mar territorial o de alta mar, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente.

El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, donde cada uno de sus puntos está, del más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

Lo referente a las bahías cuyas costas pertenecen a un sólo Estado, por lo que una bahía es toda escotadura bien determinada con penetración tierra adentro, en relación con su boca es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura, para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de baja mar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de baja mar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situada dentro de una escotadura quedará comprendida en la superficie total de ésta, como si formara parte de

711111
F/A

ella.

Si la distancia entre las líneas de baja mar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de veinticuatro millas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de la baja mar y las aguas que queden encerradas serán consideradas como aguas interiores.

Cuando las distancias entre las líneas de baja mar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de veinticuatro millas, se podrá trazar dentro de la bahía una línea de base recta de veinticuatro millas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible, con una línea de esa longitud. El texto anterior no se puede aplicar a las bahías llamadas "históricas" como es el caso en México, del Golfo de California.

Todo tipo de instalaciones permanentes más adentradas en el mar que formen parte integrante del sistema portuario se considerará como parte de la costa. Las llamadas radas normalmente utilizadas para la carga, descarga y fondeo de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, estarán comprendidas en el mar territorial. El Estado ribereño deberá delimitar claramente esas radas e indicarlas en las cartas marinas junto con sus límites a las cuales ha de dar una publicidad adecuada.

Por lo que vamos a considerar una isla como una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

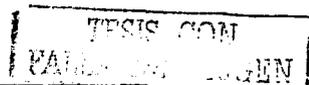
Una elevación que emerge en baja mar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en la baja mar, pero queda sumergida en pleamar. Cuando una elevación que emerge en baja mar está total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura



del mar territorial la línea de baja mar de esta elevación puede ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial, cuando una elevación que emerge en baja mar está situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que excede de la anchura del mar territorial, no tiene mar territorial propio.

Quando las costas de dos Estado se hallen situadas frente a frente o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinada de forma tal que todos los puntos sean equidistantes de los puntos mas próximos de las líneas de base a partir de la cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. La línea de demarcación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas estén situadas frente a frente o sean adyacentes será marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados ribereños. Por lo que respecta a la desembocadura de un río directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de su desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar en las orillas.

En relación con el Derecho de paso inocente y demás reglas aplicables a los buques de cualquier Estado, con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial. Debiendo entenderse por paso el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ellas. El paso comprende el derecho de detenerse y fondear, pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no constituyan más que incidentes normales de navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden, o la seguridad del Estado ribereño. Tal paso se efectuará con arreglo a otras disposiciones de Derecho internacional. No será considerado inocente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el



Estado ribereño a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial, por otro lado, los buques submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y de mostrar su bandera

El Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial, el Estado ribereño está obligado a dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial. Puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente, respecto de buques que se dirijan hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene además el derecho de tomar las medidas necesarias para impedir cualquier infracción de las condiciones aplicables a la admisión de dichos buques en tales aguas, el Estado ribereño puede, sin discriminación entre los buques extranjeros, suspender temporalmente y en determinados lugares de su mar territorial el paso inocente de buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad. La suspensión sólo tendrá efecto cuando se haya publicado en la debida forma.

El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte del alta mar, o en el mar territorial de un Estado extranjero. Por lo que los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con otras normas de derecho internacional y especialmente a las leyes y a los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación.

De las Reglas aplicables a los buques mercantes: No podrán imponerse gravámenes a los buques extranjeros por el sólo hecho de su paso por el mar territorial. No podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial, sino como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación de ningún género.

La jurisdicción penal del estado ribereño no deberá ser ejercida a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a personas o practicar diligencias con motivo de una infracción de carácter penal cometida a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en uno de los casos siguientes:

- Si la infracción tiene consecuencia en el Estado ribereño;
- Si la infracción es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial;
- Si el capitán del buque o el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola ha pedido la intervención de las autoridades locales; o
- Si es necesario para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes vía marítima.

Por lo que las disposiciones anteriores no afectan al derecho que tiene el Estado ribereño de proceder a las detenciones o practicar diligencias de instrucción establecidas en su legislación a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de las aguas interiores.

El Estado ribereño, a demanda del capitán, avisará a las autoridades consulares del Estado cuya bandera enarbole el buque, antes de tomar cualesquiera medidas y facilitará el contacto entre dichas autoridades y la tripulación del buque. En caso de urgencia, el aviso se dará mientras se adopten las medidas.

Las autoridades locales deberán tener en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a detención o de qué manera han de llevarla a cabo.



El Estado ribereño no puede tomar medida alguna a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener una persona o para proceder a practicar diligencias con motivo de una infracción de carácter penal que se haya cometido antes de que el buque entre en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores, el estado ribereño no debería detener ni desviar de su ruta a un buque extranjero que pase por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo. Dicho estado no puede poner en práctica, respecto de ese buque, medidas de ejecución ni medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidad en que haya incurrido con motivo de o durante la navegación a su paso por las aguas del Estado ribereño, dichas disposiciones no menoscaban el derecho del Estado ribereño de tomar, respecto de un buque extranjero que se detenga en el mar territorial o pase por él procedente de las aguas interiores, las medidas de ejecución y las medidas precautorias en materia civil que permita su legislación.

De lo anterior también es aplicable a los buques del Estado explotados con fines comerciales y no comerciales. por lo que estas actividades no afectarán a las inmunidades que gozan estos últimos buques en virtud de las reglas del derecho internacional. Las reglas aplicables a los buques de guerra y cuando este no las cumpla en base a las normas establecidas por el Estado ribereño para el paso por el mar territorial y no tenga en cuenta la invitación que se le haga a que las respete, el Estado ribereño podrá exigir que el buque salga del mar territorial.

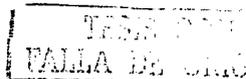
2.3. CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE MONTEGO BAY, JAMAICA 1982.

Tras el fracaso de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar en llegar a un acuerdo en materia de límites, se estimó que era indispensable lograr éste para disminuir las tensiones internacionales. En consecuencia la Asamblea General convocó a una II Conferencia sobre el Derecho del Mar para examinar de nuevo las cuestiones de la anchura del mar territorial y de los límites de las pesquerías.

La Conferencia se celebró una vez más en Ginebra en 1960. Para ese entonces, 22 Estados habían fijado la anchura del mar territorial en 3 millas, 16 Estados entre 4 y 11 millas, 13 Estados en 12 y 2 en 200. Asimismo 8 Estados latinoamericanos habían establecido diversos tipos de jurisdicción que se extendían hasta las 200 millas.

La mencionada discusión se centró fundamentalmente en la fijación de la anchura del mar territorial y todas las propuestas que se presentaron al efecto (Estados Unidos, Canadá, la Ex-URSS, México y 18 estados en desarrollo) proponían un límite superior a las 3 millas y ciertas concesiones al Estado ribereño en materia pesquera en las aguas adyacentes a su mar territorial, por lo tanto se fue gestando un acuerdo en torno a una propuesta de transacción presentada por Estados Unidos y Canadá, posteriormente enmendada por Brasil, Cuba y Uruguay, cuyos elementos esenciales eran los siguientes:

- Un límite máximo de 6 millas para el mar territorial.
- Una zona contigua al mar territorial de otras 6 millas de anchura, donde el Estado ribereño podrá regular la pesca y en la que se respetarían durante 10 años los derechos pesqueros históricos de terceros Estados; y



- Un derecho preferente de pesca para el estado ribereño en cualquier zona de la alta mar adyacente a la zona de pesca exclusiva, siempre que se demostrara científicamente que el aprovechamiento de los recursos vivos en esa zona tenían una importancia fundamental para el desarrollo económico del Estado en cuestión o para la manutención de sus habitantes, la propuesta no obstante fue rechazada, al faltarle un voto para obtener la requerida mayoría de dos tercios. Con que sólo uno de los países que votaron en contra se hubiera abstenido o no se hubiera producido la ausencia de la delegación de un Estado que había comprometido su voto positivo, la propuesta habría sido aceptada.

Aún sin dejarse llevar la ciencia-ficción político-jurídica, cabe afirmar que la situación del derecho del mar habría sido completamente distinta si la propuesta hubiera sido aceptada. Pese al apoyo prestado por la comunidad internacional a la regla de las 6, más 6 millas, la falta de acuerdo dejó la puerta abierta a la acción unilateral de los Estados.

Esta tímida solución era manifiestamente insuficiente para los intereses de los Estados ribereños. Como, por otra parte, la Conferencia de Ginebra no logró adoptar... una regla generalmente aceptada respecto de la anchura del mar territorial, la consecuencia fue que un número creciente de Estados comenzó a reclamar el reconocimiento y la conformidad del Derecho Internacional de amplias zonas marítimas en las que pretendían ejercer jurisdicción exclusiva en materia de pesca y explotación de recursos, hasta un máximo de 200 millas. La falta de precisión respecto de la anchura del mar territorial y la insatisfactoria solución adoptada en 1958 en lo tocante a la regulación de la pesca y conservación de los recursos vivos del mar; junto con la progresiva relevancia de los factores económicos y científicos-técnicos, desataron una verdadera revolución en el Derecho del Mar..., que no terminará hasta un nuevo consenso de los Estados, alcanzado en el desarrollo de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el

La I Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se reunió en Ginebra en 1958, adoptó 4 convenios, sobre la base del proyecto elaborado por la Comisión de Derecho Internacional: Mar Territorial y Zona Contigua, Alta Mar, Plataforma Continental y Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar.

La Conferencia no llegó a lograr un acuerdo sobre la cuestión de la clave de la extensión máxima del mar territorial. La única norma adoptada en la materia se refería a la zona contigua, que no se podía extender más allá de 12 millas. En consecuencia la anchura del mar territorial en ningún caso podrá superar ese límite máximo de 12 millas previsto para la zona contigua. Cabe señalar que la regulación de la pesca no figuraba entre las medidas de fiscalización reconocidas al Estado ribereño en dicha zona.

Siguiendo las recomendaciones de la Comisión de Derecho Internacional, la Conferencia de Ginebra rechazó la posibilidad de establecer zonas especiales en las que se reserva la actividad pesquera a los nacionales del Estado ribereño, así como de reconocer a tales nacionales derechos preferenciales en áreas de alta mar adyacentes al mar territorial del Estado en cuestión. Durante los trabajos, la Conferencia, que concluyó en diciembre de 1982, fue dando frutos reales y concretos, especialmente para los países en vías de desarrollo. El más importante de ellos es, sin duda, el derecho ya reconocido a todo Estado ribereño de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas marinas, que es en sí la pieza central del nuevo régimen internacional del mar.

⁴⁰- Puig C. Juan: "La II Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar". Revista de Derecho Internacional y Ciencias Diplomáticas, Vól. 23-23, 1963. pp. 87-116.



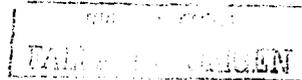
La referida Conferencia produjo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, misma que se adoptó el 30 de abril de 1982 y abierta a la firma en Montego Bay Jamaica, el 10 de diciembre del mismo año. Pero el régimen oceánico de ella acordado no ofrece sino el marco general, la misma pauta que la comunidad internacional se ha impuesto a sí misma, a partir de la cual los Estados deban orientar sus políticas, para la doble tarea de hacer que los mares sirvan a la humanidad, a la vez que se cuide de preservar su equilibrio ecológico. En efecto, las normas de la Convención son generales. Es la práctica de los Estados la que le dará su contenido real. Dicha práctica deberá llevarse a cabo a partir de la legislación nacional que cada país adopte, y constituirá el verdadero derecho del mar aplicado. Además muchas de sus disposiciones, precisamente por su índole general, no son de ejecución automática, sino que requieren de que se legisle a nivel nacional para los efectos de su plena aplicación. Más aún una buena cantidad de artículos de la Convención obliga a los Estados a legislar internamente para hacerlos efectivos, para cumplirlos y, sobre todo, para que los derechos que de ellos obtienen puedan oponerse eficazmente a terceros. Como puede apreciarse, la legislación nacional se convierte en el instrumento fundamental para la política marina del Estado, por lo que es éste precisamente el momento de proceder a la tarea de ordenar el sistema legislativo nacional en la materia, dentro de nuestra concepción ya definida de lo que su política marina debe ser, nunca antes se había podido proceder a tal empresa, ya que el derecho internacional del mar adolecía de graves defectos y lagunas y, sobre todo, de una carencia filosófica respecto a la posición del ser humano frente al aprovechamiento de sus mares.

De lo anterior la adecuación de nuestra legislación Nacional a un nuevo régimen jurídico que regula el mar en diversas modalidades se inició con la modificación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Pesca y su Reglamento, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de Navegación y del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, en las que se incluyen disposiciones generales sobre los ámbitos de aplicación de la Ley, los regímenes aplicables a las instalaciones

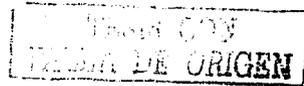
marítimas, a la conservación y utilización de los recursos naturales vivos y no vivos y al aprovechamiento económico del mar, a la protección y preservación del medio marino y a la investigación científica marina, así mismo se hace referencia al régimen más específico aplicable a las distintas zonas marinas mexicanas, es decir mar territorial, aguas marinas interiores, la zona económica exclusiva y la plataforma continental o insular incluyendo, para cada una de ellas, su definición, los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias que ejerce la Nación, su delimitación en cuanto a su anchura y sus límites con Estados vecinos y su régimen de navegación y sobrevuelo.⁴¹

El papel de México en el difícil proceso de consagración de esa institución fue igualmente central, como lo demuestra el hecho de que hubiera sido uno de los primeros en aprovechar esos frutos, al establecer en 1976 como lo he señalado con antelación su propia Zona Económica Exclusiva, mediante la adición del Párrafo Octavo al artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lo que lo volvió un verdadero Estado pionero en la materia. Por lo anterior era necesario cobrar una conciencia nacional respecto al significado del mar para nuestro país, del cual está singularmente dotado (dos millones ochocientos ochenta y dos mil setecientos cincuenta y cuatro kilómetros y diez mil setecientos cuarenta.90 kilómetros lineales de litoral) no tanto por sus dimensiones incomparables sino, principalmente, por sus portentosas riquezas. Por lo que en este sentido cobra fundamental importancia el marco de referencia que ofrece el Plan Nacional de Desarrollo, que reconoce en el mar una fuente impresionante para la realización de los objetivos primordiales de la Nación. Por otro lado los países en desarrollo se enfrentaban a graves problemas de intereses extranjeros respecto a los recursos pesqueros en aguas que en otrora fueran Alta Mar pero que, gracias al desarrollo del nuevo orden jurídico, habían pasado a integrarse a la jurisdicción nacional. Por lo que dicho orden ponía a la disposición de México la normatividad imprescindible para desvanecer esos intereses, dentro de un marco legal,

⁴¹.- Sepúlveda Amor, Bernardo. S.R.E. Ley Federal del Mar. México, 1986, p. 16.



mismos que se habian planeado de forma correcta en los esfuerzos diplomáticos, mismos que se logró concentrar con los Estados interesados, acuerdos bilaterales, que redundaron en que la exclusividad de la zona de 200 millas se convirtiera en poco tiempo, en algo más que una mera noción.



CAPÍTULO III

DERECHOS Y OBLIGACIONES JURISDICCIONALES DEL ESTADO RIBEREÑO.

3.1. DERECHO, JURISDICCION Y DEBERES DEL ESTADO RIBEREÑO.

Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva.

La zona económica exclusiva es una área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

3.1.1 DERECHOS, JURISDICCIÓN Y DEBERES DEL ESTADO RIBEREÑO EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

1. Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y al subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
2. Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:

- El establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras;
- La investigación científica marina,
- La protección y preservación del medio marino;
- Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

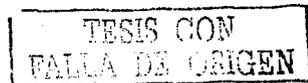
En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.

Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la Parte VI.

3.2. ÁREA GEOGRÁFICA DELIMITADA CORRESPONDIENTE A LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

La Zona Económica Exclusiva, no se extenderá más allá de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, como quedó establecido en el capítulo anterior, sobre las mediciones de las divisiones legales de los océanos y mares.⁴²

⁴²- Artículo 57. CONVEMAR 1982.

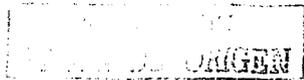


3.3. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS EN SUS ZONAS ECONÓMICAS EXCLUSIVAS, ASÍ COMO DE AQUELLOS SIN LITORAL INTERESADOS EN LAS MISMAS.

En la Zona Económica Exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinas, que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte. Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva.

En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto deberá ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto.



3.3.1 ISLAS ARTIFICIALES, INSTALACIONES Y ESTRUCTURAS EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA:

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de:

- Islas artificiales;
- Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas;
- Instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona.

El Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.

La construcción de dichas islas artificiales, instalaciones o estructuras deberán ser debidamente notificadas y mantenerse medios permanentes para advertir su presencia. Las instalaciones y estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. A los efectos de la remoción, se tendrá también en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros Estados. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

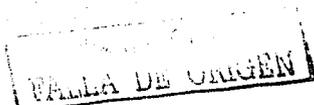
Quando sea necesario el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrán tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

El Estado ribereño determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables. Dichas zonas guardarán una relación razonable con la naturaleza y funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medidas a partir de cada punto de su borde exterior, salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o por recomendación de la organización internacional competente. La extensión de las zonas de seguridad será debidamente notificada.

Todos los buques deberán respetar dichas zonas de seguridad y observarán las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad.

No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zonas de seguridad alrededor de ellas, cuando puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.



3.3.2 CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS VIVOS.

El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva.

El Estado ribereño, teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación, y administración, que la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva no se vea amenazada por el exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cooperarán, según proceda, con este fin.

Tales medidas tendrán asimismo, la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en Desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados, sean subregionales, regionales o mundiales.

Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones



internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

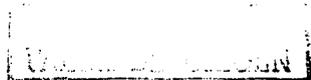
3.3.3 UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS VIVOS.

El Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, sin perjuicio del artículo 61.

El Estado ribereño determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos y de conformidad con las modalidades, condiciones y leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo 4, teniendo especialmente en cuenta los artículos 69 y 70, sobre todo en relación con los Estados en desarrollo que en ellos se mencionan.

Al dar a otros Estados acceso a su zona económica exclusiva en virtud de este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos, entre otros, la importancia de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado ribereño interesado y para sus demás intereses nacionales, las disposiciones de los artículos 69 y 70, y las necesidades de los Estados en desarrollo de la subregión o región con respecto a las capturas de parte de los excedentes, y la necesidad de reducir al mínimo la perturbación económica de los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona o hayan hecho esfuerzos sustanciales de investigación e identificación de las poblaciones.

Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva



observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones:

- La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera.

- La determinación de las especies que pueden capturarse y la fijación de las cuotas de captura, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupo de poblaciones, con la captura por buques durante un cierto período o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado;

- La reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que puedan utilizarse;

- La fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que pueden capturarse;

- La determinación de la información que deban proporcionar los buques pesqueros, incluidas estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca e informes sobre la posición de los buques;

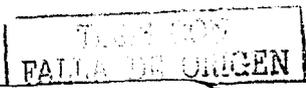
- La exigencia de que, bajo la autorización y control del Estado ribereño, se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el muestreo, las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos;



- El embarque, por el Estado ribereño, de observadores o personal en formación en tales buques;
- La descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño;
- Las modalidades y condiciones relativas a las empresas conjuntas o a otros arreglos de cooperación;
- Los requisitos en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras, y
- Los procedimientos de ejecución.

Los Estados ribereños darán a conocer debidamente las leyes y reglamentos en materia de conservación y administración. Poblaciones que se encuentran dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños o tanto dentro de la zona económica exclusiva como una área más allá de ésta y adyacente a ella.

- Cuando en las zonas económicas de dos o más Estados ribereños se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, estos Estados procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de dichas poblaciones, sin perjuicio de las demás disposiciones de esta Parte.
-
- Cuanto tanto en la zona económica exclusiva como en una área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas,



el estado ribereño y los estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente.

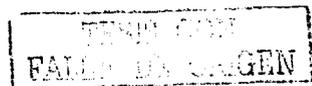
3.3.4 ESPECIES ALTAMENTE MIGRATORIAS.- El Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva. En las regiones en que no exista una organización internacional apropiada, el Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales capturen esas especies en la región cooperarán para establecer una organización de este tipo y participar en sus trabajos. ⁴³

Lo dispuesto en el párrafo anterior se aplicará conjuntamente con las demás disposiciones de esta Parte.

3.3.4.1 MAMÍFEROS MARINOS.- Nada de lo dispuesto en esta Parte menoscabará el derecho de un Estado ribereño a prohibir, limitar o reglamentar la exploración de los mamíferos marinos en forma estricta que la establecida en esta Parte o, cuando proceda, la competencia de una organización internacional para hacer lo propio. Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio. ⁴⁴

⁴³.- Casados Raigón, Rafael. *La Pesca en Alta Mar*. Sevilla, Edit. orial, 1994. p. 25.

⁴⁴.- Artículo 65 de la CONVEMAR 1982.

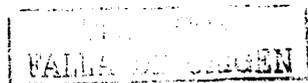


3.3.5 DERECHO DE LOS ESTADOS SIN LITORAL.

Los Estados sin litoral tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

- La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;
- La medida en que el Estado sin litoral, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de los acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;
- Las medidas en que otros Estados sin litoral y Estados en situación geográfica desventajosa estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste, y
- Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.



Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo sin litoral de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán que tomar en cuenta los factores del párrafo 2.

Los Estados desarrollados sin litoral tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados sin litoral de la misma subregión derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.⁴⁵

⁴⁵- Artículo 69. CONVEMAR 1982.



3.3.6 DERECHOS DE LOS ESTADOS EN SITUACIÓN GEOGRÁFICA DESVENTAJOSA.

Los Estados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

Para los efectos de esta parte, "Por Estados en situación geográfica desventajosa" se entiende los Estados ribereños, incluidos los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geográfica les haga depender de la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas de otros Estados de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de pescado, a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o de parte de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas exclusivas propias.

Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

- La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;
- La medida en que el Estado en situación geográfica desventajosa, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;



- La medida en que otros Estados en situación geográfica desventajosa y Estados sin litoral estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste, y

- Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 3.

Los Estados desarrollados en situaciones geográficas desventajosas tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, hayan tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados en



situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.⁴⁶

3.3.7 RESTRICCIONES EN LA TRANSFERENCIA DE DERECHOS.

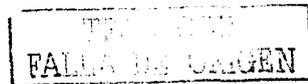
Los derechos previstos en virtud del artículo 69 y 70 para explotar los recursos vivos no se transferirán directa o indirectamente a terceros Estados o a los nacionales de éstos por cesión o licencia, por el establecimiento de empresas conjuntas ni de cualquier otro modo que tenga el efecto de la transferencia, a menos que los Estados interesados acuerden otra cosa.

La disposición anterior no impedirá a los Estados interesados obtener asistencia técnica o financiera de terceros Estados o de organizaciones internacionales a fin de facilitar el ejercicio de los derechos de conformidad con los artículos 69 y 70, siempre que ello no tenga efecto a que se hace referencia en el párrafo.

3.3.8 EJECUCIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS DEL ESTADO RIBEREÑO.

El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

⁴⁶.- Artículo 70 CONVEMAR 1982.



Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.

Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario con los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.

En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.

3.3.9 DELIMITACION DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA.

La delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.

Si no llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán al procedimiento previsto en la Parte XV.

En tanto que no se haya llegado a un acuerdo conforme a lo previsto en el párrafo 1, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante este período de transición, no harán nada que puedan poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva.

3.3.10 CARTAS Y LISTAS DE COORDINADAS GEOGRÁFICAS.

Con arreglo a lo dispuesto en esta Parte, las líneas de límite exterior de la zona económica exclusiva y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con el artículo 74 se indicarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Cuando proceda, las líneas del límite exterior o las líneas de delimitación podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico.

El Estado ribereño dará la debida publicidad a dichas cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.⁴⁷

⁴⁷.- Artículo 74. CONVEMAR 1982.



CAPÍTULO IV

RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DEL LITORAL MEXICANO A PROBLEMÁTICAS POR ACTIVIDADES MARÍTIMAS.

4.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

En su artículo 27, señala que la nación ejerce en una Zona Económica Exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso, la zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con otros Estados.⁴⁸

El artículo 42 de este mismo precepto señala que el territorio nacional comprende entre otras partes y en lo referente a mi tema la fracción V es la que más interesa para este trabajo. La cual señala que; Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional y las marítimas interiores, y la VI. El espacio situado sobre territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

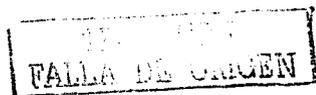
⁴⁸- Carpizo M. Jorge, *Estudios constitucionales México*, UNAM, 1980. pp. 287-293.

Como lo señala Jellinek, en su definición del Estado, es el territorio. El concepto de territorio, se ha dicho surge con relación a la problemática sobre el ámbito de validez de las normas jurídicas; en este sentido, es importante hacer notar de inicio que nuestro artículo se pronuncia por la tesis tridimensional del ámbito de validez especial de nuestro orden jurídico. En efecto, el artículo 42 no se refiere exclusivamente al territorio como la superficie terrestre del mismo, sino que, además, concibe como integrante del territorio nacional al espacio y al subsuelo.

El antecedente más antiguo que se tiene de este artículo se remonta al artículo 10 de la Constitución Política de la Monarquía Española, promulgada en Cádiz en 1812, en cuya parte conducente se afirmaba que el territorio español en América Septentrional comprendía Nueva España, Nueva Galicia y Península de Yucatán, Guatemala y Provincias Internas del Oriente, e Internas de Occidente.

El original artículo 42 ha sido objeto de reformas: la de 1934, en la que se suprime la mención a la Isla de la Pasión (Clipperton), en cumplimiento al laudo arbitral que otorgó el dominio de dicha isla a Francia. Por su parte la reforma de 1960, incorporó al orden jurídico mexicano las conclusiones a que llegó la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. En efecto fue esta reforma la que determinó con precisión las zonas espaciales, terrestres, marítimas, submarinas y aéreas que están sometidas al ámbito espacial de validez del Estado mexicano.

En efecto, una de las más importantes decisiones en la Primera CONVEMAR fue la relativa a la plataforma continental y a los derechos de soberanía que el Estado ribereño ejercería sobre la exploración y explotación de sus recursos naturales. En este sentido la fracción IV, de acuerdo con la III CONVEMAR de 1982, comprende lecho y subsuelo en áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas. Sobre el particular es importante



destacar la enorme importancia de esos nuevos espacios marinos y la importancia que revisten para nuestro país y que, seguramente, se acrecentará a medida que tenga más capacidad técnica para explotarlos.⁴⁹

Por lo que respecta al artículo 48. Las islas, cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre territorio nacional, dependerán directamente del gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

4.2 LEY FEDERAL DEL MAR.

Con esta se ha logrado culminar la segunda etapa de un intenso trabajo y esfuerzo emprendido por México, tanto a nivel internacional como en el ámbito interno, para contar con un régimen jurídico integral que permita el aprovechamiento racional de las riquezas marinas y submarinas de sus litorales.

La primera etapa había concluido el 18 de marzo de 1983, cuando México ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, previa aprobación que solicitó al H. Senado de la República el Presidente Miguel de la Madrid en unos de sus primeros actos de gobierno.

A lo largo de tres décadas, el tema del aprovechamiento de los recursos del mar ha estado inscrito, con carácter prioritario, en nuestro Plan Nacional de Desarrollo y en la agenda de la política exterior del país. Por ello, México encontró en la Tercera

⁴⁹.- Coronado Mariano, *Elementos de Derecho Constitucional Mexicano*, UNAM, México, 1977, pp. 124.



Conferencia sobre el derecho del mar, convocada por la Organización de las Naciones Unidas en 1970, la oportunidad de contribuir a que la codificación y desarrollo progresivo de esta rama del derecho internacional se orientara hacia una distribución justa de la riqueza marina entre todos los países.

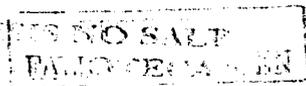
Este empeño significó un paso adelante en la consecución de un nuevo orden jurídico y económico mundial.

Una de las reivindicaciones más importantes de los países en desarrollo ha sido la recuperación de su soberanía sobre los recursos naturales, a fin de que estos se destinen al bienestar de sus pueblos. En este sentido, el derecho de los Estados costeros a establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, consagrado en la Convención de las Naciones Unidas, constituye una conquista fundamental.

Nuestro país fue protagonista importante en la formulación del actual régimen internacional de mar y pionero en el establecimiento de su Zona Económica Exclusiva en 1976, cuando se adicionó un párrafo octavo al Artículo 27 Constitucional. Ahora, con la entrada en vigor de la Ley Federal del Mar, México es el primer país que adecua íntegramente su derecho interno al nuevo marco internacional en la materia.

La Ley Federal del Mar, responde a la impostergable necesidad de armonizar nuestro derecho positivo con el nuevo orden jurídico internacional en la materia, teniendo siempre como referencia el Plan Nacional de Desarrollo, que reconoce que los recursos de la Zona Económico Exclusiva del país constituyen una fuente productiva de la mayor relevancia.

La Ley significa un avance en nuestro régimen jurídico al regular, por primera vez, el derecho de paso inocente de embarcaciones extranjeras por nuestro Mar Territorial, en forma tal que garantice el respeto a la soberanía mexicana.



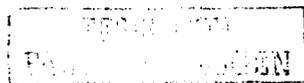
La Ley busca también asegurar la jurisdicción nacional sobre las islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas; y contiene disposiciones destinadas a fomentar y regular el aprovechamiento de los minerales disueltos en las aguas, la energía hidráulica o térmica que puede derivarse de las corrientes marinas y de los vientos y la captación de energía solar en el mar. Todo ésto en adición del aprovechamiento tradicional de los recursos vivos del mar y de los hidrocarburos submarinos.

La ley prevé también el desarrollo de las zonas costeras y de la maricultura; el establecimiento de parques marinos nacionales; el impulso a la recreación y el turismo en esas zonas y el establecimiento de comunidades pesqueras.

4.3 EL DERECHO DEL MAR (CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR).

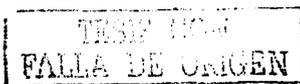
En la Convención se establece un completo marco para la reglamentación de todos los espacios oceánicos. El texto, dividido en 17 partes y nueve anexos, contiene disposiciones que rigen, entre otras cosas, los límites de la jurisdicción nacional sobre los espacios oceánicos, el acceso a los mares, la navegación, la explotación y conservación de los recursos vivos, la investigación científica, la explotación minera de los fondos marinos y otros tipos de explotación de los recursos no vivos y la solución de controversias. Asimismo, se establecen nuevos órganos internacionales que desempeñarán funciones para la consecución de determinados objetivos.

Las disposiciones relativas a la Zona Económica Exclusiva constituyen la manifestación de uno de los primeros "miniacuerdos" integrados por transacciones delicadamente equilibradas a que se había llegado en las negociaciones; en este



contexto queda más claramente ejemplificado el oblicuo concepto de equilibrio entre derecho y obligaciones. La convención concede al Estado ribereño ciertos derechos para la explotación de la Zona Económica Exclusiva, en particular, los relativos a la pesca y a la explotación de los recursos no vivos; asimismo, le concede una jurisdicción limitada para que pueda ejercerlos. Al mismo tiempo, sin embargo, es preciso dar acceso a los Estado vecinos sin litoral y en situación geográfica desventajosa a los recursos de la Zona no explotados por el Estado ribereño y, además, hay que mantener en esa Zona las libertades tradicionales de alta mar. En todo caso, los derechos de los demás Estados en la Zona se reconocen sin perjuicio de los derechos del Estado ribereño. A fin de asegurar la protección de tantos intereses distintos en la Zona, cada Estado debe comprometerse a respetar y tener en cuenta tanto los derechos de otros Estados en la Zona como la utilización legítima de ésta por otros Estados. La convención establece un amplio marco para la consecución pacífica de ese objetivo.

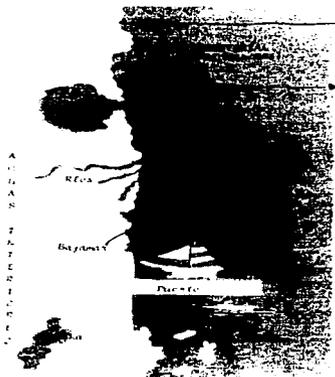
Fuera de los límites de la Zona Económica Exclusiva, la determinación de las disposiciones de la Convención aplicables a una actividad depende del lugar en que ella se desarrolle. Las actividades que se realizan en la superficie y en la columna de agua se rigen por las disposiciones relativas a la alta mar. En términos generales, éstas siguen las normas del derecho internacional consuetudinario que establecen la libertad de la alta mar, pero amplían su alcance en algunos de los aspectos más importantes, especialmente en lo que atañe a la reglamentación sobre contaminación y seguridad, a la investigación científica, a la conservación y a la prevención del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. Las actividades que se realizan en el lecho y el subsuelo de las plataformas continental pueden quedar sujetas a la jurisdicción nacional del Estado ribereño si la conformación de la plataforma continental cumple determinados criterios. La Convención prevé el establecimiento de una comisión integrada por expertos que se encargarán de prestar asesoramiento sobre el trazado del límite exterior del margen continental, es decir, al límite de la jurisdicción nacional sobre la plataforma continental.



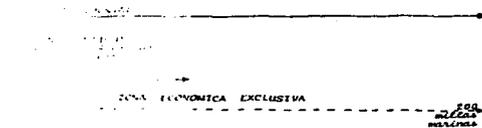
Una vez establecidas las directrices para fijar los límites de la jurisdicción nacional, la Convención enuncia los principios y formas que rigen los fondos marinos y oceánicos más allá de esos límites, es decir, el patrimonio común de la humanidad. La elaboración de esa disposiciones resultó especialmente difícil, pues representó una etapa totalmente nueva en el desarrollo progresivo del derecho y, por ende, no se disponía de precedentes que pudieran servir de guía. Esas disposiciones, resultantes de una compleja armonización de posturas diferentes, constituyen otro de los "miniacuerdos" que forman parte del acuerdo global y son inseparables de lo dispuesto en las resoluciones I y II.

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar tiene competencia compartida en cuestiones de derecho del mar, pero su foro especializado, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, tiene competencia exclusiva, incluso en relación con el resto del Tribunal, para conocer de todas las controversias relativas a la Zona Internacional de los Fondos Marinos; sólo la Sala de Controversias de los Fondos Marinos será competente, con exclusión de todos los demás foros, en relación con las actividades mineras y conexas que se realicen en los fondos marinos. El establecimiento de este Tribunal, representó un avance en la evolución del derecho de las instituciones internacionales de esa índole no sólo por la autonomía estructural de que goza la Sala de Controversias y el hecho de que esa Sala tenga competencia exclusiva para conocer de las cuestiones relativas a los fondos marinos, sino también porque las personas naturales y jurídicas tendrán acceso directo a la Sala en pie de igualdad con los Estados, habida cuenta de que serán ellas quienes participen directamente en las actividades que puedan dar lugar a controversias.

PLATAFORMA CONTINENTAL:



A
L
T
A
S
T
E
R
I
O
R
E
S



EN ESTA ZONA SE ENCUENTRAN
MUCHAS EXPLORACIONES

Algunas de ellas son:
- Gas natural
- Petróleo
- Carbón
- Yacimiento de uranio.

Para el área comprendida

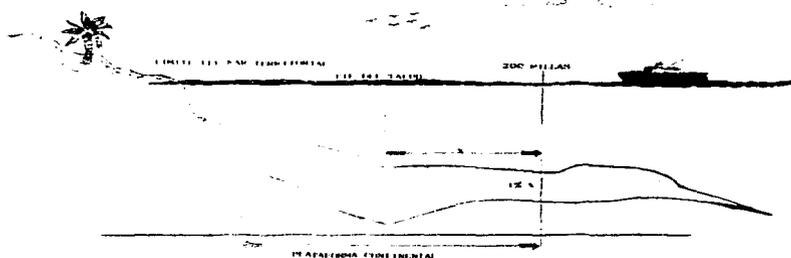
EN ESTA ZONA, Los recursos

- Libres Navegación.
- Tendido de cables.
- Tendido de tuberías.
- Fibra óptica.
- Submarinos.

A
L
T
A
S
T
E
R
I
O
R
E
S

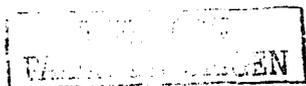
En esta zona, el Estado ejerce SOBERANIA
sobre los recursos vivos y los NO VIVOS, tales como:
- Petróleo.
- Gas natural.
- Carbón.
- Uranio.
- Yacimiento de uranio.

TTE. RICHARDS.



INDICACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL DE COMPLEJIDAD (C.A. 22) ARTICULO 26, PARRAFO 4, (1), (2)

TTE. RICHARDS.



4.4. LEY DE NAVEGACION.

- AUTORIDAD MARÍTIMA.

La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quién la ejerce a través de:

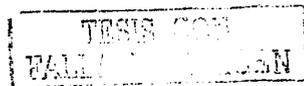
El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

Dragado, siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o mantenimiento.

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA.- En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo de 1978, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

La Secretaría de Marina hará cumplir en aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a Vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972 conocido como Convenio de Londres, que se relaciona con el Plan Nacional de Contingencia y el



Convenio MARPOL 73/78.

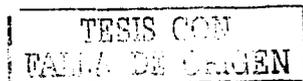
4.5 LEY GENERAL DEL EQUILÍBRIO ECOLÓGICO Y DE PROTECCION AL AMBIENTE.

A. LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL AGUA CORRESPONDERÁ:

1. A la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

- a. Expedir en coordinación con las Secretarías de Marina, de Agricultura Ganadería Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, y las demás autoridades competentes, las normas técnicas para el vertimiento de aguas residuales en redes colectaras, cuencas, causes, vasos, aguas marinas y demás depósitos o corrientes de aguas, así como infiltrarlas en terrenos;
- b. Resolver sobre las solicitudes de autorización para el establecimiento de plantas de tratamiento y sus descargas conjuntas, cuando dichas descargas contaminantes provengan de dos o más obras, instalaciones o industrias de Jurisdicción Federal, en consideración los criterios establecidos por la Secretaría de Salud, esta autorización unificada podrá otorgarse cuando los efectos de las cuencas de aguas nacionales, lo permitan conforme a los usos determinados por la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

B. PARA EVITAR LA CONTAMINACIÓN DEL AGUA, QUEDAN SUJETOS A REGULACIÓN FEDERAL O LOCAL:



a. Las descargas de origen industrial;

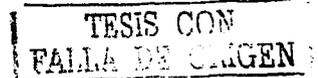
b. Las descargas de origen municipal y su mezcla incontrolada con otras descargas.

No podrán descargarse o infiltrarse en cualquier cuerpo o corriente de agua o en suelo o subsuelo, aguas residuales que contengan contaminantes, sin previo tratamiento y el permiso o autorización de la autoridad federal o local en los casos de descargas en aguas de jurisdicción local o a los sistemas de drenaje y alcantarillado de los centros de población.

Todas las descargas en las redes colectaras, ríos, causes, vasos, aguas marinas y demás depósitos o corrientes de agua y de los derrames de aguas residuales en los suelos o su infiltración en terrenos, deberán satisfacer las normas técnicas ecológicas que para el efecto se expidan, y en su caso, las condiciones particulares de descarga que determinen la Secretaría o las autoridades locales. Corresponderá a quien genere dichas descargas, realizar el tratamiento previo requerido. Cuando dichas descargas, derrames o infiltraciones contengan materiales o residuos peligrosos, deberán contar con la autorización previa de la Secretaría.

La Secretaría resolverá sobre las solicitudes de autorización para descargar aguas residuales, sustancias o cualquier otro tipo de residuos en aguas marinas, fijando en cada caso las normas técnicas ecológicas, condiciones o tratamiento de las aguas y residuos, de acuerdo al reglamento correspondiente. Cuando el origen de las descargas provengan de fuentes móviles o de plataformas fijas en el mar territorial y la Zona Económica Exclusiva, la Secretaría se coordinará con la Secretaría de Marina para la expedición de las autorizaciones correspondientes.

La Secretaría se coordinará con las Secretarías de Marina, de Energía, de Salud,



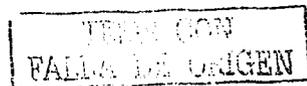
de Comunicaciones y Transportes y de Medio Ambiente Recursos Naturales, a efecto de que dentro de sus respectivas atribuciones y competencias intervengan para prevenir, controlar, vigilar y abatir la contaminación del medio marino y preservar y restaurar el equilibrio de sus ecosistemas, con arreglo a lo que se establece a la presente Ley Federal del Mar, los demás ordenamientos aplicables y las normas vigentes del Derecho Internacional.

Las violaciones a los preceptos de esta Ley, sus Reglamentos y Disposiciones que de ella emanen, constituyen infracción y serán sancionadas administrativamente por la Secretaría en asunto de competencia de la Federación, no reservados expresamente a otra dependencia y, en los demás casos por las autoridades de las entidades Federales y de los Municipios en el ámbito de sus competencias, y conforme a las disposiciones locales que se expidan, con una o más de las siguientes sanciones:

- Multa por el equivalente de veinte a veinte mil días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal en el momento de imponer la sanción;
- Clausura temporal o definitiva, parcial o total, y
- Arresto administrativo hasta por 36 horas.

Si una vez vencido el plazo concebido por la autoridad para subsanar la o las infracciones que se hubieren cometido, resultare que dicha infracción o infracciones aún subsisten, podrá ponerse multa por cada día que transcurra sin obedecer el mandato, sin que el total de las multas exceda el monto máximo permitido, conforme a la fracción I de este artículo.

En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por dos veces del monto originalmente impuesto, sin exceder del doble del máximo permitido, así



como la clausura definitiva.

Cuando la gravedad de la infracción lo amerite, la autoridad, solicitará a quien lo hubiere otorgado, la suspensión, revocación o cancelación de la concesión, permiso, licencia, y en general de toda autorización otorgada para la realización de actividades comerciales, industriales o de servicios, para el aprovechamiento de recursos naturales que haya dado lugar a la infracción.

C. PARA LA IMPOSICIÓN DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES A ESTA LEY, SE TOMARÁ EN CUENTA:

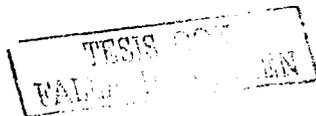
La gravedad de la infracción, considerando principalmente el criterio de impacto en la salud pública y la generalización de desequilibrios ecológicos;

Las condiciones económicas del infractor, y

La reincidencia, si la hubiere.

Cuando proceda como sanción la cláusula temporal o definitiva, total o parcial, el personal comisionado para ejecutar procederá a levantar acta detallada de la diligencia, siguiendo para ello los lineamientos establecidos para las inspecciones.

La Secretaría podrá promover ante las Autoridades Federales o Locales competentes, con base a los estudios que haga para ese efecto, limitación o suspensión de la instalación o funcionamiento de industrias, comercios, servicios, desarrollos urbanos, o cualquier actividad que afecte o pueda afectar el ambiente o causar desequilibrio ecológico.

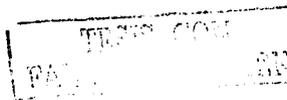


4.6 PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA, PARA COMBATIR Y CONTROLAR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUBSTANCIAS NOCIVAS EN EL MAR.

En este plan se establecen responsabilidades e integra una organización de respuesta para contar con una reacción oportuna y adecuada ante casos de incidentes contaminantes provocados por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, con el fin de reducir al máximo la extensión de daños al ecosistema marino, esto es, se fijan procedimientos de tal manera que permitan a todas las Dependencias del Ejecutivo Federal que lo integran, aportar una contribución y concentrar sus recursos. Se prevé la información básica sobre las características de las áreas afectadas, los recursos disponibles para el control de derrames y se sugieren líneas de acción bajo un mando unificado para enfrentar los incidentes contaminantes, activándose cuando en las aguas marinas de jurisdicción nacional, ocurra un incidente contaminante como productos de accidentes entre embarcaciones, descontrol de plataformas de exploración o explotación petrolera, fallas de material en oleoductos submarinos, descargas provenientes de terminales marítimas o de otros incidentes contaminantes que provoquen derrames y afecten al ecosistema marino.

El control y combate de estos incidentes comprenden operaciones de confinamiento, recolección y disposición de los hidrocarburos u otras sustancias nocivas y limpieza, con la finalidad de coadyuvar en la restauración ecológica de las áreas afectadas, y en casos especiales con autorización de la Secretaría de Marina - Armada de México, se aplicará tecnología de respuesta alternativa.

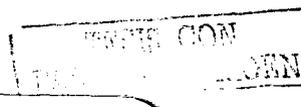
Por la latente amenaza de que ocurra una contingencia de derrames de hidrocarburos en grandes proporciones en nuestras aguas marítimas nacionales, como por ejemplo el descontrol del pozo "Ixtoc" que afectó simultáneamente a países vecinos, se formuló el Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y



los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas, dando lugar a un Plan de Acción Bilateral para combatirlos. Acuerdos de Cooperación efectivos en la medida que se apoyen en Planes Nacionales de Contingencia bien estructurados, aún si hipotéticamente se decidiera depender primeramente de la cooperación externa en esta materia. Destacándose la relevancia e importancia que tiene el Plan Nacional de Contingencia para enfrentar derrames de hidrocarburos y otras substancias nocivas en el mar, como un elemento obligado en la política nacional para la protección ecológica, saneamiento ambiental y del sistema nacional de protección civil y para lograrlo se hace determinante un alto grado de coordinación y apego a lo regulado en la legislación vigente en la materia, toda vez que su aplicación tiene un carácter eminentemente operativo por no poderse ante lo fortuito, establecer acciones de prevención y control de todas las posibles fuentes de contaminación marina.

4.6.1 COBERTURA GEOGRÁFICA:

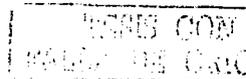
Comprende al Mar Territorial; franja del mar adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las Aguas Marinas Interiores. Las Aguas Marinas Interiores: Aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el Mar Territorial e incluyen: la parte norte del Golfo de California, las de las bahías internas, las de los puertos, las internas de los arrecifes y las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar. Zona Contigua; Es La zona adyacente al Mar Territorial que se extiende a 24 millas marinas (44,448 metros), contados desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial al límite interior de la Zona Contigua coincide idénticamente con el límite exterior del Mar Territorial. La Zona Económica Exclusiva; zona situada fuera del Mar Territorial y adyacente a este (el límite interior de la zona económica exclusiva



coincide idénticamente con el límite exterior del Mar Territorial) y por último. las Plataformas Continental e Insular; Aquellas que comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden mas allá del Mar Territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial.

OBJETIVOS.- Controlar y combatir incidentes contaminantes en el medio marino, coordinar y coadyuvar en la ejecución de los planes de acción nacionales y en su caso internacionales, cuando se presente una contingencia de contaminación en el mar y definir bases técnicas sobre soluciones a la problemática de la contaminación del ambiente marino, a fin de que las Dependencias del Ejecutivo Federal correspondientes legislen lo conducente dentro de su ámbito de competencia.

METAS.- Efectuar con prontitud operaciones de control y combate ante incidentes contaminantes en el medio ambiente marino, para reducir al máximo la extensión de los daños. Coordinar la participación de acciones específicas de las Secretarías de Estado, Paraestatales, Autoridades Estatales, Municipales, Organismos Privados y en su caso Internacionales, así como con la población de acuerdo a su ámbito de competencia ante una contingencia en el mar. Realizar prácticas conjuntas de capacitación y entrenamiento con los recursos disponibles en cada Plan de Contingencia. Investigar y aplicar nuevas técnicas y tecnologías para combatir incidentes contaminantes en el mar, con el objeto de optimizar los recursos disponibles y realizar su control a un mínimo costo. Coadyuvar el restablecimiento de las condiciones naturales en el medio ambiente marino después de ocurrida una contingencia y proponer modificaciones de tipo normativo, administrativo, de procedimientos y métodos con base en las experiencias obtenidas en el control y combate de incidentes contaminantes en el medio ambiente marino.



4.6.2. DEFINICIÓN DE CONCEPTOS MÁS USUALES:

ACCIÓN.- Toda actividad o medida que sea necesaria para contrarrestar o combatir un derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas en el mar.

ÁREA CRÍTICA.- Aquella zona del litoral nacional donde coincidan simultáneamente tres características: 1. Zona de alto valor.- Sus recursos marinos o costeros son de alto valor comercial, ecológico o turístico. 2. Área sensible.- Aquella área cuyos recursos son muy sensibles a la presencia masiva de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, es decir, podrían ser afectados seriamente por un derrame y 3. Área vulnerable o de alto riesgo.- Es una zona de alto riesgo de ocurrencia de derrames.

CONTINGENCIA.- Situación de riesgo derivada de actividades humanas o fenómenos naturales que puede provocar un derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas sobre la superficie del mar y que por tal situación lo contamine.

DERRAME.- Cualquier descarga, escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión y vaciamiento de hidrocarburos u otras sustancias nocivas cuya presencia al alterar las condiciones naturales del ambiente marino, afecte a la fauna y flora que habitan en él, o dañen los recursos e instalaciones. No se incluyen bajo este concepto: Las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio Internacional sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias adoptado en Londres el 13 de noviembre de 1972; los derrames de sustancias nocivas resultantes de la exploración, explotación y el consiguiente tratamiento en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos y el derrame de sustancias nocivas al efectuar trabajos lícitos de investigación científica sobre la prevención y control de la contaminación del ambiente marino.



RESIDUOS PELIGROSOS.- Todos aquellos residuos, en cualquier estado físico, que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables o biológico-infecciosas, representen un peligro para el equilibrio ecológico o el ambiente.

CONTAMINACIÓN.- La presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico.

COSTO.- se mide en tres formas: 1. La pérdida de recursos a causa de una explotación innecesariamente antieconómica, ya que, según la expresión del informe de la academia nacional, la contaminación es a menudo un recurso fuera de lugar. 2. El costo de la supresión y el control de la contaminación un proyecto de muestra de la cual se demuestra en la figura mientras la limpieza de las aguas negras y los desechos, es actualmente la más cara, el costo de la supresión de los desechos muchos más venenosos de los vehículos de motor y la producción de energía se calcula que se multiplicará por 100 en los próximos 30 años, y 3. El costo en la salud humana.

4.6.3 CLASIFICACIÓN DE LOS CONTAMINANTES:

- **NO DEGRADABLES.-** Los materiales y venenos, como los botes de aluminio, las sales mercuriales, las sustancias químicas fonólicas de cadena larga y el DDT, es decir, sustancias para las cuales no existe proceso de tratamiento natural desarrollado que sea susceptible de compensar la intensidad de suministro del hombre al ecosistema, considerándose como única forma de supresión posible el prohibir el derrame de tales materiales en el medio general con el objeto de evitar la acumulación tóxica o en dejar por completo de producirlos; y

- **BIODEGRADABLES.**- Como las aguas negras o domésticas, que se dejan de descomponer rápidamente por medio de procesos naturales o en ecosistemas de ingeniería (como la planta municipal de tratamiento de aguas negras) que refuerza la gran capacidad para descomponer y poner nuevamente en circulación.

Los ajustes y modificaciones contenidos en el presente Plan, fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación en su versión abreviada, el 8 de febrero de 1999, abrogando la versión publicada del Plan Nacional de Contingencia del 8 de diciembre de 1981.

4.7. LEY REGLAMENTARIA DEL PÁRRAFO OCTAVO DEL ARTÍCULO 27 CONSTITUCIONAL RELATIVO A LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA.

Esta Ley señala que en la Zona Económica Exclusiva situada del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determina la presente ley.

El límite exterior de la zona económica exclusiva será una línea cuyos puntos estén todos a una distancia de 200 millas náuticas de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la determinación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con esos Estados.

Asimismo señala que las islas que forman parte del territorio nacional, excepción hecha de aquéllas que no puedan mantenerse habitadas o que no tenga vida económica propia, tendrán también una zona económica exclusiva cuyos límites serán

ORIGEN

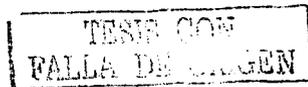
fijados conforme a las disposiciones establecidas en el texto que señala la anchura y extensión de dicha zona. Incluye todas las obligaciones y derechos que tienen los Estados ribereños y terceros Estados en el área como lo estipula la Convención del Mar.

El Poder Ejecutivo Federal, dictará medidas adecuadas de administración y conservación para que los recursos vivos no se vean amenazados por una explotación excesiva, determinando con ello la captura permisible de recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva, promoviendo así la utilización óptima de los recursos vivos en el área antes señalada...etc.

4.8 DECRETO QUE FIJA EL LÍMITE EXTERIOR DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE MÉXICO.

Que la Ley Reglamentaria del Párrafo Octavo del Artículo 27 Constitucional, relativo a la Zona Económica Exclusiva, publicada en el Diario Oficial del 13 de Colombos C. John, *Derecho Internacional Marítimo*, Editorial Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid 1986, p.186. febrero de 1976, establece que el límite exterior de dicha zona será una línea cuyos puntos estén todos a una distancia de doscientas millas náuticas de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial y que, en aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zona económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará, en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con esos Estados.

Que de acuerdo con la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, la anchura del mar territorial se mide a partir de la línea de baja mar, a lo largo de las costas y de las islas que forman parte del territorio nacional, pero que también pueden medirse según lo dispone el segundo párrafo del precepto citado, conforme a otros criterios igualmente aceptados por el derecho internacional.



Que lo antes expuesto, es necesario, para que la Ley Reglamentaria del Párrafo Octavo del artículo 27 Constitucional surta sus efectos, que los navegantes y el público en general tengan conocimiento exacto del límite exterior de la Zona Económica Exclusiva. Y que el requisito que alude, sólo se satisface con la publicación de las disposiciones de observancia general que sean necesarias para determinar, mediante coordenadas geográficas de México. Por lo que se consideró conveniente expedir el siguiente Decreto... El límite exterior de la Z.E.E. de México esta constituido por una serie de arcos que unen los puntos cuyas coordenadas geográficas se especifican en las cartas correspondientes considerando los arcos del Océano Pacífico, el Golfo de México y el Mar Caribe. Corresponde a la Secretaría de Marina publicar las cartas marinas en las que figure el límite exterior de la zona económica exclusiva, trazado con base en las coordenadas que establece el párrafo anterior... Siendo las Secretarías de Marina y la de Economía las encargadas en tomar todas las providencias necesarias, dentro del ámbito de su competencia para hacer cumplir las disposiciones de la ley reglamentaria del Párrafo Octavo del Artículo 27 Constitucional.

4.9 CONVENIOS. PROTOCOLOS Y DIRECTIVAS INTERNACIONALES SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA DEL TRANSPORTE DE PETRÓLEO, COMO RESPUESTA A LAS CATÁSTROFES ECOLÓGICAS OCASIONADAS POR LOS PETRÓLEROS "ERIKA" Y "PRESTIGE", ENTRE OTROS.

El transporte de petróleo, por vía marítima es una actividad que genera múltiples beneficios económicos a los Estados retores de Puerto y demás que la desarrollan, más sin embargo, así como genera beneficios, también ocasiona graves daños a la ecología, a la fauna, a la flora, a las actividades pesqueras y turísticas, así como a la salud pública de los Estados que les toca enfrentar las mareas negras provocadas por los derrames de

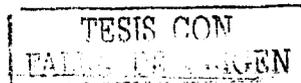
hidrocarburos de los buques citense Petroleros, que son los mayores buques del mundo, los Quimiqueros y/o los Buques cisterna de gas líquido. Dichos accidentes se clasifican en: Naufragios.- Ocasionados por errores de navegación o fallas mecánicas. Incendios y explosiones.- acaecidos durante la realización de operaciones a bordo y por último los Abordajes.- Seguidos de incendios o explosión y con resultados de contaminación. Para una mejor ilustración, voy a referirme a los Buques Petroleros “ERIKA y PRESTIGE”, mismos que por la situación en que se encontraban, originaron desastres de dimensiones históricas:

4.9.1 BUQUE PETROLERO “ERIKA”.

Era un buque de 25 años de edad, con pabellón Maltés y fletado por TOTAL-FINA y que el 12 de diciembre de 1999 se partió en dos, a 40 millas al sur del extremo de Bretaña y vertió más de 10.000 toneladas de petróleo pesado de las 30.000 toneladas que transportaba. Unos 400 kilómetros de costa resultaron contaminadas por la marea negra, causó graves daños a la fauna, a la flora y a las actividades pesqueras y turísticas, afectando también a la salud pública. Su certificado obligatorio era correcto y había superado con éxito un reconocimiento quinquenal el año antes del accidente. Una inspección reforzada de control del Estado rector del Puerto se había llevado a cabo en mayo, sin que se encontraran, deficiencias. El fletador también lo había inspeccionado y la había declarado Apto para su actividad.⁵⁰

En esta catástrofe, se puede observar que el marco clásico de la acción internacional en materia de Seguridad Marítima a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), fue insuficiente para combatir eficazmente las causas de tales catástrofes. Que la acción de la OMI, adolece la falta de medios de control sobre la manera en que sus normas se aplican en el mundo, no aplicándose en todas partes con

⁵⁰.- Annual Report 2002.- International Oil Pollution Compensation Funds.- Canterbury Kent, Uk. P. 95.

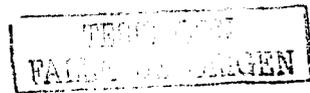


el mismo rigor. Este fenómeno tiende a acentuarse, debido a la evolución del transporte marítimo desde hace más décadas, que ha llevado en concreto al auge de los "Pabellones de conveniencia", la antigüedad de los cascos en su defecto la modalidad del "Doble Casco" y la "falta de funcionamiento de control del Estado Rector" al realizar inspecciones a los buques Petroleros.

El naufragio del ERIKA, demostró por una parte el riesgo representado por los buques viejos y por otra que el marco normativo de ese entonces, fue mal aplicado por los Estados miembros sobre todo en lo referido a los controles en los puertos, el cual debió reforzarse sobre bases específicamente comunitarias (europeas) más avanzadas que las entonces normas de la OMI.

La comisión conformada para este accidente por la Unión Europea, si bien deploró la generalización de los Pabellones de Conveniencia, no pudo ocultar que una gran parte de los buques controlados por sociedades Europeas enarbolaban Pabellón de Terceros países por razones fiscales, emitiéndose propuestas en las que se regulan las anomalías que estadísticamente causaron el accidente, como son:

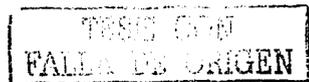
- Propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE, relativa a las Sociedades de Clasificación.- Refiere que la responsabilidad principal del cumplimiento de las normas internacionales por los buques recae en el Estado del Pabellón donde el buque esta registrado. Por desgracia no todos los Estados del Pabellón cumplían sus obligaciones con el suficiente nivel de responsabilidad, aunque los Estados del Pabellón deben cumplir los reglamentos de los convenios internacionales en los que son parte, la OMI no posee poderes ejecutivos para garantizar ese cumplimiento, lo que facilitaba a los operadores con menos escrúpulos registrar sus buques en países que no exigen el pleno cumplimiento de las normas internacionales. Por esta razón los Estados del puerto han establecido una línea de defensa contra el transporte marítimo inferior a las normas mediante inspecciones



llevadas a cabo según los regímenes de control del Estado Rector del Puerto, régimen por el cual se inspecciona una parte de los buques que se fondean en los Puertos del Estado para comprobar su cumplimiento de las normas internacionales de seguridad, contaminación y dotación.

- Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la introducción acelerada de normas en materia de Doble Casco o de Diseño equivalente para petroleros de Casco Único.- Refiere la antigüedad de los buques y al nuevo diseño, la introducción de más requisitos en el convenio MARPOL 73/78, para eliminar progresivamente los petroleros de Casco Único y sustituirlos por otros de Doble Casco o de Diseño Equivalente, con miras a que los petroleros de casco único se fueran eliminando progresivamente. Con el objeto de que los buques de doble casco redujeran apreciablemente los riesgos de contaminación especialmente en caso de abordaje o varadas poco grave. El uso de revestimiento y de sistema de protección contra la corrosión efectiva impedirá el rápido deterioro en los espacios de lastre, evidente en los petroleros más antiguos.

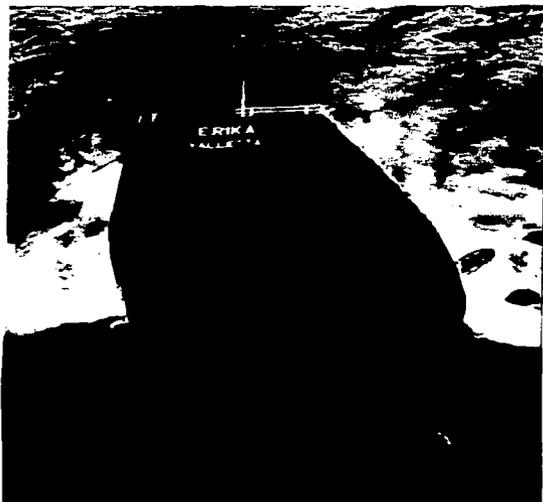
- Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modificaba la Directiva 95/21/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del Puerto.- Refiere al funcionamiento de control del Estado Rector, para el cumplimiento del régimen para regular la situación de los petroleros, el que las sociedades de clasificación evalúen el estado del buque a partir de unas normas técnicas fijadas por cada sociedad a efectos de la expedición del certificado de clase, quienes además suelen estar autorizadas a actuar en nombre de los Estados del Pabellón para comprobar el cumplimiento por el buque de las normas medioambientales y de seguridad fijadas en los convenios internacionales y expedir los correspondientes certificados obligatorios. Las directivas sobre el control del Estado del Puerto se enmendó en sucesivas ocasiones, con el fin de reforzar la uniformización y la eficacia de los procedimientos. No obstante, el accidente del



"ERIKA". probó algunas lagunas en el funcionamiento del control del Estado Rector del Puerto, en particular respecto a la inspección de los buques que presentan estadísticamente riesgos más elevados, bien por su antigüedad, bien por la naturaleza contaminante de su carga. Por lo que a la comisión le parece evidente que la opacidad actual del mundo marítimo y la falta de sinergia entre los agentes interesados (inspectores de puerto, sociedades de clasificación, etc.), reduzcan considerablemente la eficacia del control del Estado rector del Puerto.

TESIS CON
FALTA DE CARGEN

ERIKA



1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

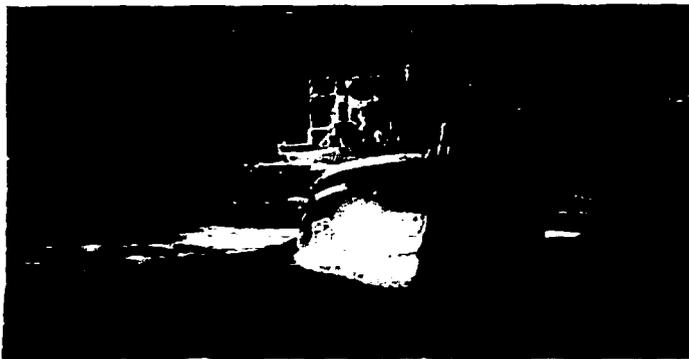
WALLA-BE-ERGEN

4.9.2 BUQUE PETROLERO "PRESTIGE".

Por otra parte, cuando se pensaba controlada la situación generada por el buque "ERIKA", y sin que se hubieran erradicado completamente los efectos de los hidrocarburos en la flora y fauna marina, se sucede otra catástrofe de mayores dimensiones, esta vez, el petrolero "PRESTIGE", quien el 13 de noviembre del 2002, presentó una grieta de 40 metros de largo en el lado derecho del casco, a la altura de las costas de Galicia, España, tras un intento de salvamento se consigue evitar el encallamiento del buque, pero no su ruptura a la mitad, así como el posterior naufragio de ambas partes a una profundidad de 3.000 metros, se trata de la tercera marea negra de fuel pesado en aguas europeas en menos de 4 años, al parecer por las mismas irregularidades, ya mencionadas. Al igual que ocurrió tras el naufragio del "ERIKA", surgieron diversas opiniones contradictorias sobre las decisiones que se tomaron, como son: ¿sí las decisiones fueron las más adecuadas?, ¿por qué no se trasladó el buque hacia un puerto refugio?, etc., sobre el particular se hace útil recordar que los gestores de estas situaciones disponen de muy poco tiempo para evaluar la situación en condiciones de gran tensión, disponiéndose de los recursos básicos inmediatos que se posean, así como los medios con que se disponga o en su defecto la experiencia en casos anteriores y por otro lado, sólo se conoce un ejemplo de un petrolero que entró en una bahía con fugas en sus tanques, pero dicha bahía se encontraba ya muy contaminada.⁵¹ Ocasionando una marea negra que desbastó por un largo periodo, la flora y fauna, de todos los países que fueron alcanzados por los hidrocarburos vertidos por negligencia de todos los organismos encargados de vigilar que estas problemáticas se erradiquen en su totalidad.

⁵¹.- Periódico El País.- Domingo 15 de diciembre del 2002.- Madrid España, p. 14.

PRESTIGE



SEARCHED
SERIALIZED
INDEXED
FILED
FBI - ALBANY

Emitiéndose las regulaciones necesarias, Convenios y Enmiendas a los Convenios ya rebasados por la irregularidad predominante en el transporte del petróleo, como son algunas de las que se relacionan:

- Convenio para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73) y su Protocolo 78.- Cuyo objetivo, es el dotar de normas para evitar las descargas de sustancias contaminantes operacional y accidentales de los buques.

- Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978.- Abarca todos los aspectos técnicos de la contaminación procedente de los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar, y se aplica a todos los tipos de buques, aunque no es aplicable a la contaminación resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, tiene dos protocolos que tratan, respectivamente, de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje, y 5 anexos que contienen reglas para la prevención de las diversas formas de contaminación.

- Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, CLC 1969 enmendado, Protocolo de 1976, Protocolo de 1984, Protocolo 1992 que enmienda el Convenio Internacional CLC 1969. - Su objetivo principal es garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos persistente resultante de siniestros marítimos que afectan a buques tanques y su carga. Se hace responsable de los daños y perjuicios al propietario del buque.

- Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969. - Extendió el ámbito del convenio a fin de incluir los daños debidos a contaminación ocasionados

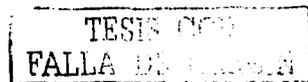


en la Zona Económica Exclusiva, o una zona equivalente de un Estado Parte, permite a los Estados Partes en el Protocolo de 1992 expedir certificados a buques matriculados en Estados que no son parte en el protocolo de 1992, de manera que el propietario de un buque pueda obtener certificados de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil 1969 y el Protocolo de 1992.

- Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971.- tiene como objetivo proporcionar indemnización complementaria por daños debidos a la contaminación producida por derrames de hidrocarburos persistentes procedente de la carga de los buques tanques, actúa en la medida que sea inadecuada la protección que presta el convenio de responsabilidad civil, CLC 1969, y en su versión enmendada de 1992.

- Protocolo de Cooperación, Preparación y Lucha Contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 2000. - El objetivo principal es disponer una planificación que permita tomar medidas rápidas y eficaces con personal especializado y equipos adecuados, para reducir al mínimo los daños que pueda ocasionar un suceso de contaminación del mar por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

- Protocolo de 1996 relativo al Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972.- Esta destinado a sustituir al Convenio de 1972 y representa un cambio importante del planteamiento de la cuestión de cómo regular la utilización del mar como depósito para los materiales de desecho. Una de las novedades más importante es que introduce en su artículo 3, el denominado "planteamiento preventivo", según el cual se adoptarán las medidas preventivas procedentes cuando haya motivos para creer que los desecho y otras materias introducidas en el medio marino pueden ocasionar daños aún cuando no haya pruebas



definitivas que demuestren una relación causal entre los aportes y sus efectos.

Sobre este accidente, se suscito un prolongado y acalorado debate entre las delegaciones de España y de Bahamas sobre las circunstancias en que se produjo el naufragio y consiguiente desastre, que llegó al punto de que el Jefe de la Delegación Española cuestionara personalmente al representante de Bahamas (cabe agregar que Bahamas actualmente no es miembro del Comité Ejecutivo del fondo, por lo que el uso de la palabra lo realizó en su calidad de observador).

El Jefe de la Delegación Española subrayó las tres metas de su gobierno ante el desastre del "PRESTIGE": Rescate y salvamento de la tripulación, combate del derrame de hidrocarburos previniendo mayores derrames del buque tanque y minimizar los efectos y riesgos de la contaminación en las playas y en los habitantes de las mismas. Al efecto, hizo una detenida exposición de los hechos orientada en esencia a destacar sus acciones de emergencia en el salvamento de la tripulación y remolque del buque tanque hacia "aguas tranquilas", en el contexto de lo que calificó como una verdadera falta de colaboración del Capitán y subalternos que demoró el "encendido de las máquinas" del buque.

De las exposiciones vertidas se puede apreciar que para las autoridades marítimas Españolas el caso del "PRESTIGE" ejemplifica los peligros de la navegación marítima efectuada con embarcaciones sub-standard, es decir, no aptas para la navegación tanto en sus condiciones técnicas como en su operación. En su denuncia de "falta de corporación" de la tripulación (Capitán Griego, tripulación Filipina) del largo relato sobre ello, se infería además que mediaba falta de capacitación y que hubo falta de sensibilidad respecto a las consecuencias de la falta de cooperación.

La delegación Española, manifestó estar consciente de la insuficiencia del fondo para hacer frente a las indemnizaciones. Por lo que su gobierno tomará las providencias

para obtenerlas de todos los que resulten implicados en la cadena de negligencias que condujeron al desastre del "PRESTIGE".

El representante de Bahamas, Capitán Douglas Bell, hizo una verdadera crítica a la política Española de no conceder puerto de refugio a embarcaciones en apuros al criticar la decisión de las autoridades marítimas españolas de "alejar al PRESTIGE a aguas tranquilas" afirmando que dichas aguas "se localizan a 2000 millas del sitio del naufragio" desatendiendo la petición de auxilio del capitán del buque tanque y remolcándolo impertinentemente.

Las críticas fueron replicadas enérgicamente por el jefe de la delegación Española, quien se apoyó en los comentarios técnicos del Capitán que estuvo a bordo del PRESTIGE, durante el salvamento.

La delegación de Grecia instó a que se aguarde a los informes finales de evaluación del caso, en lo que fue respaldado por la delegación de Italia. La delegación Filipina apoyo la moción, agradeciendo empero las acciones de salvamento de la tripulación Filipina. Como se ve, hay una controversia en curso entre Bahamas y España, respecto a quien actuó con culpa y originó el naufragio.

En cuanto al monto indemnizable, el Comité Ejecutivo en su 21/a. Reunión y 7/a. Asamblea Extraordinaria del Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, tomó nota de la siguiente información suministrada por España (DOCUMENTO 92FUND/EXC.21/3/1) que mitiga las perspectivas de indemnización y contribuye a determinar cifras:

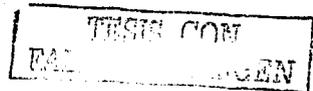
- Que se ha logrado la limpieza del 90% de las playas afectadas a lo largo de 700 kilómetros, lo cual disminuirá las perspectivas de mayores daños al sector turístico que esta en vísperas de iniciar su temporada alta.
- De que las pesquerías ya reabrieron y empiezan su recuperación. España estima en 480

millones de euros las pérdidas económicas al sector y en aproximadamente 71 millones las pérdidas en el sector turístico. De este último, sin embargo, se sabrá más al concluir el verano de 2003.

La delegación Francesa no presentó información escrita sin embargo, indicó que las primeras estimaciones arrojan una cantidad global aproximada de 180 millones de EUROS (78 millones de limpieza de costas; 9 millones por perjuicios a pesquerías; de 11 a 100 millones por turismo). La notable disparidad de daños estimados en el caso de turismo inquietó al Comité Ejecutivo.

La delegación de Portugal manifestó no haber estado en condiciones de presentar información estimativa de los daños ocasionados en virtud de que se esperan más emanaciones de hidrocarburos en las costas portuguesas por los vientos que soplan hacia el sur. Se recibieron informaciones del representante del Club de Seguros P&I de que se realizan contactos con el gobierno Español para obtener seguridades de que si el seguro cubre indemnizaciones, la ley Española será aplicada de tal manera que no se le puedan cobrar dos veces y se le niegue el derecho de subrogación. Dicho representante manifestó que se están explorando formulas sobre las cuales se esperan reacciones. Por otra parte, para efectos de la fijación del nivel de pagos, el Director del Fondo Dr. Mans Jacobson, planteó que un 15% a partir de una estimación preliminar de los daños globales por la Secretaría del Fondo para los tres países de mil millones de EUROS, comprendiendo a los tres países (España, Francia y Portugal), que como se indica en el inicio del presente debate, se trata del nivel de pagos más bajo que se haya manejado en la Historia del Fondo. Cabría sin embargo anotar que el 15% de mil millones de EUROS equivale a 150 millones de Euros, un poco más del valor total actual del fondo.

En lo que respecta a la actuación de la delegación Mexicana, esta mantuvo un bajo perfil a lo largo del tratamiento del tema en ambas instancias, dadas las peculiaridades que ha habido en su tratamiento desde un principio y su alto impacto en



los recursos financieros del Fondo.

Ante el apoyo expreso y abrumador de las delegaciones del Comité Ejecutivo a la propuesta del Director Ejecutivo en materia de la fijación del nivel de pagos, en coordinación interna respectiva con los participantes acreditados por Petróleos Mexicanos, la delegación mexicana se pronunció positivamente hacia dicha propuesta por tratarse de un nivel razonable, dadas las circunstancias.

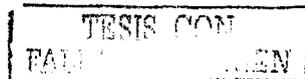
La delegación de México, no se pronunció sobre el tema del uso del fondo de reserva en el seno de la Asamblea extraordinaria. Expresando las siguientes palabras, sobre el establecimiento del nivel de pagos para el caso del "PRESTIGE", en la Sesión Matutina del 7 de mayo de 2003.

"ES CASO DEL "PRESTIGE", ES UN CASO INÉDITO POR SU MAGNITUD, QUE INVOLUCRA MÚLTIPLES FACTORES MARÍTIMOS Y CIRCUNSTANCIAS EXCEPCIONALES DERIVADAS DE LA VECINDAD INMEDIATA DE TRES DISTINGUIDOS ESTADOS MIEMBROS CON UNA ZONA DE INTENSO TRÁFICO DE BUQUES TANQUE Y QUE LOS EXPONE A ALTOS RIESGOS. CONTINUAMENTE.

NO ES CASUAL ENTONCES QUE HAYA INCERTIDUMBRE PARA LA ADECUADA CUANTIFICACIÓN DE LOS DAÑOS, LA CUAL POR LO VISTO SERÁ UN INGREDIENTE QUE ESTARÁ PRESENTE A LO LARGO DE NUESTRAS DELIBERACIONES EN LO SUCESIVO.

MI DELEGACIÓN HA TOMADO NOTA CON INTERÉS DE LAS EXPRESIONES DEL REPRESENTANTE DE LOS SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I), EN EL SENTIDO DE QUE CON EL GOBIERNO ESPAÑOL SE MANTINE UN DIÁLOGO PARA ACCIONAR LA PÓLIZA DEL "PRESTIGE".

PARA MÉXICO ES FUNDAMENTAL QUE EL SECTOR DE SEGUROS EN EL

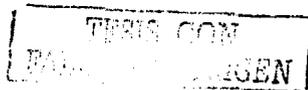


PRESENTE CASO DESPLIEGUE MAYORES ESFUERZOS PARA DESTRABAR LOS IMPEDIMENTOS PARA HACER LOS DESEMBOLSOS QUE LE CORRESPONDA EFECTUAR A LAS VICTIMAS. ELLO CONTRIBUIRÍA NO SOLO A MITIGAR LA INCERTIDUMBRE SINO TAMBIÉN A NORMALIZAR LA OPERACIÓN DE NUESTRO SISTEMA INTERNACIONAL DE COMPENSACIÓN DE DAÑOS, DONDE EL SEGURO DEL PROPIETARIO DEL BUQUE ES PARTE ESENCIAL DE LA ECUACIÓN DE COMPENSACIÓN DE DAÑOS A LAS VICTIMAS.

POR LO DEMÁS, AGRADECEMOS LAS INFORMACIONES DE LOS REPRESENTANTES DE ESPAÑA, PARTICULARMENTE, Y DE FRANCIA Y DE PORTUGAL. ELLAS POSIBILITAN UNA DECISIÓN INICIAL CONCRETA DE ESTE FORO. PARA BENEFICIO INMEDIATO DE LAS VICTIMAS.

MI DELEGACIÓN APRECIA ESPECIALMENTE LAS ESTIMACIONES DEL DIRECTOR QUE NOS AUXILIAN A FIJAR UN NIVEL DE PAGOS Y APOYA SU FORMULA DE EQUILIBRIO DE UN 15%".

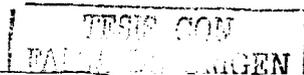
Una vacuna para regular los males de que adolece el transporte de petróleo en las aguas internacionales, sería un paquete de medidas que supongan un cambio en el sector de los petroleros; se debe incentivar más a los transportistas, fletadores, sociedades de clasificación y otras entidades claves que coinciden en preocuparse por la calidad. Al mismo tiempo, debería cercarse a los que persiguen el beneficio personal a corto plazo a expensas de la seguridad de la Tripulación y embarcación, así como del medio ambiente marino.



CONCLUSIONES:

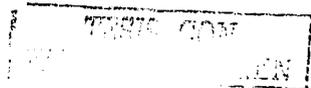
De lo vasto que viene a ser el área de la Zona Económica Exclusiva, se desprenden una serie de conclusiones que se hace necesario jerarquizar en virtud de su importancia:

01. La difusión de la existencia de la Zona Económica Exclusiva, como área de jurisdicción mexicana sobre los recursos vivos y no vivos que se encuentran en ella.
02. La compilación de los diversos instrumentos jurídicos nacionales e internacionales para su estudio y divulgación, por no tener una ubicación bien definida, como las otras ramas del derecho.
03. La presencia de las instituciones nacionales en dicha zona para reafirmar la soberanía y los derechos de nuestro país frente a terceros Estados, con pretensiones de exploración y explotación de nuestros recursos naturales.
04. Respecto a la gran actividad comercial que se desarrolla vía marítima, el derecho marítimo internacional se ha venido a especializar en diversas ramas con base a los diversos tipos de embarcaciones, pesqueras, petroleras, de recreo, entre otras, que navegan y surcan los mares mundiales por lo que debido a ello, la comunidad internacional constantemente ha emitido diversos convenios, directivas, protocolos así como sus respectivas enmiendas como medio de defensa a las problemáticas que enfrenten sus Estados integrantes, reglamentando toda esa actividad naviera, toda vez que se van deteriorando los ecosistemas marinos y perjudicando otras actividades que se desarrollan en el mar como viene a ser la pesca, turismo, cultivos, otros.
05. La Zona Económica Exclusiva como futuro granero de la humanidad, se viene a establecer lo que se consideró en la Agenda XXI de Río de Janeiro en su Capítulo

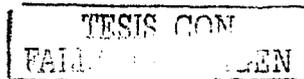


17 Cumbre de la Tierra, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, en la que se comprometen los gobiernos de Todos los Estados, a una explotación inteligente y razonada de los recursos en general y principalmente en el tema que me interesa y que es parte de este trabajo el área marítima internacional, como lo digo al principio de este párrafo, un almacén donde el hombre podrá satisfacer entre otras sus necesidades alimenticias, tan grave es el problema que este punto se reorganizó en la declaración de Johannesburgo. Con la negociación de México y los Estados Unidos, de los Hoyos de Dona en la Zona Económica Exclusiva en el Golfo de México, nuestro país como Estado signante de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, de 1982 y de los Estados Unidos de Norte América como país no signatario fortalece el tratado sobre Límites Marítimos, de noviembre de 1976 para el establecimiento de una Zona Económica Exclusiva de México situada fuera del mar territorial, por la que se establece una zona de conservación de pesquerías frente a las costas de los Estados Unidos, reconociendo el objetivo del derecho internacional del mar.

06. Por otra parte nuestro país reconociendo la conveniencia de establecer por medio de la "III CONVEMAR", con el debido respeto de la soberanía de los demás Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos naturales, el estudio, la protección y la preservación del medio marino, con la expedición de leyes Nacionales con base al Derecho Internacional y la adopción respectiva en toda la parte XI de la misma.
07. No omitiendo mencionar que nuestro país, carece de una Marina Mercante a través de la cual se transporte los energéticos que se extraen de la Sonda de Campeche, dejando de percibir una cantidad que asciende a \$500,000,000.00 por el solo traslado del petróleo, teniendo inclusive como pérdida esta cantidad toda vez que tiene que pagarse por su transporte al exterior.

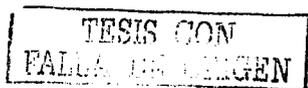


08. Por último, e independientemente de la problemática que representa el transporte de petróleo, por los daños ecológicos ocasionados a la fauna, a la flora, a las actividades pesqueras y turísticas, y que decir de la salud pública, no deja de ser una actividad que ocupa los primeros lugares ha nivel mundial, toda vez que ninguna otra mercancía se mueve en el mundo tanto como el petróleo. Como ejemplo, en 1998 el total de petróleo crudo y de productos refinados transportados por mar ascendió a más de 2.000 millones de toneladas (según estadísticas de EUROSTAT y de la OCDE/AIE, Journal de la Marine Marchande), lo que en peso representa el 40% de las cargas totales transportadas. Bajo este orden, cabe hacer mención que el comercio comunitario de petróleo es el mayor en el mundo con unas importaciones de crudo equivalentes al 27% del comercio mundial total, mientras que las importaciones de EE.UU. ascienden a un 25% del total mundial. El 90% del comercio total de petróleo en la Unión Europea se transporta por mar y el resto por oleoductos, por carretera y por vías navegables, constituyendo el 90% del comercio total de petróleo en la Unión Europea y generando múltiples beneficios económicos a los Estados rectores de Puertos y demás que desarrollan esta actividad, tan es así que aún considerando las catástrofes ecológicas ocasionadas por las mareas negras creadas por los buques "ERIKA" y "PRESTIGE", entre otros, la Zona Económica Exclusiva; ha sido, es y seguirá siendo la puerta hacia los recursos naturales de los Estados Ribereños, constituyendo una de la más garantizable promesa de desarrollo económico, para todos los países del mundo.



BIBLIOGRAFÍA.

1. JOHN Colombos C, *Derecho Internacional Marítimo*, Editorial, Aguilar, Madrid, Esp. 1961.
2. CERVANTES Ahumada Raúl, *Derecho Marítimo*, Editorial Herrero, S.A., México, 1977.
3. DE AZCARRAGA José Luis, *Legislación Internacional Marítima*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, Esp. 1955.
4. QUIROZ Richards Juan Jorge, *Derecho Internacional*, Revista Secretaría de Marina- Armada de México, año 14/Época VI/núm. 102, julio-agosto 1996.-México.
5. LEDESMA Javier, *México y el Derecho Marítimo Internacional*, Revista Secretaría de Marina - Armada de México, Época IV/Núm. 53, julio-agosto 1990.
6. AMICH Juliana, *Diccionario Marítimo*, Editorial Juventud, Barcelona, Esp. 1971.
7. CARRANZA Castillo, Miguel Carlos, *Introducción al Estudio de la Marina de Guerra*, Heroica Escuela Naval Militar, México, 1984.
8. CASTAÑEDA, Jorge, Obras Completas II. *Derecho del Mar*, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, Secretaría de Relaciones Exteriores y el Colegio de México, D.F., 1995.
9. KELSEN Hans, *Principio de Derecho Internacional Público*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires, Arg. 1965.
10. NÚÑEZ Lacaci F. y Torrente Sánchez F., *La Armada: Esa Desconocida*, Editorial San Martín, Madrid 1982.
11. ORTIZ Ahlf Loretta, *Derecho Internacional Público*, Segunda Edición, Colección de Textos Jurídicos Universitarios, Editorial Harla, México 1993.
12. PLANO Jack C. Olton Roy, *Diccionario de Relaciones Internacionales*, México 1983, Editorial Limusa.
13. QUIROZ Richards J.J., Revista Mexicana de Procuración, Volumen i número 3 *El Ámbito del Buque de Guerra en el Derecho Internacional Público*, Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, México 1996.
14. RODRÍGUEZ Sala M. Luisa y otros, *Navegantes Exploradores y Misioneros en el septentrión Novohispano, en el siglo XVI*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, a través del Programa Cultural de las Fronteras y el Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.
15. Secretaría de Marina, *Nuestros Mares, Condición Jurídica y Recursos Económicos*, Ensayo, México, 1º de junio de 1981.
16. SEPULVEDA Cesar, *Compendio de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México*, Segunda Edición, Coeditado por la Secretaría del Relaciones Exteriores y la Secretaría de Marina, México 1993.



17. SOLÍS Guillén, Eduardo, Derecho Oceánico, *Cultura Jurídica Naval, Derecho Marítimo Mercantil, Derecho Naval Militar*, Editorial Porrúa, S.A. México 1987.
18. Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (cooperación 1990)
19. SZEKELY Alberto, *Derecho del Mar, El Derecho en México, Una Visión de Conjunto*, tomo II, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1991.
20. TENA Ramírez Felipe, *Leyes Fundamentales de México*, 1908-1991, XVI Edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1991.
21. Colección de Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México, Senado de la República, Secretaría de Relaciones Exteriores, tomos XXIV y XXIX, México, 1982 Y 1988.
22. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, comentada por O. RABASA EMILIO, Instituto de Investigaciones Legislativas de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, México 1995.
23. Ley Federal del Mar, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1986.
24. Ley de Navegación, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.
25. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Editorial Porrúa, S.A. 1997.
26. Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Substancias Nocivas en el Mar. México 1989.
27. Ley Orgánica de la Armada de México, Compilación Jurídica, Centro de Estudios Superiores Navales, México 1997.
28. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, Compilación Jurídica, Centro de Estudios Superiores Navales, México 1997.
29. Solas, International Maritime Organization, London, 2001.
30. CARMEL vassallo, *Consolati Di Mare and Chabers of Commerce*, Malta University Press, 2000.
31. NILA Torres Ugena, *Textos Normativos de Derecho Internacional Público*, Séptima Edición, Civitas Códigos Básicos, Sevilla, And. 2000.
32. YTURRIAGA Barberan, José Antonio.- *Ámbitos de Soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una perspectiva española*.- Madrid 1996.
33. PÉRES González, Manuel.-*La Investigación Científica Marina y el nuevo Derecho del Mar desde la perspectiva española*. Anuario D. Marítimo 1986.
34. INFANTE Caffi, María Teresa.- *La Explotación de los Recursos Pesqueros en Alta Mar*.- La Pesca en Chile.- Edit. Valpariso, 1986.
35. YTURRIAGA Barberan, José Antonio.- *Conflicto Pesquero canadiense-comunitario: ¡Y luego dicen que el pescado es caro!*.- Edit. RIE Vol. XXII (2), 1996.
36. Comisión de las Unidades Europeas, Propuestas Legislativas I, II y III de Directivas del Parlamento Europeo y del consejo de la Unidad Europea, anexos I, IB, II, III y IV.- del 22 de junio del 2000.
37. Comisión de las Unidades Europeas, Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unidad Europea.- del 22 de junio del 2000.

