



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

DERECHO DE ACCESO AL MAR DE
LOS PAISES SIN LITORAL.

**TESIS DONADA POR
D. G. B. - UNAM**

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

Jorge Moleres Morales

MEXICO, D. F.

1981



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

**"DERECHO DE ACCESO AL MAR DE LOS ESTADOS
SIN LITORAL".**

CAPITULO I)

ANTECEDENTES HISTORICOS.

- a) Epoca Antigua
- b) Edad Media
- c) Epoca Moderna

CAPITULO II)

ESPACIOS MARITIMOS

- a) Mar Territorial
- b) Estrechos y Canales
- c) Zona Contigua
- d) Alta Mar
- e) El Espacio Marítimo y Terrestre
- f) Islas, Cayos y Arrecifes
- g) Plataforma Continental
- h) El Lecho y el Subsuelo del Alta Mar

CAPITULO III.

**CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE
DERECHO DEL MAR**

- a) Conferencia de Ginebra sobre
Derecho del Mar de 1958

- b) Memorandum Presentado a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por la Conferencia Preliminar de Estados sin Litoral
- c) Conferencia sobre Derecho del Mar de Ginebra de 1960
- d) La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar

CAPITULO IV.

EL CONFLICTO DE LOS PAISES SIN LITORAL.

- a) Análisis del Punto Nueve, Correspondiente a Países sin Litoral de la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar
- b) Los Países sin Litoral y la Proyectada Zona Económica o Mar Patrimonial
- c) Polémica entre Territorialistas y Patrimonialistas
- d) Los Estados en Situación Geográfica Desventajosa

CAPITULO V.

ALGUNAS SOLUCIONES EXPUESTAS PARA LOS ESTADOS QUE NO TIENEN ACCESO AL MAR.

- a) El Principio de Reciprocidad
- b) Tratados Bilaterales
- c) Participación en el Régimen Internacional de los Fondos Marinos y Oceánicos

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO I

A) EPOCA ANTIGUA.

En la antigüedad el hombre ya se reunía para formar importantes grupos sociales influyendo desde luego, algunos elementos naturales, sociales, etc., el ser humano no podría definitivamente vivir solo, es bien sabido que el hombre necesita del mismo hombre para poder subsistir, es por eso que en la historia será necesario siempre referirse a comunas o grupos organizados, llegando a formarse ciertos principios y normas.

Los egipcios, uno de los pueblos más antiguos, según datos de investigadores, podemos darnos cuenta de la importancia que emana este pueblo, fue uno de los primeros que construyó sus propios barcos, pero de acuerdo a la opinión de los maestros Stevens y Westscott mucho antes de ese tiempo en la Isla de Creta se formó una gran y poderosa fuerza naval comercial, expresa el maestro Stevens: "En verdad los Cretenses pudieron haber enseñado a los Egipcios algo del arte de construir barcos para transportarse y para la guerra". (1)

Es cierto que este pueblo fue muy poderoso y extiende su influencia desde Sicilia hasta Palestina, dominando el este del mediterráneo por muchos siglos.

En lo que concierne al oriente "El Viejo Mundo", algunos pueblos de Asia emigraron al Viejo Continente, ya que estos grupos venían de tierras poco adaptables para la vida en general, lo más común era el emigrar hacia tierras que ofrecían un mejor y atractivo panorama.

Las tierras para ellos eran más ricas en los elementos que ofrece la naturaleza.

Los Fenicios que eran gentes con la ambición

(1) Oliver Stevens William y Westcott Allan. History of the Sea Power. New York. George H. Doran Company. --- P.P.15.

del lucro lograron su extensión en forma rápida con sus navegaciones hacia Grecia, Sicilia, Cerdeña, Las Galias y la Península Ibérica.

Los Cartagineses formaron sus colonias en la Costa Septentrional del Africa, Córcega y Cerdeña, los Griegos, gente menos posesiva, atraídos por la exhuberancia de esas tierras, se establecen en Mileto y Smirno, Creta y Minas en el Mar Egeo y terminan por adueñarse del Porto Euxino de Sextas y de Abydas, de Bizancio y de Calcedonia.

Los Romanos con su espíritu guerrero llegaron a escalar grandes metas, el arte de combatir y de vencer fue desde su origen la síntesis de ese gran pueblo, cuyos filósofos, lo mismo que los de Grecia; sus maestros afectaron profundo desprecio hacia las agrupaciones mercantiles.

Cada pueblo tenía entonces su importancia porque el hecho de la repetición de actos, daba como consecuencia los usos y de allí que se origine la costumbre, es así como se va formando el derecho consuetudinario.

Los pueblos antiguos empezaron a elaborar leyes de comercio, se proponían defender los intereses públicos, logran la formación de tribunales, se dictaron leyes contra la piratería marítima.

Las Leyes de Rodias (475-479 A.J.C.) fueron formadas por el Derecho Romano, fue el primer derecho sobre las averías.

El consulado del mar "eran una serie de prácticas en el Mediterráneo Occidental y ante el Tribunal Marítimo de Barcelona, se cree que es de origen catalán, esto fue desde el año de 1350". (2)

Surge en el siglo XII los Roles de Olerón, fueron una colección de actos de notoriedad, certificando

(2) Farifa Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo I. Bosca, Casa Editorial Barcelona 1973. P.P. 53.

la jurisprudencia recaída sobre puntos de Derecho Marítimo en la Isla de Olerón, conteniendo los usos seguidos en las Cartas Francesas del Atlántico, particularmente a la exportación de Sienas de Burdeos.

Las ordenanzas de Bilbao tuvieron su origen en España en 1737, éstas fueron notables porque acababan con el particularismo de diferentes reglamentaciones como con las ordenanzas marítimas para Sevilla de 1550, las de Bilbao de 1560, las de Valencia y Barcelona etc., existió una figura muy importante que hasta nuestros días está vigente, se trata de los Próxenos, eran representantes del pueblo Ateniense en los países extranjeros, y que tenían por objeto el proteger a los nacionales comerciantes que se encontraban en el extranjero. Hasta nuestros días se asemeja esa función que desarrollan los cónsules en países extranjeros.

Existió otra actividad interesante, el Tribunal de los Anfictiones o Liga Anfictiónica, tenía como idea principal el prevenir las guerras, estaban formados por diputados de los pueblos más fuertes del Atica y del Peloponeso.

Los Romanos al eliminar a Cártago elaboraron leyes internas, es decir, como ya habían invadido gran parte de occidente, las leyes eran de observancia para toda la Nación. En esta forma empiezan a promulgar el principio de libertad de los mares, pero mientras tanto las relaciones comerciales eran cada día más importantes, y es así como se formó el Ius gentium, que era el Derecho Internacional para los Romanos (Derecho de Gentes), dentro de su ámbito tenían ellos el Ius Civile (Derecho de los Ciudadanos).

Los buques de combate se construyeron para proteger el comercio marítimo, cada momento adquiría más importancia para la navegación mercante, y como estaba sujeta a varias anomalías, como la piratería y el robo, los buques fungían para cuidar el orden, se les conocía a ---

esos buques como naves Longos que estaban muy bien dotadas de armamento.

En lo que se refiere a los Fenicios, carecían de esos buques, era un pueblo pacífico amante de la paz, se allanaban de la violencia dedicándose en una forma más inteligente a la elaboración de tratados de alianza. En cambio los Cartagineses que eran gentes con el ánimo de aguerrir, tomaron España y lucharon frecuentemente contra Sicilia, fueron los iniciadores de la Guerra Púnica en la que debía caer Africa por los Romanos.

La marina guerrera romana nace con la primera guerra púnica en el año 489 A.C., en donde Toma choca con Cártago.

En la segunda guerra púnica, Cártago que se había considerado como pueblo poderoso, llega hasta los Apes con Aníbal, Roma atraviesa con Scipión las aguas del Mediterráneo hasta el Africa y Cártago sucumbe, desde esa época Roma había dominado esas aguas, de allí tuvieron otro enfrentamiento con los Egipcios, del cual fueron también vencedores.

B) EDAD MEDIA.

Después de ocho siglos de dominio permanente por parte de los Romanos (476 A.C.), éstos fueron derrotados por los Bárbaros, toda esta transformación política y social, dió como consecuencia el nacimiento de las Repúblicas Marítimas de Italia, Venecia en el Adriático, Génova y Pisa al otro lado de la Península, dieron auge al comercio y sus flotas a las Costas de Egipto, al Archipiélago de Grecia y a las orillas del Bósforo.

Marcella y Barcelona hicieron lo mismo, Barcelona se interna por el Mar Mediterráneo en el siglo XII, introduciéndose a Siria, Egipto, Candia, Chipre, Roas, El Peloponeso, La Acaya, La Macedonia, La Tesalia y el Negroporto.

A principios de la Edad Media, las leyes interiores eran las reguladoras de un pueblo a otro pueblo,

es decir, que todavía no existía el Derecho Internacio---nal. Así en esa época surgen ciertos pactos denominados -capitulaciones, un soberano aceptaba el admitir a los ex---tranjeros en su territorio con ciertos privilegios, como_ algunas franquicias y una determinada protección.

Se formaron también las cruzadas, que eran -- las agrupaciones a todos los cristianos para formar una -especie de nacionalidad unida.

Las leyes interiores que se basaban en la cos---tumbre también tomaban en cuenta los problemas internacio---nales por medio de los principios de Derecho Primitivo.

Era la unidad moral y religiosa del evangelio en la que debía inspirarse la sociedad moderna en esos -- principios. De esta manera surgió la Institución de Cón---sules, las Leyes de Rolles, más tarde se refunden en las_ Tablas Amalfitanas, las Reglas de Olerón, la Compilación_ de Wibusdy, el Guión de la Mar y el Consulado de Barcelona, trataban de imponer un orden general para los hombres, -- su principal objetivo era el nacimiento de la fé colecti---va y la creencia de Dios.

Asimismo otra característica como objetivo de esos pueblos en la Edad Media era, el mezclar los intere---ses del comercio con los de la política desde la Tercera Cruzada del siglo XII, los emprendedores de esas guerras_ tenían necesidad de usar el mar como camino para llegar a su destino.

El Rey de Inglaterra fue el primero en crear_ una flota marítima, llevando así a sus ejércitos al Medi---terráneo, en Francia, Felipe Augusto empleaba las galeras venecianas por conducir a sus caballeros al Oriente, Géno---va y Pisa, utilizaron también buques para comerciar en -- las Costas de Siria y del Egipto. De todo esto también -- surgieron algunas influencias negativas como fueron la -- piratería que era muy común en aquel entonces; se creó -- para terminar con esto la formación de escuadras, que se_ creaban con los subsidios de los particulares, ya que to-

avía no existía una unión más global de los particula---
res y el Estado.

Había tres formas de componerse las fuerzas -
navales:

- 1).- Los buques o galeras del Rey, equipados_
a su costa.
- 2).- Los que armaba las Ciudades o Villas del
Reino.
- 3).- Los que facilitaban los particulares.

Surgió en el siglo XII la creación de los al-
mirantes, que eran los que dirigían las fuerzas maríti---
mas. Uno de los pueblos más notables por su calidad y ---
fuerza en el mar fue el Reino de Aragón, sobre todo por -
las guerras que sostuvo durante más de un siglo con la Re-
pública de Génova, esto tuvo mucho que ver con el comer---
cio.

Barcelona, fuertemente con el consulado del -
mar, en 1331 formó una gran armada de 42 galeras y 30 ale-
ños al mando de Guillermo Cervellán.

Al terminar la Edad Media, se dan una serie -
de grandes descubrimientos científicos importantes que a_
la larga van a ser el paso del avance de la humanidad. --
Entre los descubrimientos más importantes se encuentran:

- 1.- La invención de la pólvora y la artille---
ría en 1312.
- 2.- La fabricación del papel en 1390.
- 3.- La invención de la imprenta en 1436.
- 4.- El descubrimiento de la aguja magnética -
cuyo dato no puede precisarse, pero sin -
duda remonta a tiempos más antiguos.

Se descubren las Islas Azores y la madera en_
1332. También las Costas Occidentales del Africa más allá
del Cabo Verde y por último el más importante de todos, el
descubrimiento del Continente Americano efectuado por ---
Cristóbal Colón y que todos conocemos los hechos aconteci-
dos aquel 12 de octubre de 1492.

C) EPOCA MODERNA.

Es entonces, como en esta etapa y con razón, es así llamada Epoca Moderna, donde surgen diferentes cambios que van a evolucionar de una manera sobresaliente -- a la Historia, si la Epoca Antigua, se refiere a Europa -- toca ahora mencionar a América, uno de los antecedentes -- más importantes fue entonces el descubrimiento de América por Cristóbal Colón. Otro aspecto no menos interesante -- fue la llegada de Vasco de Gama a Melinda por el Cabo de Buena Esperanza (1497). Para esa época en Europa se habían suscitado grandes cambios, la penetración de distintas ramas que formaban una especie de unidad moral eliminando el feudalismo, basados en los principios del evangelio, trataron de elaborar un solo ordenamiento legislativo general.

Por otra parte Cristóbal Colón y Vasco de Gama encontraron la perfecta comunicación de Europa y América gracias a sus intervenciones a través del mar, así es como de manera sorprendente cambian muchos aspectos de tipo sociológico, los soldados se convirtieron en marinos, los generales en almirantes y las poblaciones enteras -- abandonaron como los griegos sus hogares, en tiempos de Temístocles, se lanzaron a bordo de las naves para invadir las costas más remotas por el simple impulso del espíritu aventurero. Por supuesto que se debe recordar también la conquista de México al mando de Hernán Cortés.

De esta manera fueron las conquistas y el descubrimiento, alguno de los tantos factores que ayudaron al desarrollo de la navegación, pero no todo era navegación, gracias a esta época suceden grandes cambios tecnológicos, científicos y políticos, llevando a un avance -- asombroso en la historia del hombre. Fueron también famosos los grupos de buques navales en España, Holanda e Inglaterra, que obtuvieron un poderío bastante avanzado y que a la larga desataron sus potencias navales para derramar sangre por el océano en los siglos XVI y XVII.

Fueron también de afamado prestigio aquellos almirantes nombrados Ruyter, Tramp, Blake y muchos otros, con el transcurso del tiempo se extendieron a varias partes del mundo con esas tremendas batallas, desde las Columnas de Hércules hasta el Bósforo causando estragos a esos mismos mares de occidente y a las aguas de Java y Malaca, donde los europeos creían encontrar la paz y la fortuna.

Surgen nuevas cuestiones y la más importante fue la libertad de los mares, desde luego que las grandes potencias de occidente deseaban el dominio exclusivo del alta mar por las formidables ventajas que ofrecía. Fueron España y Portugal los primeros países que pretendían efectuarlo, seguidos de Inglaterra y Holanda, ocurriendo todo esto en los siglos XVI, XVII y XVIII, lanzando posteriormente la expansión de todas sus escuadras en los mares, para apropiarse de los mismos y al mismo tiempo monopolizar el comercio con el paso del tiempo viendo que no era conveniente el seguir ese tipo de anomalías, se llegaron a elaborar los tratados y los convenios entre esas potencias, ya que las leyes de cada uno de esos pueblos tenían solamente el ámbito interno y esto era insuficiente para obligar a los demás. De ahí que empieza a nacer lo que hoy se denomina Derecho Convencional o Positivo. Empiezan a elaborarse algunas reglamentaciones del Derecho de Guerra Marítimo, como son: El Contrabando de Guerra, el Derecho de Visita, Los Comercios Nuevos, El Transporte de Mercancías en Buques Neutrales y Beligerantes, Los Bloqueos, etc. Todos estos son aún hasta la fecha problemas que se presentan en gran parte como cuestiones insolubles, el distanciamiento de intereses con el advenimiento de ideas intelectuales de la Epoca del Renacimiento vino a formar dos hechos históricos, uno el equilibrio europeo, dos --- la aparición del Derecho Internacional como ciencia, prescindiendo del primero y analizando ahora solamente el se-

gundo, así como en Holanda Hugo Grocio quien fuera el primero de los publicistas que llevó a formar el Derecho de Gentes en su Tratado "El Derecho de la Paz y de la Guerra". Por supuesto, él se basó por la ideología de la fé católica, asimismo siguieron grandes teólogos como el Padre Francisco Victoria, Profesor de la Universidad de Salamanca y entre sus obras se encuentran "Relectiones Theologicae" de los cuales figura la del Derecho de Guerra. Otro seguidor del Padre Victoria llamado Domingo Soto publicó "Justicia ed Jure", Francisco Suárez, Sabio y muy destacado Jesuita publicó en 1619 su Tratado de "Lac Deo Legislature", él señala que todo derecho procede de Dios como su fuente única y que todos los pueblos deben formar una sociedad regida por las leyes de la caridad y del mutuo amor, no incompatibles por cierto con la natural independendencia de cada uno como seres colectivos dotados de las condiciones necesarias a su existencia política.

Es oportuno mencionar a Baltazar de Ayala muy famoso a mediados del siglo XVI por su Tratado "Jure ed Officis Belli" en el que trata los principios relativos al Derecho de Guerra. Todos estos estudiosos y tratadistas estuvieron siempre inspirados por Grocio.

Al establecer toda esta situación de hechos, observamos que por el transcurso del tiempo el hombre va y debe cambiar de una situación mala a otra situación mejor, ésto es que no podríamos vivir siempre estancados sin poder tener la oportunidad de progresar. Así podemos observar el cambio de elementos de diferentes factores en el aspecto de armamentos navales un gran avance de la tecnología que se ha tratado de seguir también en el transcurso del tiempo diferentes cambios en lo que toca a la regulación del Derecho de los Mares. (3)

(3) De Negrín Ignacio. Tratado de Derecho Internacional - Marítimo. Viudad e Hijos de Abienzo Impresores. Madrid 1883. Pags. 1 y sigs.

CAPITULO II

ESPACIOS MARITIMOS.

1.- MAR TERRITORIAL.

Gracias a la ayuda tan valiosa de aquellos -- pensadores antiguos, pudo hacerse algo a favor del Dere-- cho Marítimo, Grocio dividió las aguas interiores como -- son las Bahías, Estrechos, Canales, etc., decía que los -- derechos del estado ribereño eran de jurisdicción, no de -- propiedad.

Hubo algunos sistemas para medir la anchura -- del mar territorial en la antigüedad, por ejemplo de ---- "La Visual". (1)

Consistía en que un hombre se debía de parar -- en la línea de bajamar y desde ahí lo que pudiera perci-- bir, Bartolo establecía 100 millas; Emerich de Vattel es-- tablecía 30 leguas, una de las aportaciones más valiosa -- fue la del tiro del cañon es decir, según el alcance de -- la bala donde señalara la anchura, pero esto era muy ine-- xacto, ya que había cañones con diferente potencia de ti-- ro, otra teoría es la de las líneas rectas de base, Norue -- ga expone esta teoría, se traza una línea recta que una -- los puntos más salientes de la Costa a los puntos exteri -- res de Islas, Cayos y Arrecifes cercanos a ella, a partir de esa línea se mide la anchura del mar territorial, esta última técnica predominó por más tiempo, pero existía el -- problema de Inglaterra que reclamaba tres millas a partir de la línea de la baja marea, esto llevó a una disputa en -- tre Inglaterra y Noruega llegando a la Corte Internacio -- nal de Justicia; este asunto muy famoso se denominó "De --

(1) Cervantes Ahumada Raúl. Derecho Marítimo. Editorial -- Herrero. México 1970. P.P. 49.

las Pesquerías Noruegas", en el que la Corte sentenció, - que el sistema de las líneas rectas de base no es contrario a norma alguna del Derecho Internacional.

2.- LOS ESTRECHOS Y LOS CANALES.

"Los Estrechos son casos naturales del mar, - que separando dos porciones de tierra unen o comunican -- dos mares". Actualmente se considera que todos los estrechos están abiertos a la libre navegación pero con sus debidas restricciones, existen muchos estrechos como el Bosphoro y los Dardanelos, que comunican el Mar Negro con el Mar Mediterráneo, los dos Belt en el Mar Báltico, el Estrecho de Gibraltar que comunica al Mediterráneo con el Océano Atlántico y el Estrecho de Magallanes que une el Atlántico con el Pacífico.

3.- ZONA CONTIGUA.

Definición de Paul Chauveau en su Tratado de Derecho Marítimo dice que la zona "Es una parte de la Alta Mar adyacente al Mar Territorial sometida, como el Alta Mar al principio de la libertad de los mares y sobre la cual el Estado Ribereño ejerce no una soberanía limitada en principio sólo por el derecho de paso inocente, --- sino sólo un poder de control excepcionalmente extendido a fines limitados y por razones particulares". (2)

Esta nueva figura se dió por causas a la insuficiencia de la extensión de tres millas, el país ribereño ejerce una soberanía más amplia al mar territorial, es decir, es un agregado que se dió para fines de control. - La Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua elaboró alguna regulación como la que explica el Artículo 24 - "El Estado Ribereño podrá en una zona de alta mar contigua a su mar territorial, adoptar las medidas de fiscali-

(2) Chauveau Paul. Traité de Droit Maritime. Paris 1958. Citado por Cervantes Ahumada Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero. México 1970. P.P. 49

zación necesarias, evitar las infracciones a sus leyes -- de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria -- que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial.

4.- ALTA MAR.

De acuerdo a lo establecido en la Convención de Ginebra sobre el alta mar, el Artículo 1 dice: Alta -- Mar, "Es la parte de mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un estado". Existen --- cuatro principios que se enuncian en la Convención de Ginebra sobre el alta mar derivados del principio de libertad de los mares y estos son: a).- Libertad de navega---- ción, es el libre acceso que tiene una nave o cualquier -- otro objeto que se desplace sobre el mar legalmente, es -- decir que como ejemplo, puede pasar un barco pero sin lle -- var contrabando, armas u objetos que sean peligrosos para la comunidad. En este mismo inciso cabe hacer mención de -- otra figura que se denomina "Hot pursuit" que en español -- se traduce como "persecución caliente", y consiste preci -- samente en la persecución de un barco ilegal o algún bar -- co pirata que se dirige hacia aguas internas, y el país -- ribereño al hacer las investigaciones necesarias se lanza hacia la persecución, pero tan pronto como el barco llega a las aguas internacionales se detiene esa persecución. - b).- Libertad de Pesca, es la facultad que tiene cual---- quier nave sin importar del país del que venga para pescar -- en alta mar. c).- Libertad de tender cables y tuberías -- submarinas, es la facultad que tienen las naves de operar en los fondos de alta mar como serían comunicaciones u -- otros diferentes medios para transmitir cualquier mensa -- je. d).- Libertad de volar sobre alta mar, no existe nin -- gún impedimento de las aeronaves hasta que no toquen ---- otra soberanía.

5.- EL ESPACIO MARITIMO TERRESTRE.

El Maestro Cervantes Ahumada afirma: "Integrar el espacio marítimo terrestre, aquellas porciones sólidas de la tierra que por su estrecha conexión con el mar, están sujetas a un régimen jurídico marítimo". (3)

El Estado, como consecuencia de la soberanía propia también tiene derecho a poseer ciertas partes del mar para efectos de explotación y esas partes son, las playas y zonas federales, islas, cayos y arrecifes, el suelo y el subsuelo infrayacentes al alta mar, existe el problema de determinar si el suelo y el subsuelo pertenecen al país ribereño. a).- Las playas y zonas federales: la Ley General de Bienes Nacionales enuncia en su artículo 18 fracción IV, que playa marítima "es la parte de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua desde los límites del mayor reflujo hasta los límites del mayor flujo anual". El mismo artículo 18 en su fracción V, dice que las zonas marítimo terrestres "comprenden una faja de 20 metros de ancho de tierra firme transitable contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos, desde la desembocadura de éstos en el mar hasta el punto río arriba, donde llegue el mayor flujo anual". (4)

6.- ISLAS, CAYOS Y ARRECIFES.

El artículo 10 de la Convención sobre Mar Territorial, define a una Isla como "una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar".

7.- LA PLATAFORMA CONTINENTAL.

Sigue expresando el Maestro Cervantes Ahumada en su libro de Derecho Marítimo, la Plataforma Contin-

(3) Cervantes Ahumada Raúl. Opus cit. P.P.50

(4) Ley General de Bienes Nacionales. Artículo 18.

tal como "una prolongación de la tierra emergida que se extiende bajo las aguas del mar en una suave, hasta una profundidad de 200 metros".

La Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental dice en su artículo 1 "La expresión Plataforma Continental designa: a).- El lecho 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 este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permitan la explotación de los recursos naturales de dichas zonas; b).- El lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de las Islas".

8.- EL LECHO Y EL SUBSUELO DEL ALTAMAR.

Este espacio marítimo cuando no pertenece a la Plataforma Continental, es decir que va más allá de los espacios anexos al país ribereño, se considera esta figura como "Res Comunes", o sea que es de toda la comunidad internacional, desde luego que no es susceptible de apropiación por algún estado, pertenecen absolutamente a todos los países del mundo, así es que los países que no tienen acceso al mar, podrían participar de esa explotación, pero el problema es analizar cómo los países mediterráneos podrían llegar hasta este espacio sin violar o tocar otros países. (5)

(5) Cervantes Ahumada Raúl. Opus cit. P.P. 57.

CAPITULO III

CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE
DERECHO DEL MAR.a).- CONFERENCIA DE GINEBRA SOBRE DERECHO
DEL MAR DE 1958.

Es oportuno mencionar alguno de los primeros anteproyectos que se llevaron a cabo para las relaciones de los países que no tienen mar, teniendo hasta la fecha una cierta estabilidad que nos lleva al estudio más profundo de este problema de los países sin litoral.

Dice Jorge A. Vargas "En vísperas de la primera Conferencia sobre Derecho del Mar, se celebró en Ginebra en febrero de 1958, una asamblea oficiosa de los países sin litoral miembros de las Naciones Unidas, la Comisión de Derecho Internacional, que elaboró el proyecto que iba a considerar la Primera Conferencia, poco o na da hizo con respecto a los países sin litoral. Esta laguna fue llenada en parte por la resolución Num. 1105 (XI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que al convocar a la Conferencia sobre el Derecho del Mar, recomen ó que la Conferencia estudie la cuestión del libre acceso al mar de los países sin litoral marítimo, según lo es tablecido por la práctica o tratados internacionales".(1)

La Conferencia Sobre Derecho del Mar de 1958, es una de las que tratan algo del problema en cuestión, obviamente que no se aportó mucho ya que si estos países no tienen mar, luego es difícil la participación de los mismos dentro del Derecho Marítimo, es decir, que no se resolvió totalmente el problema sin embargo en la Conven ción de Alta Mar, se estableció lo siguiente:

(1) Vargas Jorge A. y Vargas C. Edmundo. Derecho del Mar. Una Visión Latinoamericana. Editorial JUS. México --- 1973. P.P. 119.

Artículo 1.- "Se entenderá por "Alta Mar" la parte del mar no perteneciente al Mar Territorial ni a las aguas interiores de un estado.

Artículo 2.- Estando la Alta Mar abierta a todas las naciones, ningún estado podrá pretender legítimamente, someter cualquier parte de ella a su soberanía.

La libertad del Alta Mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del Derecho Internacional. Comprenderá entre otras los estados sin litoral o sin él. 1).- La libertad de navegación. 2).- La libertad de pesca. 3).- Libertad de colocar cables y tuberías submarinas. 4).- La libertad de volar sobre el alta mar.

Esas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del Derecho Internacional, serán ejercitadas por todos los estados con la debida consideración para con los intereses de otros estados en su ejercicio de la Libertad de Alta Mar.

Artículo 3.- 1).- Para gozar de la libertad e igualdad de condiciones con los estados ribereños, los estados sin litoral, deberán tener libre acceso al mar, a tal efecto, los estados entre el mar y un estado sin litoral garantizarán de común acuerdo con este último y en conformidad con las Convenciones Internacionales existentes:

a).- El estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;

b).- A los buques que enarbolan la bandera de este estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

2.- Los estados situados entre el mar y un estado sin litoral reglamentarán de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos del estado ribereño o de tránsito y las particularidades del estado sin litoral, todo lo

relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de ---trato en los puertos en caso de que tales estados no sean ya partes en las Convenciones Internacionales existentes.

Artículo 4.- Todos los estados sin litoral o sin él, tienen derecho de que naveguen en alta mar los -- buques que enarboleen su bandera.

Artículo 5.- 1).- Cada estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad con -- los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbo--llar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de -- existir una relación auténtica entre el estado y el bu---que; en particular el estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarboleen su pabellón, en los aspectos administrativos, técnico y social.

2.- Cada estado expedirá para los buques a -- los que haya concedido del derecho de enarbolar su pabe--llón, los documentos procedentes.

Artículo 6.- 1.- Los buques navegarán con la bandera de un solo estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los Tratados Internacionales en los presentes artículos, estarán sometidos en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala excepto como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro.

2.- El buque que navegue bajo las banderas de dos o más estados utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer estado y podrá ser considerado como buque sin -- nacionalidad.

Artículo 7.- Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan en nada la cuestión de los buques que están al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarbolan la bandera de la organización.

Artículo 8.- 1.- Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier estado que no sea el de su bandera.

2.- A los efectos de estos artículos se entiende por buque de guerra los que pertenecen a la marina de un estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

Artículo 9.- Los buques pertenecientes a un estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio no comercial, gozarán cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto a cualquier estado que no sea de su bandera.

Artículo 10.- 1.- Todo estado dictará para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:

a).- La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes;

b).- La tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo;

c).- La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2.- Al dictar estas disposiciones, los estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

Artículo 11.- 1.- En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo podrán ejercitarse ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolada al buque o ante las del estado de que dichas personas nacionales.

2.- En materia disciplinaria el estado que haya expedido un certificado de mando o un certificado o licencia de competencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del estado que los expidió.

3.- No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque ni siquiera como medida de instrucción por otras autoridades que las del estado cuya bandera enarbola el buque.

Artículo 12.- 1.- Los estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que siempre que pueden hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación a sus pasajeros;

a).- Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b).- Se dirijan a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;

c).- En caso de abordaje, presten auxilio a otro buque a su tripulación y a sus pasajeros y cuando sea

posible. comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

2.- El estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz en relación con seguridad en el mar y cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

Artículo 13.- Todo estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre ipso facto.

Artículo 14.- Todos los estados deberán cooperar en toda la medida posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún estado.

Artículo 15.- Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1.- Todo acto ilegal de violencia, de detención o de degradación cometido con un propósito personal por la tripulación a los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigido:

a).- Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

b).- Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado.

2.- Todo acto de participación voluntario en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que la cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

3.- Toda acción que tenga por objeto visitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos uno y dos del presente artículo.

Artículo 16.- Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del estado o una aeronave del estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

Artículo 17.- Se consideran buque y aeronaves piratas los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos previstos por el artículo 15, se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

Artículo 18.- Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad, se rigen por la Ley del Estado que la haya conseguido.

Artículo 19.- Todo estado puede apresar en alta mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado, a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de los actos de piratería que esté en poder de piratas y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los Tribunales del Estado que haya afectado la presa, podrán decidir las penas que deben imponerse o las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fé.

Artículo 20.- Cuando un buque o una aeronave sea apresada por sospechosos de piratería, sin fundamento suficiente, el estado que la haya apresado será responsable ante el estado de la Nacionalidad del buque o de la aeronave.

aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.

Artículo 21.- Solo los buques de guerra y las aeronaves militares u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno, autorizados para ello, podrán llevar a cabo capturas por causas de piraterías.

Artículo 22.- 1.- Saveo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos que haya motivo fundado para creer:

a).- Que dicho buque se dedica a la piratería o

b).- Que el buque se dedica a la trata de esclavos o

c).- Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera o se haya negado a izar la bandera.

2.- En los casos de los incisos a) b) y c) -- del buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrán enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial, Si aún después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen, a bordo del buque que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

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

Artículo 23.- 1.- El estado ribereño podrá -- emprender la persecución de un buque extranjero cuando -- tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores o en el mar te-

territorial o de la zona contigua del estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

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

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

4.- El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares o por otros buques o aeronaves, destinados a un servicio público y especialmente autorizados para ello.

5.- Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a).- Las disposiciones de los párrafos 1 al 3 de este artículo, se

b).- La aeronave que haya dado la orden de -- detención habrá de continuar activamente la persecución - del buque hasta que un buque o aeronave del estado ribereño llamado purella llegue y la continúe, salvo si la --- aeronave puede por sí sola detener el buque. Para justifi- car su visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave haya descubierto cometiendo una infrac--- ción o que tenga sospechas de que la ha cometido si no le ha dado la orden de detenerse y ha emprendido la persecu- ción o no la han hecho otras aeronaves o buques que conti- nuen la persecución sin interrupción.

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

7.- Cuando un buque sea interceptado o deteni_ do en alta mar en circunstancias que no justifique en el_ ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá to- do perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención_ o intercepción.

Artículo 24.- Todo estado está obligado a dic_ tar disposiciones para evitar la contaminación de las --- aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques des--- prendidos de las tuberías submarinas o producidos por la_ explotación y exploración del suelo y del subsuelo subma- rinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los conve- nios existentes en la materia.

Artículo 25.- 1.- Todo estado está obligado - a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debi_ do a la imersión de desperdicios radioactivos teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar -- los organismos internacionales competentes.

2.- Todos los estados están obligados a cola-

borar con los organismos internacionales competentes en la adaptación de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualquiera actividad realizada con substancias radioactivas o con otros agentes nocivos.

Artículo 26.- 1.- Todo estado tiene derecho de tender sobre el lecho del alta mar cables y tuberías submarinos.

2.- Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales el estado ribereño no podrá impedir que se coloquen cables o tuberías submarinas ni que se proceda a su conservación.

3.- Cuando tiendan dichos cables o tuberías, el estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

Artículo 27.- Todo estado está obligado a tomar medidas legislativas necesarias para que la ruptura o deterioro por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable que interrumpen u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones de un cable de alta tensión o de una tubería submarinos, constituyen infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas o deterioros cuyos autores solo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

Artículo 28.- Todo estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarios -

de un cable o de una tubería en alta mar y que, atender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o deterioro de otro cable o de otra tubería y respondan del costo de su reparación.

Artículo 29.- Todo estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques puedan probar que han sacrificado un ancla, una red, o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daño a un cable o una tubería submarinos sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

Artículo 30.- Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las Convenciones u otros Acuerdos Internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los estados partes en ellos.

Artículo 31.- Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro estado invitado por la Asamblea General a suscribir la Convención.

Artículo 32.- Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 33.- Esta Convención estará abierta a la adhesión de todos los estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 31. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 34.- 1.- Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2.- Para cada uno de los estados que ratifi--
quen la Convención o se adhieran a ella después de haber--
se depositado el vigésimo segundo instrumento de ratifica--
ción o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trí--
gésimo día después de que dicho estado haya depositado su
instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 35.- 1.- Una vez expirado el plazo -
de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de
esta Convención, las partes contratantes podrán pedir en_
todo momento mediante una comunicación escrita dirigida -
al Secretario General de las Naciones Unidas que se revi--
se esta Convención.

2.- La Asamblea General de las Naciones Uni--
das decidirán las medidas que corresponde tomar a cerca -
de esa petición.

Artículo 36.- El Secretario General de las Na--
ciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de_
las Naciones Unidas y a todos los demás Estados menciona--
dos en el Artículo 31.

a).- Cuales son los países que han firmado --
esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en los -
artículos 31, 32 y 33;

b).- En que fecha entrará en vigor esta Con--
vención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo -
34;

c).- Las peticiones de revisión hechas de con--
formidad con el artículo 35.

Artículo 37.- El original de esta Convención,
cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso, son_
igualmente auténticos será depositado en poder del Secre--
tario General de las Naciones Unidas quien remitirá co---
pias certificadas a todos los estados mencionados en el -
artículo 31.

En testimonio de lo cual los Plenipotencia---
rios infraescritos, debidamente autorizados por sus res--

pectivos Gobiernos han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra a los 29 días de abril de -- mil novecientos cincuenta y ocho". (2)

En esta reglamentación se estudian algunos -- conceptos marítimos, como por ejemplo el alta mar, libertad del alta mar, es decir es la facultad que se tiene de navegar y pescar libremente, libertad de colocar cables -- y tuberías submarinos y la libertad de volar sobre alta -- mar, que ya se han mencionado en páginas anteriores, particularmente lo que esta Ley aportó fue la debida regulación del estado que guardan los buques en el mar. En lo -- que se refiere a la nacionalidad de los buques en territorio propio, y el derecho que tienen de enarbolarse su bandera, es para efectos de soberanía, tienen que identificarse de manera solemne con la bandera enarbolada, regula también esta Ley las condiciones generales de trabajo en --- cuanto a la tripulación del buque.

En el artículo 9 existe un sobreentendido ya que por principio el alta mar pertenece a toda la comunidad internacional no existe necesidad de estipular un --- principio ya entendido.

Por otra parte el articulado también se refiere a las diferentes responsabilidades penales que puedan incurrir los buques en alta mar. Asimismo habla de las garantías individuales, en el momento en que un esclavo se refugie en un buque sea cual fuere su bandera, quedará -- libre ipso facto.

En esta Convención se tratarán también algunos puntos de tipo ilegal es decir, esto vincula el derecho penal como son los actos de piratería, buques y aeronaves piratas.

El artículo 18 expresa que "un buque o una -- aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata", nuevamente resulta la soberanía de cada país para la regulación -- en cuanto a los problemas internos.

(2) Convención de Ginebra sobre Derecho del Mar de 1958.

El artículo 20 que habla de los actos ilícitos cometidos por individuos, el estado que lo haya apresado será responsable ante el estado de la nacionalidad del buque, es decir en este tipo de problemas interviene el Derecho Internacional Privado, puesto que son elementos de extranjería.

El artículo 23 que se refiere a la persecución de los buques extranjeros en los países ribereños es importante hacer mención, que en este artículo se presentaría la cuestión de los países en litoral, lógicamente no podría existir la persecución, pero en cambio la posibilidad de que un buque de un país no ribereño se encuentre navegando por aguas interiores y se someterá a lo establecido en este artículo puesto que menciona la participación de un buque extranjero aunque no tenga nacionalidad. Considero que en este enunciado se demuestra una buena parte del procedimiento marítimo.

B) MEMORANDUM PRESENTADO A LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR POR LA CONFERENCIA PRELIMINAR DE ESTADOS SIN LITORAL.

1.- Del 10 al 14 de febrero de 1958, se celebró en Ginebra la Conferencia Preliminar de Estados sin Acceso Territorial Directa al Mar, convocada por el Gobierno Federal de Suiza. Esta Conferencia tuvo lugar como resultado de una serie de reuniones celebradas en New York entre Representantes de Estados sin Litoral, miembros de las Naciones Unidas, varios de los cuales habían participado de una manera activa en los debates celebrados durante el Undécimo Período de Sesiones de la Asamblea General de 1956 a 1957. a cerca del proyecto de artículos referentes al Derecho del Mar presentado por la Comisión de Derecho Internacional, reuniones a las que se había invitado al Observador de Suiza ante las Naciones Unidas.

2.- Esas reuniones se inspiraron principalmen

te en el párrafo 3 de la resolución 1105 (XI), aprobada — por la Asamblea General el 21 de febrero de 1957, como resultado de una propuesta común de Afganistan, Austria, Bolivia, Checoslovaquia, Nepal y Paraguay, que decía lo siguiente:

"La Asamblea General recomienda por la Conferencia estudie la cuestión de libre acceso al mar de los países sin litoral marítimo, según lo establecido por la práctica y los tratados internacionales".

Esas reuniones obedecían también al hecho de que el proyecto de artículos de la Comisión de Derecho Internacional no contenían disposiciones que consideraran de manera directa la posición de los estados y litorales, y además al hecho de que los organismos competentes de las Naciones Unidas, previendo la creación en el seno de la Conferencia sobre el Derecho del Mar de una Comisión especial para dar efecto a la mencionada recomendación, — habían expresado su deseo de que se recogieran informaciones y se formularan propuestas para los trabajos de esa Comisión.

3.- El Gobierno de Checoslovaquia propuso en un principio, que se reunieran en Praga los Representantes de los Estados sin Litoral. Después se examinó la posibilidad de celebrar una reunión de este tipo en Viena. Finalmente por razones técnicas los Delegados de los Estados interesados se reunieron en New York y juzgaron oportuno proponer que la conferencia preliminar tuviera lugar en el lugar mismo de la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en Ginebra, y por motivos de orden práctico poco antes de esta conferencia. El Gobierno Federal de Suiza aceptó esta propuesta. En su discurso de apertura de la conferencia preliminar, el 10 de febrero de 1958, el Señor Paul Ruegger Jefe de la Delegación de Suiza precisó las circunstancias en las que el Gobierno Federal había convocado esta conferencia preliminar, a la cual no se daba un carácter oficial,

pues estaba destinada ante todo a cambiar impresiones y a recoger documentación para la conferencia general.

4.- Los Estados invitados a la conferencia preliminar eran todos los estados sin litoral cuyos nombres figuraban en la lista general de estados invitados por -- las Naciones Unidas a la Conferencia sobre el Derecho del Mar: Estados Miembros de las Naciones Unidas y Miembros -- de los Organismos Especializados, por consiguiente fueron invitados los estados siguientes: Afganistán, Austria, -- Bolivia, Checoslovaquia, Hungría, Laos, Luxemburgo, Nepal, Paraguay, República Socialista Soviética de Bielorusia, San Marino, Santa Sede y Suiza, todos estos países -- aceptaron la invitación del Gobierno Federal de Suiza. -- Sin embargo, el Delegado de Paraguay no pudo tomar parte -- en las reuniones. La lista de las delegaciones en la Conferencia Preliminar figura como anexo al presente memorandum.

5.- El Jefe de la Delegación de Suiza fue elegido Presidente de la Conferencia. El señor Weingart, Jefe del Departamento Político Federal fue designado Secretario.

6.- En la apertura de la Conferencia Preliminar, algunas delegaciones opinaron que hubiera convenido que la República Popular Mongola participara en las deliberaciones. La Delegación de Suiza hizo observar a este -- respecto que la reunión preliminar tenía lugar en realidad sino oficialmente, dentro del marco de las Naciones -- Unidas. Por tanto, el Estado invitante se había atendido -- precisamente a las decisiones adoptadas por las Naciones -- Unidas al invitar a todas las potencias sin litoral que -- figuraban en la lista establecida por las Naciones Unidas para la Conferencia General. El Gobierno invitante no estimaba pues que la cuestión fuera de su competencia.

7.- Desde el principio de sus reuniones, los participantes de la Conferencia examinaron con el más vivo interés el memorandum sobre el libre acceso al mar de --

los países sin litoral, preparado por la Secretaría de -- las Naciones Unidas y que ilustra de una manera muy útil y detallada de los aspectos actuales de este problema y -- los esfuerzos realizados anteriormente para resolverlo. -- La Conferencia Preliminar expresó unánimemente su vivo -- agradecimiento por este excelente trabajo y tomó nota con particular interés, de las indagaciones verbales que, sobre el mismo tema hizo el Señor Sardberg, Representante de la Secretaría.

8.- Las actas de la sesiones de la Conferencia preliminar han sido publicadas separadamente por la -- Signatura A/CONF.13/C.5/L.1./Add.1. Quedó entendido como resultado de la intervención de uno de los delegados de -- la Conferencia Preliminar que no podría considerarse que -- las declaraciones hechas en las reuniones constituyeran -- una actitud definitiva.

9.- La Conferencia Preliminar consagró la mayor parte de las sesiones a oír las comunicaciones de los representantes de los diferentes estados sobre la situación particular de sus países, sobre el Estatuto Convencional que la mayoría de ellos poseen en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, sobre sus necesidades -- y sobre su experiencia. El conjunto de estas comunicaciones, que figuran en los actos de las sesiones, fue puesto a la disposición de las Naciones Unidas para completar la documentación de la Conferencia del Derecho del Mar. Cabe pensar que la Conferencia General y su quinta comisión -- encargada de estudiar la situación de los estados sin litoral, encontrarán en ella elementos suficientes para documentarse de una manera más completa. Cabe subrayar que los dos estados participantes en la Conferencia Preliminar presentaron comunicaciones durante las reuniones.

10.- La Conferencia Preliminar dispuso de varios documentos presentados por algunas delegaciones de -- los países sin litoral, son por orden cronológico de presentación los tres documentos siguientes cuyos textos, da

da su importancia figuren en los anexos al presente memorandum; a).- Nota de fecha 26 de agosto de 1957, de la -- Misión Permanente de Afganistán en las Naciones Unidas -- distribuida en New York a los representantes de los estados interesados.

Ese documento propone en primer lugar la elaboración de una "declaración universal" que reafirme el -- derecho del libre acceso al mar de todos los países: propone también que se revalide y en caso necesario, que se redacte con más detalle la declaración de Barcelona sobre el derecho a un pabellón marítimo de los países sin litoral y que se redacte una "declaración universal" que reconozca el derecho universal de tránsito por vía aérea, ferroviaria y fluvial y por carretera a través de los territorios.

b).- Un memorandum de fecha 31 de enero de -- 1958, presentado por el Gobierno de Suiza y comunicado al Secretario General de las Naciones Unidas en respuesta a una petición dirigida por la Secretaría a todos los estados participantes en la Conferencia de Ginebra para recoger observaciones y presentárselas a la Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Ese documento contiene una parte histórica -- que indica las actividades desarrolladas por la Confederación Helvética desde hace ya casi un siglo y de una manera especialmente activa, al final de la primera guerra -- mundial, con miras a hacer reconocer expresamente su derecho a un pabellón marítimo; contiene además una exposición de algunos principios generales, como el de la necesidad de una "relación auténtica" entre el buque y el -- país cuyo pabellón enarbola.

c).- Por último y sobre todo un proyecto detallado presentado por la Delegación de Checoslovaquia, en el que figuran en doce artículos, con sus comentarios una serie de textos presentados a la Conferencia Preliminar como base de discusión para una propuesta común de --

los estados sin litoral a la Conferencia sobre el Derecho del Mar.

11.- En la Conferencia Preliminar tuvo lugar una prolongada discusión sobre si la reunión, habiendo -- terminado la parte de sus deliberaciones consagradas a -- unir las comunicaciones de los representantes de los estados y habiéndose enterado de los documentos estrictos presentados por varias delegaciones, podría ya dar un paso -- adelante formulando los textos que habrían de someterse -- a la Conferencia sobre el Derecho del Mar en nombre de -- los estados participantes en la Reunión Preliminar podría nacerlo. Varias delegaciones se pronunciaron en favor de -- redactar inmediatamente los textos y pidieron que el proyecto de la Delegación de Checoslovaquia fuera tomada -- como base de discusión de un proyecto común que se debe-- ría elaborar inmediatamente. Otras delegaciones opinaron -- que dicha forma de proceder era prematurá en la que les -- concernía, algunas delegaciones habían aceptado la invita -- ción del Gobierno Federal de Suiza alentados por la segu -- ridad de que se trataría de reuniones destinadas esencial -- mente, en la etapa actual a la formación mutua y a un cam -- bio general de impresiones sobre los principios de inte -- rés común. Otras delegaciones no se sentían autorizadas -- por sus atribuciones, para pronunciarse detalles de ar -- tículos o proyectos comunicados en la Conferencia Prelimi -- nar y cuyo examen previo en su opinión, debía quedar re -- servado a los gobiernos de sus respectivos países, muy -- interesados tradicionalmente por las modalidades de apli -- cación de los principios relacionados con su acceso al -- mar. También se opinó que antes de abordar la redacción -- de proyectos de artículos cuya aceptación general era de -- presumir convenía saber cómo comenzaban los debates de -- la quinta comisión de la Conferencia sobre el Derecho del Mar. Frente a esta situación los participantes en la Con -- ferencia Preliminar reconocieron y subrayaron unánimemen -- te la importancia del momento actual y las posibilidades --

que ofrece para la reafirmación con motivo del proyecto de codificación del proyecto del Derecho del Mar, de los derechos reconocidos por el Derecho de Gentes a los países sin litoral. Estimaron que a pesar de la diferencia entre la situación de los diferentes estados sin litoral había un denominador común amplio e importante que es el reconocimiento general de cierto número de principios relativos a los derechos y deberes de estos estados. Con el fin de aportar una nueva contribución a la Conferencia General estimaron que podía y debía intentarse dar fórmulas puestas al día de esos principios basados en el Derecho Internacional.

12.- Por consiguiente la Conferencia Preliminar constituyó un grupo de trabajo para que intentara formular de nuevo estos principios. A este respecto, se inspiró también en la comprobación que constituía igualmente la conclusión a que había llegado la sexta comisión de la Asamblea General de las Naciones Unidas en su undécimo período de sesiones de que en la labor de codificación que iba a emprender la Conferencia sobre el Derecho del Mar, en esta materia se trataría en gran medida de confirmar los derechos de los estados sin litoral. El grupo de trabajo constituido por la Conferencia Preliminar estaba compuesta por los Delegados de Austria, Bolivia, Checoslovaquia, Nepal y Suiza. A petición de los delegados de uno de los estados participantes, se precisó de una manera expresa que los puntos de vista expuestos en el grupo de trabajo del mismo modo que en la Conferencia Preliminar no podrían comprometer a los gobiernos representados por los delegados, y que por el contrario sus países después de un nuevo examen de los textos podrían precisar sus posiciones respectivas ante la Conferencia sobre el Derecho del Mar. El Señor Zourek, Representante de Checoslovaquia fue designado Presidente del Grupo de Trabajo.

13.- El Grupo, tras un extenso cambio de impresiones presentó sus propuestas para la redacción de "principios" a la última sesión de la Conferencia Preliminar sesión de la Conferencia Preliminar celebrada el 14 de febrero.

14.- Posteriormente al analizar los textos presentados por el Grupo de Trabajo y expresar su vivo agradecimiento al Presidente y a todos los miembros del Grupo por sus esfuerzos, la Conferencia Preliminar aprobó el enunciado de 7 principios que en opinión de los participantes se inspiraron en el Derecho Internacional que rige la materia. Una de las delegaciones formuló una reserva a cerca de un solo principio pero la reserva no afecta más que a un aspecto del principio enunciado. Desde luego que no se trata de una enunciación total solamente se trataba de precisar algunos principios que rigen el Régimen Jurídico de los Estados sin Litoral. Esos "principios" que forman el documento final y más importante de la Conferencia Preliminar se encuentran en el Anexo VIII que es de suma importancia. El documento se titula "Principios Enunciados por la Conferencia Preliminar de Estados sin Litoral".

15.- Al final de sus trabajos esta Conferencia Preliminar señaló la esperanza de que el conjunto de datos reunidos, y la enunciación de principios cuya validez parece debe ser reconocida por todos, podrá constituir una útil contribución para la labor de la Conferencia sobre el Derecho del Mar. Los Delegados de la Conferencia Preliminar se hacen cargo de la importancia primordial y al mismo tiempo de la dificultad que presenta la tarea de la Conferencia General afronta al intentar codificar extensas partes del Derecho del Mar. En la esfera especial pero esencial que ha sido objeto de sus cambios de expresiones la Conferencia no ha podido aspirar a presentar trabajos preparatorios comparables a los que, en otros terrenos han retenido durante años la tensión de la

Comisión de Derecho Internacional. Sin embargo los delegados reunidos del 10 al 14 de febrero confían en que sus esfuerzos servirán de ayuda a esta Conferencia General en sus deliberaciones. (3)

C) CONFERENCIA SOBRE DERECHO DEL MAR
DE 1960.

La Conferencia de 1960 fue convocada en el mismo año, para resolver problemas relacionados a la anchura del mar territorial y a los límites de las pesquerías esos problemas quedaron pendientes sin la debida resolución de los mismos en la primera conferencia. Esta conferencia no pudo aprobar ninguna propuesta importante en virtud de los dos problemas que tuvo ante sí.

Las otras conferencias de las Naciones Unidas y algunas convenciones aprobadas agrandaron más el problema de la anchura del mar territorial y otras cuestiones. Por otra parte en la última década se han creado nuevos factores: como por ejemplo el progreso en la perforación y explotación minera a profundidades mucho mayores que antes; la abstención de la independencia por muchas naciones que no tuvieron voz en la redacción de los códigos legales del pasado; la gran insistencia de algunas naciones por la importancia económica de sus recursos costeros y próximos a las costas; las polémicas entre países sobre derechos de pesca y una mayor conciencia de los peligros que entraña usar al mar como lugar para arrojar desechos. Esos elementos han conllevado a las naciones a llegar al acuerdo de que ya es tiempo de realizar nuevos esfuerzos para resolver estos problemas de tal forma que el uso de los mares no llegue a convertirse en una fuerte constante de tensión y rivalidad.

Algunas actividades que se practican en el --

- (3) García Robles Alfonso. La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial. México 1959. P.P. 191 y siguientes.

mar como son la pesca y el transporte tienen suma importancia en cambio otros como son la descarga de desechos han obtenido gran importancia actualmente. Hay otros factores como el desarrollo en el área de minería a gran profundidad constituyen nuevas actividades que surgieron a razón de mejores conocimientos científicos y de progresos tecnológicos modernos. Las actividades anteriormente enunciadas se han extendido de una manera considerable recientemente y el valor del mar y sus usos como consecuencia han crecido.

La producción petrolera fuera de la costa podría multiplicarse al terminar este siglo. Asimismo las capturas mundiales de peces pueden aumentar varias veces las efectuadas en el año de 1970, de 62 millones de toneladas esperamos también que el camarón se multiplique. El elemento más importante de los recursos minerales marinos disponible para explotación pueden ser los nódulos del fondo del mar o sean los nódulos de manganezo, estos nódulos son muy importantes ya que precisamente crean nuevas fuentes de manganezo, cobre, níquel, cobalto y molibdeno. Los trabajos de investigación geoquímicos y geológicos han mostrado que los nódulos contenidos esencialmente elevados de esos metales, es posible que sean suficientes para permitir su explotación comercial a profundidades mayores de 3,600 metros. Una de las ventajas más efectivas de estos metales es que los nódulos tienen la propiedad de renovarse sobre el fondo del océano.

Se espera resolver al menos algunos de los problemas no resueltos sobre el Derecho del Mar, la Asamblea General convocó entonces a la tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Cada país obtiene sus propios intereses de acuerdo con los mares y la Conferencia ha tratado de superar los derechos existentes de estos intereses. Los estados poderosos marítimos, las naciones con grandes flotas de transporte marítimo, los países que dependan de la pesca en las cercanías de

sus costas y otros con flotas pesqueras que operan a larga distancia, los estados costeros y los carentes de litorales asimismo los países formados por islas y archipiélagos, también los que tienen una amplia plataforma continental y los que no la tienen, los países desarrollados y en vías de desarrollo, todos ellos tienen sus propias necesidades relacionadas con el Derecho del Mar. Las diferentes necesidades implica que ese trabajo de esa Conferencia dará mejores niveles de vida en cuanto al Derecho del Mar. *

D) LA TERCERA CONFERENCIA SOBRE
EL DERECHO DEL MAR.

Existe un documento que pretende regular el régimen jurídico de los mares, ese documento significa un gran avance para el Derecho del Mar se trata de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la reunión tiene sus antecedentes desde 1970, y fue convocada por Resolución Num. 2750-C(XIV), aprobada el 17 de diciembre de 1970 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, con objeto de que se ocupara:

"Del establecimiento de un régimen internacional educativo que incluye un mecanismo para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional de la definición precisa de la zona y una amplia gama de cuestiones anexas en especial las relaciones con los regímenes de la alta mar, la plataforma continental, el mar territorial (incluidos la cuestión de su anchura, y la cuestión de los estrechos internacionales) y la zona contigua de la pesca y la conservación de los recursos vivos del alta mar (incluida la cuestión de los derechos preferenciales de los estados ribereños), de la protección del medio ma-

* Estos datos fueron tomados del folleto "Servicios de Información Pública" de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

TESIS DONADA POR D. G. B. - UNAM 40

rítimo (incluido entre otras cosas la prevención de la -- contaminación) y de la investigación científica".(4)

El 16 de noviembre de 1973 por medio de la -- resolución número 3067 (XXVIII), la Asamblea General de -- las Naciones Unidas, confirma sus decisiones de celebrar -- la Conferencia cuyo mandato consistirá en aprobar una con -- vención en la que se exponga todos los problemas relacio -- nados con el Derecho del Mar.

Se llevó a cabo recientemente el 27 de agosto de 1980, el Noveno Período de Sesiones de la Tercera Con -- ferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, podría decirse que se han elaborado siete documentos de -- las nueve sesiones realizadas desde 1974.

El primer documento surge después del segundo período de sesiones celebrado en Caracas, Venezuela del -- 29 de junio al 29 de agosto de 1974, fue la primera reu -- nión sustantiva de esta Tercera Conferencia Marina Mun -- dial, este documento se le denominó "Formulación de las -- Principales Tendencias" (5) y tuvo como finalidad recoger en formas generalmente aceptables las principales tenden -- cias que entonces se manifestaron por medio de las diver -- sas propuestas presentadas, ya sea en la Comisión sobre -- la Utilización, con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacio -- nal o bien, ante la Tercera Confemar. El autor de esto -- fue el Dr. Andrés Aguilar de Venezuela, Presidente de la -- Segunda Comisión la cual se ocupa de la mayoría de los -- temas y cuestiones tradicionales relativos a las cuatro -- convenciones en Ginebra sobre el Derecho del Mar registra -- dos el 29 de abril de 1958.

Es el primer elemento que trasciende en el -- seno de la Tercera Conferencia, y tiene por meta princi --

(4) Párrafo Resolutivo, aprobado en la fecha indicada du -- rante la Sesión Plenaria de 1933.

(5) Documento ONU: A/CONF.62/C.2/NP. 1 del 15 de octubre de 1974.

pal el establecer un cierto orden. una sistematización al elevado índice de propuestas, sobre múltiples y diversos temas habían presentado las delegaciones no sólo ante la Conferencia misma sino fundamentalmente ante su órgano antecesor la Comisión del Fondo Marino y Oceánico. Esta Comisión fue creada por las Naciones Unidas desde 1967 y tanto su membresía como sus funciones se fueron incrementando gradualmente hasta convertirse en 1970, en una especie de Comisión Preparatoria de la Tercera Confemar.

El documento que contiene "la formulación de las principales tendencias" consta de 243 artículos contenidos en 137 páginas y de las siguientes trece partes: I.- Mar Territorial (Tema 2); II.- Zona Contigua (Tema 3); III.- Estrechos Utilizados para la Navegación Internacional (Tema 4); IV.- Plataforma Continental (Tema 5); V.- Zona Económica Exclusiva Situada Fuera del Mar Territorial (Tema 6); VI.- Derechos Preferenciales u Otra Jurisdicción no Exclusiva del Estado Ribereño sobre Recursos Situados Fuera del Mar Territorial (Tema 7); VII.- Alta Mar y Transmisiones desde Alta Mar (Tema 8 y 24); VIII.- Países sin Litoral (Tema 9); IX.- Derechos e Intereses de los Países de Plataforma Encerrada, Plataforma Estrecha o Costa Pequeña (Tema 10); X.- Archipiélagos (Tema 16); XI.- Mares Cerrados y Semicerrados (Tema 17); XII.- Islas Artificiales e Instalaciones (Tema 18) y, XIII.- Régimen de las Islas (Tema 19).

Posteriormente aparece el segundo documento que sirve de antecedente al actual proyecto. Se trata del "Texto Unico Oficioso para Fines de Negociación" (6), fechado el 7 de mayo de 1975. Este instrumento compuesto de tres grandes partes (304 artículos y 4 anexos), fue preparado en forma separada por cada uno de los Presidentes de las tres comisiones principales, con base en la decisión adoptada por la Conferencia en 55a. Sesión Plena del 18 de abril de 1975.

En la declaración final, el Presidente de la

Conferencia H.S. AMERASIHONE, subrayó:

Este Texto Unico (también llamado TION, in--- formalmente) en su momento representó uno de los avances_ más considerables de la Tercera Conferencia Marina Mun--- cial. En esencia es el primer documento que contiene bajo la forma y la terminología de una futura Convención Inter nacional, las disposiciones a usarse como base para la -- negociación de la gran mayoría de los temas y cuestiones de la citada Conferencia pensaba incluir en la Convención Final sobre el Nuevo Derecho del Mar.

En síntesis podría afirmarse que el TION es - la primera forma de proyecto de convención que se muestra posteriormente en realidad fueron tres partes que compu--- sieron el texto único, fueron objeto de negociaciones --- oficiosas, en el lapso que medió entre el tercero y cuar- to período de sesiones de la Conferencia pero especialmen te durante la totalidad de este último período celebrado_ en la sede de la ONU en New York del 15 de marzo al 7 de_ mayo de 1976.

En la primera sesión de este cuarto período - de sesiones el Presidente de la Conferencia dijo que:

"La etapa siguiente consistirá en la prepara- ción por los presidentes de las tres comisiones, de un -- texto único revisado de negociación relativo a los temas_ originados a sus respectivas comisiones, y que éste texto revisado debería reflejar en lo posible al resultado de - las negociaciones oficiosas que se habían celebrado.

Nuevamente se hizo ver que "la responsabili--- dad por la preparación de estos textos corresponden exclu sivamente a los Presidentes", haciéndose notar que dichos textos no constituirían más que una base para continuar - las negociaciones sin perjuicio del derecho de las delega ciones a presentar enmiendas o nuevas propuestas.

(6) Documento ONU: A/CONF.62/WP.8 PARTES I, II y III del_ 7 de mayo de 1975.

El tercer documento se denomina "Texto Unico Revisado para Fines de Negociación" (7), fue elaborado -- por los Presidentes de cada una de las tres Comisiones y aparece al final del cuarto período de sesiones de la Tercera Conferencia, celebrado en la Sede de las Naciones Unidas en New York, del 15 de marzo al 7 de mayo de 1976.

En ese documento se dijo que:

"El Texto Unico Revisado de Negociación representaría una nueva etapa en los trabajos de la Conferencia. En consecuencia los Presidentes de las tres comisiones han preparado textos únicos para fines de negociación. La responsabilidad por la preparación de estos textos corresponde exclusivamente a los Presidentes y los textos no constituirán más que una base para continuar las negociaciones sin perjuicio del derecho de las delegaciones a presentar enmienda o nuevas propuestas. No deberá entenderse que alguna delegación o delegaciones están obligadas por ninguna de las disposiciones de estos textos. Con arreglo al procedimiento ya establecido no habrá un debate general de los textos".

El Presidente de esta Conferencia agregó una nueva parte relacionada al arreglo de controversias, el mismo Presidente introdujo estos textos revisados a la Conferencia como un recurso de procedimiento a fin de continuar el proceso de negociación.

En resumen, el Texto Unico Revisado está formado de cuatro partes, 301 artículos y 7 anexos que son: 1A.- Conciliación; 1B.- Arbitraje; 1C.- Estatuto del Tribunal del Derecho del Mar; 11A.- Pesquerías; 11B.- Contaminación; 11C.- Investigación Científica y 11D.- Navegación.

Del 2 de agosto al 17 de septiembre de 1979, se celebró el quinto período de sesiones de la Tercera --

(7) Texto Unico Revisado para Fines de Negociación. Documento ONU; A/CONF.62/WP.8/RFU. 1, partes I, II y III, del 6 de mayo de 1976.

Conferencia sobre el Derecho del Mar, y no hay algún documento final como consecuencia de los trabajos que se concretaron principalmente en negociar algunos temas del texto revisado, relativos a la primera comisión; en particular, lo que se refiere a la forma de organizar y reglamentar la explotación de los minerales de los fondos marinos y oceánicos.

En el sexto período de sesiones de esta Conferencia, ocurre el cuarto documento informal llamado "Texto Integrado oficioso para fines de negociación" o "Texto consolidado", se le denominó de esta manera ya que reúne elementos que habían preparado anteriormente en forma separada los Presidentes de cada una de las tres comisiones y el Presidente de Conferencia. El documento consta de 303 artículos principalmente y un total de 400 artículos si se cuentan sus 7 anexos. Se divide en 16 partes, que van desde las aguas interiores y el mar territorial pasando por la región intermedia de la zona económica exclusiva, hasta llegar al alta mar.

El famoso texto se divide de la siguiente manera:

I.- Términos empleados; II.- El Mar Territorial y la Zona Contigua; III.- Estrechos Utilizados para la Navegación Internacional; IV.- Estados y Archipiélagos; V.- Zona Económica Exclusiva; VI.- Plataforma Continental; VII.- Alta Mar; VIII.- Régimen de las Islas; IX.- Mares Cerrados y Semicerrados; X.- Derecho de Acceso al Mar y desde el Mar de los Estados sin Litoral y Libertad de Tránsito; XI.- La Zona; XII.- Protección y Preservación del Medio Marino; XIII.- Investigación Científica Marina; XIV.- Desarrollo y Transmisión de la Tecnología Marina; XV.- Solución de Controversias y XVI.- Cláusulas Finales.

Existen otros siete anexos y son los siguientes:

tes: I.- Especies Altamente Migratorias; II.- Condiciones Básicas de la Explotación y la Exploración (de los fondos marinos y oceánicos); III.- Estatuto de la Empresa; IV.- Conciliación; V.- Estatuto del Tribunal de Derecho del Mar; VI.- Arbitraje y VII.- Procedimiento Especial de Arbitraje.

El texto revisado y el texto único fueron formulados por separado por cada uno de los Presidentes de las tres comisiones principales. El texto consolidado fue formulado de manera conjunta por los cuatro Presidentes, con base en la decisión que adoptó la Conferencia en 1978o. Sesión Plenaria celebrada el 28 de junio de 1977 y en la misma se resolvió que, "El Presidente y los Presidentes de las tres comisiones formaran un equipo dirigido por el primero y que tanto el Presidente del Comité de Redacción, como el Relator General estuvieron vinculados con ese equipo".

En su estructura el texto consolidado no sigue el orden de las cuatro partes del texto revisado, sino que se basa, al decir del Presidente de la Conferencia.

En el principio de que el orden más lógico que debe seguir la propuesta nueva convención sobre el Derecho del Mar, es comenzar por las esferas de jurisdicción nacional, tales como el mar territorial, seguir con una esfera intermedia, tal como la zona económica exclusiva, y pasar luego a la esfera de la jurisdicción internacional. Se espera que la estructura adaptada constituya un claro progreso en la elaboración de una convención amplia sobre el Derecho del Mar y que esté de acuerdo con las consideraciones que condujeron a la Asamblea General, en su resolución 2749 (XXV) del 17 de diciembre de 1970, sobre la declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de

la jurisdicción nacional, a tratar los problemas del espacio oceánico como estrechamente interrelacionados y estimar que es necesario examinarlos como en un todo.

El quinto documento aparece después de la conclusión de la conclusión de la primera parte del octavo período de sesiones de la CONFEMAR celebrado en Ginebra Suiza, del 19 de marzo al 27 de abril de 1979. Está dividido en 16 partes, contiene 304 artículos y siete anexos.

Esta primera revisión se efectuó de conformidad con la decisión adoptada por la Conferencia en su 90a. Sesión sobre la Organización de Trabajos que aparecen en los párrafos 10 y 11 del documento ONU: A/CONF.62/62, de fecha 13 de abril de 1978. Esta revisión se emprenderá después de la 116a. Sesión Plenaria de la Conferencia celebrada el 27 de mayo de 1979, tras el examen por el pleno de los informes presentados por los Presidentes de las Comisiones y de los Grupos de Negociación así como por el Presidente de la Conferencia a cerca de los deberes officiosos del Pleno sobre la solución de controversias.

El sexto documento de la tercera CONFEMAR es el texto integrado officioso para fines de negociación publicado días después de que concluyera la primera parte del noveno período de sesiones de la Conferencia, que tuvo lugar en la sede de la ONU en New York, del 3 de marzo al 4 de abril de 1980. (8)

El Presidente Amerasinghe, subraya que esta revisión "ha de considerarse como un texto para fines de negociación que constituye, según el mejor criterio del

(8) DOCUMENTO ONU: A/CONF.62/WP.10/REV. 2 del 11 abril de 1980.

colegio, una mejor base de negociación y ofrece perspectivas mucho mejores de consenso".

En síntesis, el texto integrado oficioso para fines de negociación, constituye el borrador informal más completo del nuevo Derecho del Mar, a excepción de los artículos referentes a algunos temas de la primera Comisión, concernientes a las condiciones básicas de la prospección, la explotación y la exploración de los fondos marinos y oceánicos, así como lo relacionado con la composición, el procedimiento y las votaciones del Consejo de la Autoridad Internacional. El resto del articulado puede decirse que ya ha sido aprobado por consenso o sea un 95% agotado por ello. En el mismo noveno período de sesiones de esta Conferencia, surge el actual "Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar (texto oficioso"; el 27 de agosto de 1980, es lo último referente a la regulación del Derecho del Mar. El proyecto de referencia, contiene 320 artículos, una disposición transitoria y ocho anexos.

Entre los artículos más importantes en lo que toca a los estados sin litoral, se encuentran:

PARTE V ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA:

Artículo 55.- Régimen jurídico exclusivo de la zona económica exclusiva.

La zona económica exclusiva 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 jurisdicciones del estado ribereño y los estados y libertades de los demás estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

Este artículo define el aspecto de la zona económica exclusiva.

Artículo 56.- Derechos, jurisdicción y deberes del estado ribereño en la zona económica exclusiva.

1.- En la zona económica exclusiva el estado ribereño obtiene:

a).- Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;

b).- Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta comisión con respecto:

i).- Al establecimiento y la utilización de islas artificiales instalaciones y estructuras;

ii).- A la investigación científica marina;

iii).- A la protección y preservación del medio marino;

c).- Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

2.- 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.

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

Artículo 57.- Archura de 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 miden la anchura del mar territorial.

Este artículo señalan los límites que corresponden a cada estado a la zona económica exclusiva.

Artículo 69.- Derecho de los Estados sin litoral.

1.- 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.

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

a).- La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del estado ribereño.

b).- 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 o subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros estados ribereños;

c).- La medida en que otros estados sin litoral y estados con características especiales estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del estado ribereño y la consi----

más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se miden la anchura del mar territorial.

Este artículo señalan los límites que corresponden a cada estado a la zona económica exclusiva.

Artículo 69.- Derecho de los Estados sin litoral.

1.- 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.

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

a).- La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del estado ribereño.

b).- 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 o subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros estados ribereños;

c).- La medida en que otros estados sin litoral y estados con características especiales estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del estado ribereño y la consi----

quiente necesidad de evitar una carga especial, para cualquier estado ribereño o parte de este;

d).- Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos estados.

3.- 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 cooperara 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 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 2.

4.- 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 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 cuyas nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

Las disposiciones que anteceden no afectan los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los estados ribereños puedan conceder a estados sin litoral de la misma subregión o región derechos iguales o pre

ferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

Este artículo es completo porque establece -- los derechos que adquieren los países sin litoral, es conveniente decir que aquí ya se refiere al principio de reciprocidad que más adelante será comentado, así como determinados acuerdos bilaterales entre el estado ribereño y el estado sin litoral en ventaja de los países sin mar. En la parte VII Alta Mar; en la Sección 1 disposiciones generales, el artículo 90: todos los estados sean ribereños o sin litoral, tienen derecho de que los buques que enarboles su pabellón naveguen en alta mar. Se refiere a la libertad de navegación.

Parte X. Derecho de Acceso al Mar y desde -- el Mar de los Estados sin Litoral y Libertad de Tránsito.

Artículo 124.1. Para los efectos de esta --- Convención:

a).- Se entiende por "Estados sin Litoral" -- un estado que no tiene marítima;

b).- Se entiende por estados de tránsito --- un estado con o sin costa marítima, situado entre un estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pase el "tráfico en tránsito";

c).- Se entiende "tráfico en tránsito" el paso de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte a través del territorio de uno o de varios estados de --- tránsito, cuando el paso a través de dicho territorio, -- con o sin transbordo, almacenamiento, ruptura de carga o cambio de modo de transporte, sea solo una parte de un viaje completo que empiece o termine dentro del territorio del estado sin litoral;

d).- Se entiende por "medios de transporte":

i).- El material ferroviarios, las embarcaciones marítimas, lacustres y fluviales y vehículos de carretera.

ii).- Cuando las condiciones locales así lo requieran, los porteadores y los animales de carga.

2.- Los estados sin litoral y los estados de tránsito podrán por mutuo acuerdo, incluir como medio de transporte las tuberías y los conductos de gas y otros medios de transporte distintos de los incluidos en el párrafo 1.

Artículo 125.- 1. Los estados sin litoral tendrán el derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos que estipulan en esta Convención incluidos los derechos relacionados con la libertad del alta mar y con el patrimonio común de la humanidad. Para este fin, los estados sin litoral gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los estados de tránsito por todos los medios de transporte.

2.- Las modalidades y condiciones para el ejercicio de la libertad de tránsito se determinarán entre los estados sin litoral y los estados de tránsito interesados mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales.

3.- Los estados de tránsito en el ejercicio de su plena soberanía sobre su territorio, tendrán derecho a tomar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos y facilidades estipuladas en esta parte para los estados sin litoral no lesionen en forma alguna sus intereses legítimos.

Artículo 126.- Las disposiciones de esta Convención, así como los acuerdos especiales relativos al ejercicio del derecho de acceso al mar y desde el mar, que establezcan derechos y facilidades por razón de la

situación geográfica especial de los estados sin litoral, quedan excluidos de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida.

Artículo 127.-1. El tráfico en tránsito no estará sujeto a derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes, con excepción de las tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico.

2.- Los medios de transporte en tránsito y otros servicios proporcionados a los estados sin litoral y utilizados por ellos, no estarán sujetos a impuestos o gravámenes más elevados que los fijados para el uso de los medios de transporte del estado de tránsito.

Artículo 128.- Para facilitar el tráfico en tránsito podrán establecerse zonas francas u otras facilidades aduaneras en los puertos de entrada y de salida de los estados de tránsito mediante acuerdo entre estos estados y los estados sin litoral.

Artículo 129.- Cuando en los estados de tránsito no existan medio de transporte para dar efecto a la libertad de tránsito o cuando los medios de transporte para dar efecto a la libertad de tránsito o cuando los medios existentes, incluidas las instalaciones y equipos portuarios, sean deficientes en cualquier aspecto, los estados de tránsito y los estados sin litoral interesados podrán cooperar en la construcción o mejoramiento de los mismos.

Artículo 130.-1. Los estados de tránsito adoptarán todas las medidas apropiadas a fin de evitar retrasos u otras dificultades de carácter técnico en el tráfico en tránsito.

2.- En caso que se produzcan tales retrasos o dificultades, las autoridades competentes de los estados de tránsito y de los estados sin litoral cooperaran para

ponerles fin con prontitud.

Artículo 131.- Los buques que enarboles el -- pabellón de estados sin litoral gozarán del mismo trato -- que el concedido a otros buques extranjeros en los puer-- tos de mar.

Artículo 132.- Esta Convención no entraña de_ ninguna manera la suspensión de las facilidades de trási_ to que sean mayores que las previstas en la Convención y_ que hayan sido acordadas entre los estados partes en ella o concedidos por un estado parte. Esta Convención tampoco impedirá la concesión de mayores facilidades en el futu-- ro. (9)

(9) Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la - Universidad Ibero Americana Num. 12. 1980. P.P. 867_ y siguientes.

CAPITULO IV.

EL CONFLICTO DE LOS PAISES
SIN LITORAL.a).- ANALISIS DEL PUNTO 9 CORRESPONDIENTE
A PAISES SIN LITORAL.

Los problemas que se plantearon en el punto 9 del Temario, se debieron a la Segunda Convención para tratar de dar un aliciente a una nueva codificación.

El Temario que se siguió en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar del Punto 9, correspondiente a países sin litoral (1) es el siguiente:

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

9.2.- Derechos e intereses de los países sin litoral.

9.2.1.- Libre acceso al mar y desde el mar, libertad de tránsito, medios e instalaciones de transporte y de comunicaciones.

9.2.2.- Igualdad de trato en los puertos de los estados de tránsito.

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

9.2.4.- Participación en el régimen internacional incluido el mecanismo y reparto equitativo de los beneficios de la zona.

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

9.4.- Derechos e intereses de los países sin litoral con respecto a los recursos vivos del mar.

(1) Documento Num. 9, agosto 17.

El Señor Andrés Aguilar, Presidente de la Comisión, recopiló en un documento oficioso de trabajo (documento número 9, agosto 17) las proposiciones presentadas a la Comisión de Fondos Marinos o a la misma Conferencia, con relación al Tema 9. La idea general del documento era proyectar las tendencias más importantes y crear nuevas fórmulas. Ese documento tuvo mucha importancia para la Segunda Comisión, ya que se trata de definir la situación de los estados sin litoral y de los estados en tránsito, conteniendo diecinueve disposiciones.

I.- Definiciones: Andrés Aguilar define "Estados sin Litoral denota todo estado que no tenga costa marítima", "Estado Marítimo denota un estado con o sin costa marítima situado entre un estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio el estado sin litoral tenga acceso al mar o desde el mar", se discute la palabra "con o sin costa marítima". En realidad el libre tránsito supone una relación jurídica entre un país sin litoral y un país ribereño o costero y el objeto es la explotación del territorio y las instalaciones y puertos que dan acceso al mar.

II.- Principios Generales.- "La existencia y las características del derecho de libre acceso al mar de los países sin litoral se derivan de la aplicación de los principios de libertad del mar y la condición de patrimonio común de la humanidad que sea reconocido a los fondos marinos oceánicos y su subsuelo fuera de la jurisdicción nacional, así como los recursos de la Zona".

De acuerdo a la resolución 1028 (XI) de las Naciones Unidas y de la UNCTAD 1964, debería relacionarse también el derecho de libre acceso al mar de los países sin litoral, con las necesidades del comercio internacional, aquí no del todo trata a los países sin litoral desarrollados, en cuanto a los países sin litoral, su situación geográfica en desventaja es obvio, por el cobro de -

pago de transporte.

III.- Libre Acceso al Mar: Este precepto, ---
 rinda dos alternativas. En la enmarcada con la letra "A" ---
 se reconocen las proporciones de los países sin litoral, ---
 en cuanto a que el derecho del libre acceso al mar y desde
 de el mar "interesa a la comunidad internacional en general",
 no es solamente facultad de los países en tránsito,
 y no puede subordinarse a la condición de reciprocidad.

La fórmula "B" se refiere a la posición de ---
 algunos estados ribereños que creen que el tránsito es ---
 una servidumbre, y es por eso que las proposiciones juz---
 gan indispensable la reciprocidad y, a la vez sujetan el ---
 régimen de tránsito y la utilización de instalaciones a ---
 convenios bilaterales o regionales.

IV.- Relación con acuerdos anteriores.- Los -
 artículos de la nueva codificación no derogarán los conve-
 nios de tránsito vigentes, pero si éstos establecen condi-
 ciones menos favorables para los países sin litoral, "los
 estados interesados se comprometerán a ponerlos en conso-
 nancia con las disposiciones de la presente Convención lo
 antes posible".

V.- Cláusula de la nación más favorecida. Las
 ventajas otorgadas a los países sin litoral para el acce-
 so al mar, así como para el ingreso o salida de la zona -
 internacional de los fondos marinos, quedan excluidos de ---
 la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida.

VI.- Libertad de Tránsito.- En esta parte sur-
 ge el problema. La fórmula "A" es amplia y consagra el de-
 recho de libre tránsito y restricto y sin discriminación,
 la fórmula "B" se encarga de los convenios bilaterales o ---
 regionales, "sobre la base de la igualdad y el respeto re-
 ciproco de la soberanía".

VII.- Utilización de los puertos de mar. La -

fórmula "A" crea una cierta similitud entre los buques de los estados sin litoral, con los buques de los estados -- ribereños y se origina el principio de la igualdad de trato. La fórmula "B" dice que estos derechos de los países sin litoral se deben crear por convenios especiales.

VIII.- Derechos Aduaneros y Otros Gravámenes.

- La exención de estos derechos y gravámenes salvas las -- tasas de servicios, es la principal característica del libre tránsito, según quedó plasmado en la Convención de -- 1965.

IX.- Zonas Francas.- El elemento principal es que deberán estar fuera de la jurisdicción aduanera del -- estado de tránsito; pero sujetos a los reglamentos de po-- licía y sanidad.

X.- Agentes Aduaneros.- Esta propo se -- refiere al lado positivo de muchos convenios de tránsito -- vigentes. O sea es la facultad del estado sin litoral pa-- ra designar funcionarios propios que ejerzan ciertas com-- petencias en los puertos de los estados sin tránsito.

XI.- Medios de Transporte.- "Los estados de -- tránsito proporcionarán los medios adecuados de transpor-- te, almacenamiento y manipulación de la carga en los pun-- tos de entrada y salida y en las etapas intermedias para -- facilitar el desplazamiento del tráfico en tránsito".

XII.- Insuficiencia de los Medios de Transpor -- te.- "Cuando en los estados de tránsito no existan medios de transporte y comunicación aprobados para hacer efecti-- vos los derechos de los estados sin litoral en relación -- con el libre acceso al mar y desde el mar o cuando esos -- medios de transporte y comunicac₂ión, así como las instala -- ciones y material de manipulación en los puertos sean de-- ficientes o puedan mejorarse en cualquier aspecto, los -- estados sin litoral tendrán derecho a construírlos, refor -- marlos o mejorarlos de acuerdo con el estado o los esta-- dos de tránsito interesados".

Se entiende que esta proposición haya originado discrepancias por los estados de tránsito. No obstante los patrocinantes digeron que "este principio se justifica por la necesidad de desarrollar y mejorar los medios de transporte y comunicación que en la segunda mitad del siglo XX son mucho mayores que en períodos precedentes". Y después añadieron que "los estados sin litoral aunque poseen los derechos previstos en el proyecto de artículos que se derivan del principio del libre acceso al mar y -- desde el mar, son plenamente conscientes de que los estados de tránsito mantienen su soberanía sobre sus respectivos territorios". También se dijo que "toda mejora de los medios de transporte y comunicación hecha por los estados sin litoral, estará sujeto a acuerdo con el estado o estados de tránsito interesados". (2)

XIII.- Retraso o dificultades en el tránsito.
- "salvo casos de fuerza mayor, los estados de tránsito tomarán todas las medidas necesarias a fin de evitar retrasos o restricciones al tráfico en tránsito".

XIV.- Acceso a la zona internacional de los fondos marinos.- Esta fórmula se encarga de garantizar el acceso y la salida de los estados sin litoral, de la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, con el objeto de tener una participación en la exploración y explotación de la zona y de sus recursos.

XV.- Participación en el régimen internacional de los fondos marinos.- "En todos los órganos del mecanismo internacional de los fondos marinos en que no estén representados todos los estados miembros, en particular en su consigo, habrá un número suficiente y proporcional de

(2) A/CONF.62/C.2/L.29.

estados sin litoral, desarrollados y en desarrollo".

XVI.- Participación en la adopción de decisiones.- "Cuando se trate de cuestiones de fondo que afecten a los intereses de los estados sin litoral, las decisiones se adoptarán con su participación".

XVII.- Derechos e intereses sobre recursos vivos del mar.- El documento oficioso de trabajo de la segunda comisión se limita a la cuestión de los recursos vivos quizá guiándose por el Temario.

XVII.- Hay tres alternativas en esa disposición: "A" participación de los estados sin litoral en la exploración y explotación de los recursos vivos de la zona económica de los estados ribereños vecinos, en condiciones de igualdad y sin discriminación.

"B" Los nacionales de los países en desarrollo particular en la industria pesquera de esos estados y satisfacer sus necesidades alimentarias propias.

XVIII.- Transferencia de derechos - prohibición de transferir a terceros estados las prerrogativas otorgadas a países sin litoral para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas - vecinas o de la región, salvo acuerdos entre estados interesados.

XIX.- Asistencia técnica.- "Nada impedirá que los estados sin litoral obtengan asistencia técnica y financiera de terceros estados o de las organizaciones internacionales correspondientes, para poder establecer industrias viables propias".

B).- LOS PAISES SIN LITORAL Y LA
PROYECTADA ZONA ECONOMICA O MAR
PATRIMONIAL.

Según el Dr. Vargas, la zona económica exclusiva "otorga el estado ribereño una serie de competencias -

para la exploración y explotación de los recursos naturales, renovables y no renovables, que se encuentren dentro de dicha zona ya sea en el suelo, el subsuelo o las aguas adyacentes". (3)

El problema de la "Zona económica " va ligado con el de plataforma continental, algunos estados lo ---- aceptan como es, para otros es una categoría diferente -- inspirada por la Convención de Ginebra de 1958.

La Zona Internacional de los Fondos Marinos -- más allá de la jurisdicción nacional es la que constituye el "patrimonio común de la humanidad".

El Mar Territorial, comprende solamente el -- suelo, subsuelo y sus recursos naturales de acuerdo a lo establecido en la resolución 2749 (XV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Por otra parte, la columna de agua se apega a las reglas de alta mar incluida la libertad del fisco, no obstante que la tercera conferencia se llegaron a suscitar algunos puntos de vista diferentes a lo que es el régimen jurídico de la zona internacional.

C) POLEMICA ENTRE TERRITORIALISTAS Y PATRIMONIALISTAS.

Según el Maestro Max Sorensen "El Mar Territorial es una zona situada entre la costa y las aguas internas del estado costareno, por una parte, y la alta mar -- por la otra". (4)

Asimismo el Maestro Modesto Seara Vázquez --- afirma "El Mar Territorial, es la faja del mar que se extiende desde el mar nacional y la costa hasta el alta --- mar". (5)

- (3) Vargas Jorge A. y Vargas C. Edmundo. Derecho del Mar una Visión Latinoamericana. Editorial JUS. México --- 1973. P.P. 133.
- (4) Sorensen Max. Manual de Derecho Internacional Público. Editorial Fondo de Cultura Económica. México ---- 1973. P.P. 335.
- (5) Seara Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. México 1976. P.P. 229.

La extensión del mar territorial de doce millas y la subsiguiente zona económica hasta 200 millas implican un cercenamiento del alta mar del 30 al 50%, así es que en igual proporción se reduciría la zona internacional de los fondos marinos.

Este problema concierne de manera especial a los países sin litoral puesto que deben participar en la explotación y exploración de los fondos marinos y oceánicos.

Existe otra cuestión sobre los estados con -- situación geográfica desfavorable o desventajosa, estos -- tienen la desfortuna de no poder gozar de una zona marina de 200 millas, a pesar de ser estados ribereños.

Es entonces que los países sin litoral y los estados con situación geográfica desfavorable, expresan -- que toda expansión de soberanía o de jurisdicción sobre -- el espacio marítimo como es el caso de la "Zona económica exclusiva", debe crear simultáneamente obligaciones compensatorias a cargo de los estados beneficiados con dicha expansión y a favor de los demás miembros de la Comunidad Internacional, en especial de aquellos que por su situación geográfica carecen de igual poder.

En la polémica de referencia algunos estados sin litoral como son Nepal, Suiza, Bolivia y Laos analizaron este problema.

El caso fue aceptado por casi todos los estados participantes en la tercera conferencia, pero surgieron ciertas desigualdades al tratar de dar forma a las -- obligaciones compensatorias o sus equivalentes, pero resulta que parecen inconciliables las ideas de los países sin litoral y de los estados con posibilidades de establecer una "Zona económica exclusiva".

En consecuencia de acuerdo a los debates de --

la Tercera Conferencia hay cuatro diferentes posiciones.

PRIMERA POSICION.

Plena participación de los países sin litoral.

Los estados sin litoral y otros en situación geográfica desfavorable, deberán tener pleno derecho a -- la exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos de las "zonas económicas" de los países ribereños -- vecinos, en condiciones de igualdad y sin discriminación. Además todo estado deberá aportar con un cierto porcentaje que las autoridades se encargarán de distribuir en la misma forma que los ingresos derivados de la explotación de la zona internacional. (6)

SEGUNDA POSICION.

Participación de los países sin litoral solamente en los recursos vivos mediante acuerdos bilaterales o regionales.

El punto de vista de Pakistán es que la única compensación a favor de los países sin litoral sería la posibilidad de pescar en los sectores de la "zona económica" que les señalaran los países vecinos o de la misma -- región.

En ese sentido los seguidores de esta tesis -- se contraponen a las concesiones de derechos a los países sin litoral en la exploración o explotación de recursos -- no renovables.

En la misma opinión también está el punto de vista de la declaración de Magadisco aprobada por la Unión Africana.

(6) Documento A/CONF.62/C.2/L.39.

Dijo el Delegado de Uruguay que la participación de los países sin litoral en la pesca, se justifica por razones de equidad y por tratarse de recursos que contribuyen a la alimentación y la salud de los pueblos en desarrollo. Desde luego el aspecto biológico no es aplicable a los recursos no vivos y que lo que se refiere a los que se encuentran en la plataforma continental, son riquezas que pertenecen al estado ribereño.

El Delegado de Kenia sostuvo que el régimen de la "zona económica" tiene por objeto reemplazar el régimen de la plataforma continental, de tal modo que los recursos no vivos que se hallan en aquella son únicos del estado ribereño.

El Delegado de Camerú manifestó que "los países sin litoral que no deben complicar la situación exigiendo derechos igualitarios con los ribereños". Analizó que bastantes países sin litoral tienen mayores recursos potenciales que los países ribereños, de tal forma que es difícil afirmar de manera concreta. La participación, lo mismo que los demás problemas que vinculen a los países sin litoral, deben ser, a juicio de Camerú, materia de acuerdos regionales.

El Delegado de Ecuador, primeramente parecía restringir la participación de los estados sin litoral a la pesca en sectores predeterminados, puso una variante en la que "los estados sin litoral deben gozar de preferencias compensatorias en el aprovechamiento de los recursos de los fondos marinos".

TERCERA POSICION.

A partes porcentuales compensatorias sobre los beneficios de la explotación de los recursos no renovables.

En esta tesis señaló el Delegado de Estados -

Unidos:

"En cuanto a la propuesta de que los países sin litoral participen de los beneficios de la explotación de los recursos no renovables (petróleo y gas principalmente). Los Estados Unidos creen que la situación más satisfactoria y práctica, sería reconocer el estado ribereño derechos exclusivos pero preveer el pago de derechos internacionales moderados y uniformes por la extracción de minerales más haya de doce millas o de la isóbata de 200 metros. Estas sumas se destinarían fundamentalmente a países en desarrollo, incluidos los países sin litoral o en situación geográfica desventajosa".

De igual manera el Delegado de Suiza se apegó a ese criterio expresando "que no hay razón de derecho ni de equidad que justifique una distinción entre recursos vivos y no vivos".

También Israel manifestó: "Los países que se beneficien con la zona económica y la plataforma continental, deben contribuir al desarrollo económico de los países que los aprovechan menos".

Esto se podría llevar a cabo por el apoyo que realizarían los estados ribereños a la autoridad internacional para que a la vez ésta los distribuya de acuerdo a las necesidades en cuestión.

CUARTA POSICION.

"La Zona Económica Regional".

El Delegado de Lesotho, por su parte afirmó - que el punto principal era el de la "zona económica" y di

jo que "la Conferencia puede caer en la paradoja de cometer un gran error en nombre de las naciones en desarrollo y de la tecnología si decide autorizar a los estados ribereños a anexar amplias zonas del mar altamente productivas".

Para ellos no existe el concepto de plataforma continental, creen que las zonas económicas deben ser "regionales" y no nacionales o sea que su función es la explotación y beneficio de los pueblos de la región, con o sin litoral.

El Delegado de Singapur señaló que lo mejor debería ser un mar con doce millas bajo soberanía territorial y que el resto del mar, en cuanto a los recursos no vivos, da de la incumbencia de las autoridades internacionales o bien se formen "zonas económicas regionales". Es decir, que no acepta de ninguna manera una zona económica exclusiva o propia.

El documento A/CONF.62/C.2/L.39, en su artículo 6 señala la zona económica regional de carácter facultativo, por acuerdos entre países ribereños y países sin litoral de una determinada región para explotar.

Por último Paraguay y Bolivia el día 16 de agosto trajeron un proyecto dentro de la segunda comisión sobre la "zona económica regional" procesada por un sistema también regional para la explotación de los recursos renovables y no renovables.

D) LOS ESTADOS EN SITUACION GEOGRAFICA DESVENTAJOSA.

El problema existente entre los países sin litoral y los países de geografía desfavorable, se explica solamente en virtud de la "zona económica" o mar patrimonial y en algunas veces con determinadas preferencias en el ámbito internacional de los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional.

Las características de los países sin litoral se sostienen, en cambio, cuando se refiere al principio del libre principio al mar y sus corolarios, el libre tránsito y la utilización de puertos e instalaciones.

El documento oficioso de trabajo de la Segunda Comisión Num. 10, define este problema así:

"Estados en situación geográfica desfavorable o desventajosa, significa los estados sin litoral y los estados ribereños que por razones geográficas, no pueden declarar una zona (económica), o no declarar dicha zona por carecer de significación económica--te".

El Delegado de Jamaica manifestó ante la Segunda Comisión esta definición:

"Estados en situación geográfica desfavorable, denota estados en desarrollo que carecen de litoral o que por razones geográficas biológicas o ecológicas, no derivan beneficios económicos importantes del establecimiento de una zona económica, se ven afectados adversamente en su economía por el establecimiento de tal zona por otros estados, o tengan un litoral reducido y no puedan ampliar uniformemente su jurisdicción nacional".(7)

(7) Documento A/CONF.62/C.2/L.35.

CAPITULO V.

ALGUNAS SOLUCIONES EXPUESTAS PARA
LOS ESTADOS QUE NO TIENEN ACCESO_
AL MAR.

A) EL PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD.

Ese problema fue puesto en tela de juicio en la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Los países sin litoral aceptan invariablemente que la reciprocidad no puede ser una condición de libre tránsito y no es tampoco siquiera susceptible de acuerdos bilaterales. (1)

En lo que toca al libre tránsito, como uno de los elementos más importantes para el libre acceso al mar de los países sin litoral, es un problema jurídico independiente, es decir, que esto es fundamental, si en verdad los estados sin litoral desean intervenir en la utilización del mar y disfrutar de sus beneficios en igualdad con los otros estados de la Comunidad Internacional. A -- contrario sensu, Pakistán sostiene en que "los estados de tránsito vecinos concederán libertad de tránsito, por su territorio a personas y bienes pertenecientes a estados sin litoral, sobre una base de reciprocidad".

El Delegado de Pakistán, sostuvo que "no hay por qué cambiar los principios equitativos y prácticos -- que rigen el acceso y el tránsito de los países sin litoral al mar, tales regimenes pudieran modificarse periódicamente en función de nuestras circunstancias".

(1) Vargas Jorge A. y Vargas C. Edmundo. Derecho del Mar -- una Visión Latinoamericana. Editorial JUS. México --- 1973. P.P. 139.

El Delegado de Kenia afirmó que "la reciprocidad es eminentemente justa".

Para Tailandia "la reciprocidad debe seguir - siendo una condición esencial para el ejercicio del derecho de tránsito".

El documento A/CONF.62/C.2/L.29, señala:

"Aparentemente esas disposiciones se basan en la errónea suposición de -- que tanto los estados sin litoral como los estados de tránsito tienen posiciones comparables y necesidades idénticas en cuanto al tránsito. No obstante, esto no es así, ya que la finalidad del libre tránsito para -- los países sin litoral es justamente garantizarles el ejercicio de su derecho de acceso al mar".

Esta exposición fue apoyada por otros países como Checoslovaquia, Hungría, Mali, Zambia, Alto Volta y otros.

En ese sentido la Unión Soviética dijo que:

"El principio del libre acceso de los países sin litoral al mar, debe ser un principio de derecho internacional universalmente reconocido y su ejercicio no debe quedar sujeto a condiciones ni siquiera - la de reciprocidad".

B) ACUERDOS BILATERALES.

Es oportuno nuevamente hacer mención al problema que hay entre estados sin litoral y estados de tránsito por su regulación jurídica aplicable al mismo. (2)

(2) Vargas Jorge A. y Vargas C. Edmundo. Opus Cit. P.P. - 140.

El punto de vista de los países sin litoral, consiste en la globalización de las normas por lo que para el futuro, debe haber normas completas para la regulación de los derechos y obligaciones de los estados sin litoral y también la regulación del procedimiento correspondiente.

El documento A/CCNF.62/C.2/L.29 emuncia:

"Huelga decir que sin el derecho de tránsito libre e irrestricto y las obligaciones consiguientes de los estados en tránsito, el derecho fundamental del libre acceso al mar y del de el mar de los estados sin litoral y su igual derecho a disfrutar de los beneficios derivados de los usos del mar resultarían ineficaces, un nudum jus sin ningún significado práctico".

Algunos estados de tránsito orgullosos por su soberanía, si acaso admiten el principio de libre acceso al mar, afirman que la reglamentación de su ejercicio debe ser materia de convenios bilaterales o regionales según las particularidades de cada situación.

De tal modo que en el período de la Segunda Comisión, Pakistán se pronunció así:

"Puesto que el tránsito de los estados sin litoral es de hecho una invasión de la soberanía del estado en tránsito sólo este último puede determinar la medida en que está dispuesto aceptar tal limitación de su soberanía".

Como prueba fue que se asentó esto al tra---

tarse el problema de la elección de rutas de tránsito.

La posición de la India fue que la determinación de las rutas y la protección de los intereses y la seguridad del estado de tránsito, sólo podían regularse por convenios bilaterales o regionales. No obstante Zambia experimentada por los incidentes ocurridos con Rodhesia, su país vecino, aludió al principio de que "no se pueden pedir a los países sin litoral que establezcan rutas alternativas a través de otros estados, aunque cuentan ya con rutas a través de uno o más estados".

C) PARTICIPACION EN EL REGIMEN ---
INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARI--
NOS Y OCEANICOS.

Los países en desarrollo lucharán por afirmar el concepto de "Patrimonio Común de la Humanidad", para los fondos marinos oceánicos fuera de la jurisdicción nacional y los llevaran a cabo a través de un régimen internacional y un mecanismo administrador suficientemente eficaz.

Los países desarrollados procurarán atemperar esta noción en sus consecuencias prácticas por medio de la creación de un organismo débil con facultades limitadas a la concesión de licencias.

Los países africanos en la resolución de Addis Ababa de abril de 1973, se apegaron a la creación de un organismo fuerte con poderes para explorar y explotar por sí mismo los recursos del área, para distribuir los beneficios y para minimizar cualquier efecto adverso de las fluctuaciones de los precios de las materias primas que resulten de las actividades realizadas en el área. (3)

(3) Illanes Fernández, Javier. "El Derecho del Mar y sus Problemas Actuales. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina 1974. P.P. 149.

Hay algunos proyectos de artículos presentados por los países sin litoral y tienen estos objetivos:

1.- Asegurar el libre acceso a la zona internacional y la salidad de la misma, utilizando todos los medios y servicios previstos para el tráfico en tránsito. - Ellos piden igualdad de trato y de oportunidades en el -- marco del régimen que se establezca para la zona internacional;

2.- Representación equitativa en el mecanismo administrador de los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional. En los órganos incompletos, como el Consejo, debe haber un número adecuado de representantes de -- los países sin litoral;

3.- En la adopción de decisiones que interesen a los países sin litoral, dentro del mecanismo administrador de la zona, debe garantizarse la intervención -- de dichos países.

En los debates de la primera condición, los -- estados sin litoral redactaron óptimamente los "princi--- pios generales" así es que al elaborarse el artículo 7 -- que estatuye la exploración y explotación de los fondos -- en beneficio de la Humanidad, sin tomar en cuenta la si-- -tuación geográfica de los estados, se introdujo este adi-- tamento:

"La participación de los estados sin_ litoral y de otros de situación desfa_ vorable en la exploración de la zona_ y en la explotación de sus recursos,_ será fomentada y salvaguardada toman- do debidamente en cuenta los intere--- ses y necesidades especiales de estos estados a fin de superar los efectos_ adversos que su situación geográfica_ desfavorable tiene sobre su economía_ y desarrollo".

Existe un grupo llamado el "Grupo de los 77", que fija -- las condiciones básicas para las entidades que puedan explotar los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional.

En este punto se tomaron en cuenta ciertos -- intereses de los países sin litoral relativos a un trato preferencial que sería una compensación por los problemas de estos países emergentes en su posición geográfica. --- Enfáticamente se discutió sobre la capacitación de empleados y técnicos que deben ocupar las empresas o entidades que explotan los fondos marinos tomando en cuenta principalmente a los ciudadanos de países en desarrollo, especialmente los de los países sin litoral. (5)

Otro problema fue el comentario relacionado a la competencia que podría ocurrir entre los minerales extraídos de los fondos marinos y los producidos en tierra dentro de los cuestionarios expuestos por la UNCTAD en el documento que presentó en el Plenario de la Conferencia. Ese problema por supuesto es mayor a los países debido a su situación geográfica impidiéndoles el acceso de las rutas oceánicas y la elevación de los costos de transporte y comercialización.

Para concluir, una opinión bastante apreciada fue la del Embajador Amerasinghe:

"Uno de los aspectos de trabajo de la Conferencia que más preocupa, y que ha caracterizado el trabajo, no sólo de la Segunda Comisión sino de las otras Comisiones principales, es que continuamos sin poder hallar una solución para los problemas de los -

estados sin litoral y de los estados en situación geográfica desfavorable. Los estados que han sido privados de un acceso directo al mar por accidentes históricos o por excentricidades geográficas y los estados que, debido a una variedad de factores están imposibilitados de disfrutar de gran parte de las ventajas que puede gozar el estado ribereño, tienen problemas especiales, esos problemas deben ser vistos con simpatía y examinados en forma constructiva por aquellos estados con los cuales la naturaleza ha sido más pródiga y benévola. Los estados sin litoral y los estados en situación geográfica desventajosa, por su parte, deben ser advertidos de que al buscar una solución lo hagan con moderación a fin de traer y alentar a los estados ribereños."

Luego lo que se tiene como esperanza es el que algún día todos los países tanto los países sin litoral como los países en situación geográfica desfavorable lleguen a tener las mismas oportunidades, derechos y obligaciones como los otros países en todo el mundo.

CONCLUSIONES.

PRIMERA - El Derecho del Mar y el Derecho Marítimo son importantes para este pequeño análisis, ya que los dos están íntimamente relacionados con el Mar, a pesar de que los mismos tienen funciones diferentes, es necesario acudir a las fuentes históricas del Derecho Marítimo.

SEGUNDA - Es así que al principio como se expone en la presente, lo que prevaleció fue el Derecho Marítimo, debido a la importancia histórica que se tiene de los buques en diferentes países como España, Inglaterra, Holanda y otros más, también fueron importantes ciertos grupos antiguos, tales como los Romanos, Fenicios y Cartagineses.

TERCERA.- Hubo también determinados avances, pero la Historia del Derecho Marítimo en cuanto a la regulación del Derecho del Mar, en este sentido podemos mencionar a las Leyes de Rodias. El consulado del mar, las ordenanzas de Bilbao, los Proxenos, el Tribunal de los Anfictiones, el ius civile y el ius gentium, surge cada una de estas en la época antigua como fuentes de lo que hasta ahora ha sido un gran avance para el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo.

CUARTA.- Los espacios marítimos son las distan---

cias de mar que va a ser regulados conforme a los problemas de cada país y es que materialmente si no existieran no podría existir el Derecho del Mar, es decir que se -- formaría una especie de anarquía para todos los océanos, así pues se da la definición de cada zona del mar.

QUINTA.- En lo concerniente a la Conferencia de Ginebra sobre Derecho del Mar de 1958, es uno de los pioneros reguladores que van a resolver el problema de los países sin litoral y además de todo el Derecho del Mar y Marítimo, estipulando, determinados principios como son de libertad de alta mar, libertad de colocar cables y tuberías submarinas y la libertad de volar sobre alta mar, asimismo estipulan los diferentes estados que guardan -- los buques en el mar, también su nacionalidad y cuando -- deben enarbolar su propia bandera, luego considero que -- esta Convención es en verdad una completa autoridad originadora de este tema. Opinamos que la siguiente Convención de 1960, sobre Derecho del Mar también avanza hacia su meta principal que trata de resolver las cuestiones -- vinculadas con la anchura del mar territorial y la explotación de los fondos marinos y oceánicos, pero desgraciadamente es un avance muy lento.

SEXTA - En realidad, no es sino hasta la Tercer

Conferencia sobre el Derecho del Mar, en la cual ya existe un articulado muy efectivo que se encarga de resolver muchos problemas de los países sin litoral, con la observación de que no está completamente terminada, puesto -- que todavía falta una reunión más. En lo relativo al artículo 69; en su primer enunciado sobre todo y en algunos otros más generaliza las necesidades de los países -- sin litoral, pero de hecho no se concreta a las necesidades de cada país, dicho de otra manera básicamente recurrir a los principios generales de derecho como por ejemplo la equidad, justicia, reciprocidad, pero se trata en sí, de resolver el problema de cada uno de esos países.

SEPTIMA.- Considero que una solución puede ser -- el que cada país exponga su problema y la de dar a conocer en cada caso particular, así podría regularse de una manera más concreta esta situación

OCTAVA.- Quizá la construcción de canales llegue a resolver hasta cierto punto este problema, porque si -- los países ribereños en verdad desean ayudar a los países sin litoral, de dicho serviría como prueba de que -- además de hacer conocer el problema particular de cada -- estado, habría otros países terceros para dar fe de dichos arreglos.

NOVENA.- Por último creemos que de todas maneras es un gran adelanto, la elaboración de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, no tan sólo para este problema de los países sin litoral, sino para todo el mundo, ya era hora de reglamentar los problemas que se presentan en los mares y estos son bastantes y complejos, ya que casi todos sabemos que el mar es una gran riqueza para generaciones futuras y que posiblemente influya como medio para sobrevivir.

BIBLIOGRAFIA.

- 1).- Cervantes Ahumada Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Guerrero. México 1970.
- 2).- Convención de Ginebra sobre Derecho del Mar de 1958.
- 3).- De Negrín Ignacio. Tratado de Derecho Internacional Marítimo. Viuda e Hijos de Abienzo Impresores. Madrid 1883.
- 4).- Parísa Francisco. Derecho Comercial Marítimo Tomo I. Bosca, Casa Editorial Barcelona 1973.
- 5).- García Robles Alfonso. La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial. México 1959.
- 6).- Illanes Fernández Javier. El Derecho del Mar y sus Problemas Actuales. Editorial Universitaria de Buenos Aires. Argentina 1974.
- 7).- Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana Num. 12 - 1980.
- 8).- Ley General de Bienes Nacionales (Secretaría del Patrimonio Nacional) 1976.
- 9).- Oliver Stevens William y Westcott Allan History of The Sea Power. New York. George A. Doran Company.

- 10).- Seara Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. México 1976.
- 11).- Sorensen Max. Manual de Derecho Internacional Público. Editorial Fondo de Cultura Económica.
- 12).- Vargas Jorge A. y Vargas C. Edmundo. Derecho del Mar una Visión Latinoamericana. Editorial JUS. --- México 1973.