

396

2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"EL DERECHO DE PASO INOCENTE"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
ROSAURA CLAUDIA HERNANDEZ ROBLES



ASESOR. LIC. MIGUEL ANGEL MENDEZ BUENOS AIRES

MEXICO, D. F.

1991

FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE GENERAL

	páginas
I.- INTRODUCCION	1
I.- LOS ESPACIOS MARINOS NACIONALES	2
1)	
a) Aguas interiores.	4
b) Mar territorial.	6
c) Zona Contigua.	9
d) Plataforma Continental	13
2)	
Zona Económica Exclusiva.	15
3)	
Alta Mar.	19
II.- EL MAR TERRITORIAL	
1.-	
a) Antecedentes del Mar Territorial	24
b) Desarrollo histórico del mar territorial.	
2.-	
a) Antecedentes del Mar Territorial Mexicano.	
b) Anchura y delimitación del mar territorial mexicano.	36
c) Concepto del Mar Territorial	45
d) Regimen jurídico del Mar en México	47
III.- LAS NACIONES UNIDAS Y EL DERECHO DEL MAR RESPECTO AL DERECHO DE PASO INOCENTE.	
a) Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua	50
b) Convención de Ginebra sobre Alta Mar.	55
c) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.	63
d) México y las Naciones Unidas	74

IV.- EL DERECHO DE PASO INOCENTE

1.- Concepto del derecho de paso inocente	95
2.- AMBITO INTERNACIONAL	
a) Los estrechos internacionales	103
b) Convención de Ginebra de 1958	106
c) De los buques de guerra	113
d) Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados	117
e) Declaraciones hechas al firmar la Convención de Ginebra	130
f) Declaraciones hechas al ratificar la Convención de Ginebra	133
g) Índice del derecho de paso inocente que se contempla en la Convención de Ginebra sobre Derecho del Mar	135
3.- AMBITO NACIONAL	
a) Nociones generales sobre el derecho de paso inocente	142
b) Diversas competencias que lo contempla	145
c) La falta de regulación en México	147
d) Jurisdicciones de carácter: sanitario y migratorio	149
e) Competencia de varias Secretarías de Estado en cuanto a legislación marítima	153
f) La Ley Federal del Mar	158
g) Jurisdicción sobre recursos renovables	161
ii.- Conclusiones	167
iii.- Bibliografía	169

I N T R O D U C C I O N

Esta tesis tiene como fin demostrar la importancia que el derecho de paso inocente representa en nuestra legislación y que sin embargo, cuenta con poca regulación siendo que el derecho internacional lo contempla en varios de los aspectos más importantes del derecho marítimo.

México ha buscado constantemente un derecho del mar que corresponda a sus intereses. En este sentido, los instrumentos jurídicos centrales que se observan a través de la historia de nuestro país son: en primer lugar, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en Jamaica el 10 de diciembre de 1982 y, por otra parte, tenemos a la Ley Federal del Mar, en vigor desde el 9 de enero de 1985.

México, no puede permanecer al margen de los cambios que a nivel internacional se suceden.

De ahí la importancia de crear una legislación más completa que contemple esta figura jurídica, que servirá sin duda para la modernización de nuestro país.

Vemos así que el derecho internacional del mar establece las reglas jurídicas generales; pero es la legislación nacional la que, dentro de los límites de estas reglas, regula específicamente las actividades de cualquier sujeto en las zonas de jurisdicción nacional, así como las actividades de sus propios nacionales en las zonas de jurisdicción internacional. Dicha legislación es la que constituye el derecho del mar mexicano.

Una referencia para el estudio del derecho de paso inocente en el caso de México, son las normas generales del derecho internacional del mar, ya que ha jugado un papel central en la elaboración de las normas generales del derecho internacional del mar, de tal manera que las normas relativas a su legislación interna son resultado de la participación de México en los foros internacionales, en los que el derecho internacional del mar se ha desarrollado y codificado.

CAPITULO I

LOS ESPACIOS MARINOS NACIONALES

I

- a) Aguas Interiores.
- b) Mar territorial.
- c) Zona Contigua.
- d) Plataforma Continental.

II

- a) La Zona Económica Exclusiva.

III

- a) La Alta Mar.

CUADRO GENERAL DE LOS ESPACIOS MARINOS NACIONALES

Estos espacios son elementos que integran el territorio nacional los cuales están sujetos a la soberanía nacional y que de acuerdo al artículo 42 constitucional el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares; la Isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

Durante casi todo su primer siglo de vida independiente, México ignoró en su legislación las normas fundamentales del derecho del mar. Esto significó que tanto los límites como las normas aplicables a nacionales y a extranjeros, dentro de las zonas marinas de jurisdicción nacional mexicana, estuvieron cubiertas solamente por el derecho internacional.

Afortunadamente, a partir de las Convenciones de 1958, México tomó con seriedad todo lo relativo al derecho del mar y decide contribuir activamente en el desarrollo de un nuevo derecho del mar.

1.- AGUAS JURISDICCIONALES

EL ESPACIO MARINO

Comprende:

- a) Aguas interiores
- b) Mar territorial
- c) Zona contigua
- d) Zona Económica Exclusiva
- e) Plataforma continental

2.- ALTA MAR

Comprende los espacios marinos libres.

AGUAS JURISDICCIONALES.

Son aquellas en las que México ejerce su jurisdicción y soberanía plenas ó limitadas: es decir, las que bañan las costas de un Estado y están sujetas a su jurisdicción hasta cierto límite determinado por el Derecho Internacional. Estas aguas comprenden las aguas interiores, el mar territorial y la zona contigua de pesca exclusiva.

A) AGUAS INTERIORES.- o también llamadas aguas nacionales, constituyen todos los lagos, puertos, radas, lagunas, brazos de mar, esteros, ríos, estrechos, golfos, y bahías interiores. Un Estado ejerce completa soberanía sobre sus aguas interiores, excepto que existe el derecho de paso inocente para los buques extranjeros en zonas que no habían sido consideradas como aguas interiores antes del establecimiento del sistema de líneas de base rectas.

La línea de base: es la línea a partir de la cual se miden los límites exteriores del mar territorial de un Estado y algunas otras zonas marítimas de jurisdicción.

a) Puerto.- es el lugar dotado de las diversas instalaciones terminales y facilidades que se precisan para cargar y descargar cargamento o pasajeros.

b) Rada.- es la zona situada junto a la costa en la cual los buques pueden anclar en condiciones de seguridad; a menudo se halla situada en una estrecha indentadura de la costa. Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques están comprendidas en el mar territorial.

c) Estrechos.- es un paso entre dos masas terrestres ó grupo de islas que ponen en comunicación dos zonas marítimas más extensas. Solamente los estrechos "utilizados para la navegación internacional" están clasificados como "estrechos internacionales", y únicamente dichos estrechos caen dentro del régimen específico estipulado en la parte III, secciones 2 y 3 de la Convención de Ginebra.

d) Lago.- es una gran extensión de agua que se encuentra rodeada de tierras.

e) Laguna.- esta extensión de agua es de menores dimensiones que el lago.

f) Río.- es una corriente de agua bastante considerable que desemboca en otra ó en el mar.

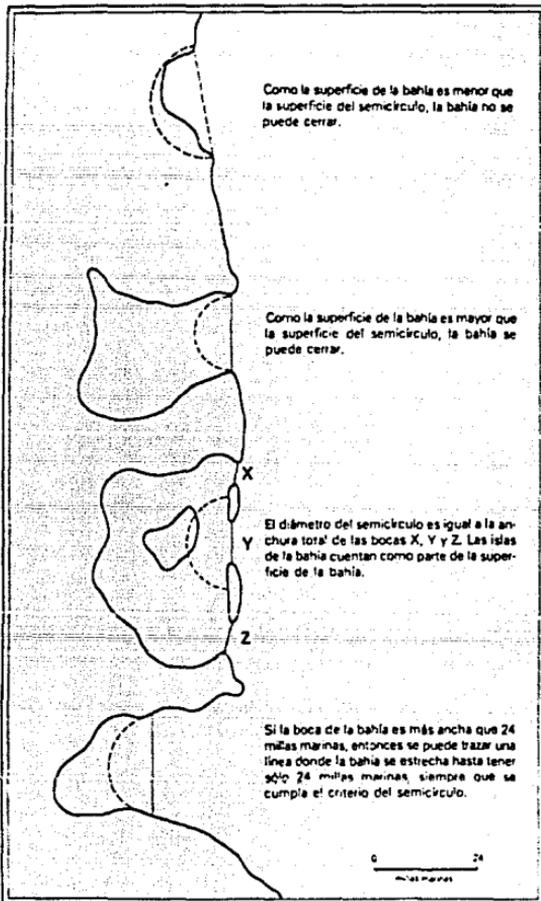
g) Golfo.- es una parte de mar que penetra en la tierra.

h) Bahía.- es toda entrante de mar bien determinada, cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca sea tal que sus aguas estén comprendidas en las aguas interiores (*inter fauces terrae*). Para los efectos de la Convención de Ginebra, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro una línea trazada a través de la boca de dicha escotadura. (artículo 10.2).

Si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una bahía estará comprendida en la superficie total de ésta. Por último tenemos a las bahías históricas.

Bahías Históricas: son las bahías respecto de las cuales el Estado ribereño ha reivindicado públicamente y ha ejercido la jurisdicción que ha sido aceptada por otros Estados. Las bahías históricas no tienen que cumplir los requisitos descritos en la definición de "bahía" que da el artículo 10.2 de la Convención. Con este respecto tenemos que las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, coinciden con los principios de México, con la salvedad de que, para considerar las aguas de una bahía como aguas interiores del estado costanero se requiere que la entrada de la bahía no tenga una extensión mayor de veinticuatro millas; es decir, si la distancia entre las líneas de bajamar de dos puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores. Pero cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía excede de 24 millas marinas, se trazará dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas marinas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud.

NORMAS PARA EL CIERRE DE LAS BAHIAS JURIDICAS



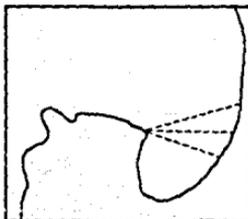
PROBLEMAS QUE PLANTEA LA DETERMINACION DEL PUNTO NATURAL
DE ENTRADA A UNA BAHIA.

Figura 16. Problemas que plantea la determinación del punto natural
de entrada a una bahía.

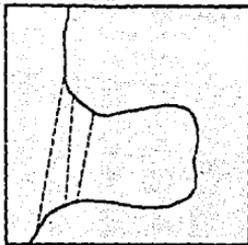
A. Múltiples puntos de entrada.



B. Sólo un punto de entrada.



C. Puntos de entrada indefinidos.



0 1.2
MILES MARINOS

MAP NO. 2328 OF UNITED NATIONS
JANUARY 1982

i) Estero.- es un estuario o desembocadura de un río; y por lo tanto un Estuario es la boca de un río sometida a mareas, en la cual la marea se reúne con la corriente de agua dulce.

j) Río.- es una corriente natural de agua relativamente grande. Y la boca de un río es el lugar en que una corriente de agua desemboca en el océano.

Actualmente es costumbre internacional el que el acceso de buques extranjeros a dichas aguas no debe negarse, salvo por imperiosos motivos nacionales.

* Una conferencia celebrada en París en 1894 concluyó que los Estados no tienen propiedad, sino solamente " un derecho de soberanía " sobre sus aguas territoriales.

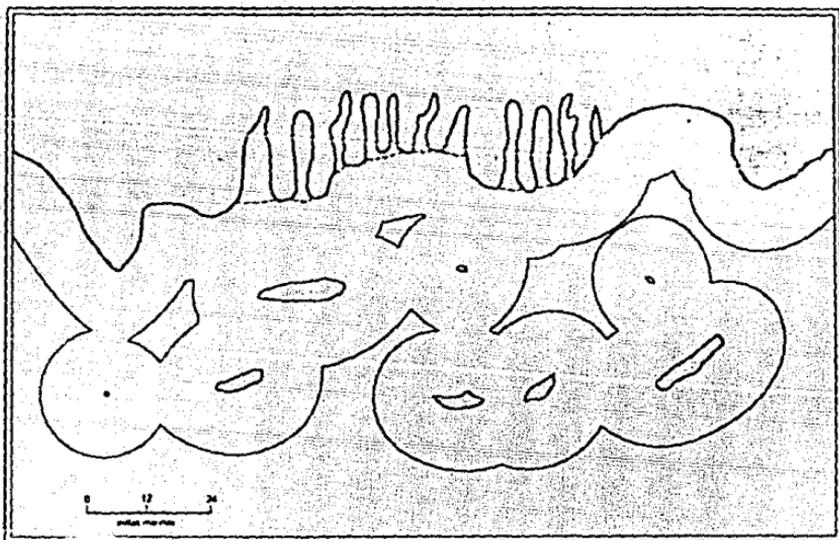
B) MAR TERRITORIAL

Es la faja de agua de una anchura definida que no excederá de 12 millas marinas medidas mar afuera desde la línea de base del mar territorial.

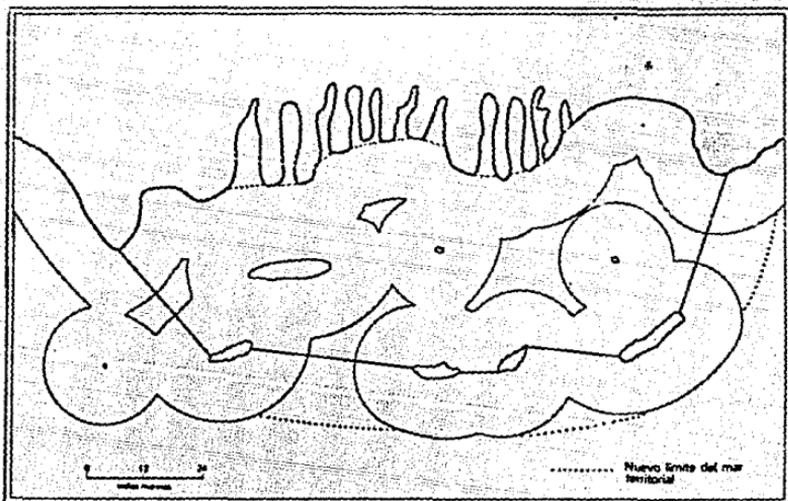
La milla marina es la unidad de distancia que tiene 1,852 metros. Este valor se adoptó en la Conferencia Hidrográfica Internacional de 1929 y subsiguientemente ha sido adoptado por la Oficina Internacional de Pesos y Medidas. La longitud de la milla marina se aproxima mucho al valor medio de la longitud de 1' de latitud que varía entre unos 1.843 metros en el ecuador y 1.861,66 metros en el polo.

La línea de base es la línea a partir de la cual se miden los límites exteriores del mar territorial de un Estado y algunas otras zonas marítimas de jurisdicción, y la línea de base del mar territorial puede ser de diversos tipos, según la configuración geográfica de la localidad; por ejemplo a continuación mostraré en la próxima figura la pauta compleja de aguas territoriales producida por trazado de la línea de base normal y de la línea de cierre de la bahía.

AGUAS TERRITORIALES EN EL TRAZADO DE LA LINEA DE BASE NORMAL



LINEAS DE BASE RECTAS EN LA SIMPLIFICACION DE LA DELIMITACION DEL MAR TERRITORIAL



La soberanía del Estado ribereño se extiende al mar territorial, a su lecho y a su subsuelo, así como al espacio aéreo situado sobre él. Esta soberanía se ejerce con arreglo a la Convención de Ginebra y otras normas del derecho internacional (artículos 2 y 3).

El artículo 12 dispone de determinadas radas que están situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial; pero no se indica ninguna limitación en materia de anchura.

Las principales limitaciones que afectan al ejercicio por el Estado ribereño de la soberanía en el mar territorial consisten en los derechos de paso inocente para buques extranjeros y de paso en tránsito y de paso por vías marítimas archipelágicas para los buques y aviones extranjeros.

Como ya lo he indicado, el Estado ribereño ejerce soberanía plena sobre sus mares territoriales y el único derecho que los Estados puedan ejercer sobre el mar territorial de otro Estado es: el Derecho de Paso Inocente del cual hablaré intrínsecamente en los próximos capítulos.

C) ZONA CONTIGUA

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 limitado.¹

1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de Zona Contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, y de inmigración o sanitarios que cometan en su territorio o en su mar territorial;
- b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La Zona Contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. (art. 33).

¹CHAUVEAU, PAUL, Traité de Droit Maritime, Paris, 1958.

En México por decreto del 9 de diciembre de 1966, estableció una Zona Contigua de pesca exclusiva de la Nación, cuya anchura es de 12 millas marinas (22,224 metros) contados a partir de la línea desde la cual se mide la anchura del mar territorial, (artículo 10.). Y se agrega que el régimen legal de la explotación de los recursos vivos del mar, dentro del mar territorial, se extiende a toda la Zona Exclusiva de pesca de la Nación (artículo 20.).²

²CERVANTES AHUMADA, RAUL, Derecho Marítimo, México, Herrera, 1984, p. 49.

PLATAFORMA CONTINENTAL

Se puede decir que es una porción de tierra submarina aproximadamente de 200 metros de profundidad.

Existe una diferencia notable entre el concepto geográfico y la noción jurídica. Apparently esto es explicable si se toma en cuenta que la soberanía que se ejerce sobre el mar territorial se extiende no solo al espacio aéreo situado sobre el, sino también al lecho y al subsuelo de ese mar.⁴

Dentro del concepto jurídico se aprecia que el único límite aparente que se fija a la Plataforma Continental es la posibilidad de explotación de los recursos naturales.

En este sentido, el país a que pertenece la Plataforma Continental ejerce derechos de soberanía sobre ella en lo que respecta a su explotación y a la explotación de sus recursos naturales como son los minerales y los recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo; también los organismos vivos de especies sedentarias.

Estos derechos son independientes y por lo tanto no afectan el régimen de las aguas suprayacentes como es el alta mar, ni al del espacio aéreo que está sobre ellas.

La Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental la define en el artículo 76.1 en los siguientes términos:

" La Plataforma Continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. "

Los límites de la Plataforma Continental o del margen continental se determinan de conformidad con las disposiciones del artículo 76 de la Convención.

Ahora bien, si el margen continental se extiende más allá del límite de 200 millas marinas medido a partir de las líneas de base apropiadas, se aplicarán las disposiciones de los párrafos 4 a 10 del artículo 76.

⁴OMAR OLVERA DE LUNA. " Manual de Derecho Marítimo." Edit. Porrúa, 1981.

Para tener una mejor noción de lo que es el Lecho del mar, tenemos que es la parte superior de la capa superficial de tierra, rocas, barro u otros materiales que se hallen en el fondo del mar e inmediatamente encima de su subsuelo.

Y por Subsuelo vemos que son todos los materiales naturales que se hallen por debajo del lecho del mar o del fondo oceánico profundo.

El subsuelo incluye depósitos residuales y minerales, así como el lecho rocoso que se halla por debajo de ellos.

• La zona y el mar territorial de un Estado ribereño, o sus aguas archipelágicas, su zona económica exclusiva y su plataforma continental incluye en todos los casos el subsuelo.

La tendencia de México en las reuniones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ha sido defender la noción geográfica, ya que los continentes tienen una porción de tierra sumergida que declina suavemente hacia los fondos marinos. Esto sucede hasta el punto en que la declinación aumenta bruscamente y se corta hacia las zonas abisales.²

El 26 de julio de 1974, en la conferencia de Caracas, el licenciado Luis Echeverría Álvarez, señaló: " que los derechos del Estado ribereño sobre su Plataforma Continental deben extenderse hasta el límite exterior de la emersión continental o hasta una distancia de 200 millas de la costa, con fundamento en el mar patrimonial o zona económica exclusiva.

En el decreto de 6 de enero de 1960 publicado en el Diario Oficial del 20 del mismo mes y año, se reformó el párrafo cuarto del artículo 27 Constitucional para establecer que " corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la Plataforma Continental y los Zócalos submarinos de las islas.."

Se estableció también en el artículo 42 fracción IV de nuestra Constitución lo siguiente: " El territorio Nacional comprende : La Plataforma Continental y los Zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes...".

Cabe señalar que en cuanto a islas, cayos y arrecifes; hace referencia nuestro país a Zócalos, y no a Plataforma Continental como lo hace la Convención de Ginebra de 1958.

²Sria. de Marina. " Ensayo de nuestros mares." 1 de junio 1981.

LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Es una zona situada fuera del mar territorial y adyacente a éste. Tiene una anchura de 200 millas náuticas medidas de la costa o línea de base, que es la línea a partir de la cual se miden los límites exteriores del mar territorial de un Estado y algunas otras zonas marítimas de jurisdicción.

Esta distancia obedece a un criterio científico que indica que a esta distancia es donde se encuentra la mayor parte de los recursos marinos.

Una de las riquezas de la zona económica exclusiva son: los nódulos polimetálicos que vacen en grandes cantidades en el lecho marítimo y los cuales se forman por los procesos físicos y químicos del mar, agrupando diversos minerales como el manganeso, cobre, aluminio, y cobalto.

Yes por esto que una de las áreas más ricas de nódulos polimetálicos es la zona económica exclusiva de México.

NATURALEZA JURIDICA DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA.

Los Estados Costeros gozarán en la Zona Económica Exclusiva de las libertades de navegación, sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinas, así como de otros usos internacionales legítimos del mar relacionados con la navegación y las comunicaciones.

La naturaleza jurídica de la Zona Económica Exclusiva, se equipara al derecho de propiedad que ejerce el Estado soberano sobre el subsuelo conforme a la Constitución Política, ya que actúa con poder soberano respecto de la exploración y explotación de los recursos marinos.

Dentro de la Zona Económica Exclusiva la soberanía se ejerce por el dominio eminente que la Nación posee sobre los recursos renovables o no renovables en dicha zona, y no respecto de la navegación, sobrevuelo, tendido de cables y otros menesteres reconocidos por el Derecho Internacional.

Al igual que la plataforma Continental, existe la figura de la captura permisible y el aprovechamiento óptimo de los recursos, así como, la investigación científica marina por parte de los extranjeros, pero que deberá realizarse con la autorización del Estado costero o ribereño.

El fundamento legal de la Zona Económica Exclusiva se encuentra:

- 1.- Artículo 27 Constitucional.
- 2.- Ley Federal del Mar (8 de enero de 1986).
- 3.- Convención de la O.N.U. (artículo 10, junio de 1983).

El decreto que adiciona el artículo 27 Constitucional establece la Zona Económica Exclusiva a lo largo de nuestros litorales, permite la consolidación por parte de la Nación de sus derechos sobre los recursos marítimos próximos a las costas, en una extensión de 200 millas, controlándolas y vigilándolas para su mejor aprovechamiento, industrialización y comercio.

La Zona Económica Exclusiva constituye la culminación de diversas y sucesivas medidas incorporadas a nuestra legislación que transcurren desde la Plataforma Continental; la creación de una zona económica de pesca entre las 9 y 12 millas; la ampliación del mar territorial a 12 millas y la delimitación del mismo a lo largo de las costas interiores del Golfo de California.

El 6 de noviembre de 1975 el C. Presidente Luis Echeverría Álvarez, envió a la cámara de senadores una iniciativa de adición al artículo 27 Constitucional, consistente en el párrafo 8o, para establecer dicha zona. Y como consecuencia, la afirmación de los derechos soberanos sobre los recursos naturales de la superficie resultante, someténdolos regulaciones para su explotación y utilización en beneficio de las mayorías nacionales.

Esta adición permite igualmente establecer derechos absolutos sobre los recursos totales del Golfo de California.

Así la Zona Económica Exclusiva se encuentra sometida a un régimen jurídico singular ya que no se trata de Alta mar sujeta a libre e ilimitada explotación, con excepciones a favor del Estado Ribereño, ni consiste en un mar territorial con excepciones a favor de los demás Estados.

El fundamento legal de la Zona Económica Exclusiva se encuentra:

- 1.- Artículo 27 Constitucional.
- 2.- Ley Federal del Mar (8 de enero de 1986).
- 3.- Convención de la O.N.U. (artículo 10, junio de 1983).

El decreto que adiciona el artículo 27 Constitucional establece la Zona Económica Exclusiva a lo largo de nuestros litorales, permite la consolidación por parte de la Nación de sus derechos sobre los recursos marítimos próximos a las costas, en una extensión de 200 millas, controlándolas y vigilándolas para su mejor aprovechamiento, industrialización y comercio.

La Zona Económica Exclusiva constituye la culminación de diversas y sucesivas medidas incorporadas a nuestra legislación que transcurren desde la Plataforma Continental; la creación de una zona económica de pesca entre las 9 y 12 millas; la ampliación del mar territorial a 12 millas y la delimitación del mismo a lo largo de las costas interiores del Golfo de California.

El 6 de noviembre de 1975 el C. Presidente Luis Echeverría Álvarez, envió a la cámara de senadores una iniciativa de adición al artículo 27 Constitucional, consistente en el párrafo 8o, para establecer dicha zona. Y como consecuencia, la afirmación de los derechos soberanos sobre los recursos naturales de la superficie resultante, sometiéndolos a regulaciones para su explotación y utilización en beneficio de las mayorías nacionales.

Esta adición permite igualmente establecer derechos absolutos sobre los recursos totales del Golfo de California.

Así la Zona Económica Exclusiva se encuentra sometida a un régimen jurídico singular ya que no se trata de Alta mar sujeta a libre e ilimitada explotación, con excepciones a favor del Estado Ribereño, ni consiste en un mar territorial con excepciones a favor de los demás Estados.

DELIMITACION DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Para su delimitación se consideró que en aquellos casos en que se produzca una superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados se prevé la celebración de acuerdos para delimitar las zonas respectivas.

En el caso de las islas que integran nuestro territorio, la zona económica exclusiva es operante a excepción de aquellas que no puedan mantenerse habitadas o carezcan de vida económica propia, como sería la isla del Carmen en Baja California Sur.

En consecuencia se hizo adicionar al artículo 27 Constitucional con un octavo párrafo, que específicamente se refiere a la situación planteada en los siguientes términos:

" La Nación ejerce una Zona Económica Exclusiva situada fuera del Mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La Zona Económica Exclusiva se extenderá a 200 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, La delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados."

De esto se resume que la Zona Económica Exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, en la que coexisten derechos, jurisdicciones del Estado ribereño y derechos y libertades de los demás Estados.

El Estado ribereño tiene en la zona derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos de las aguas, el lecho y el subsuelo del mar.

Los demás Estados tienen en la zona libertades de navegación y sobrevuelo, tendido de cables y tuberías y otros relativos al mar internacional permitidos por la Convención de Montego Bay.

Con lo anteriormente expuesto se debe distinguir los conceptos de Mar Patrimonial y de Zona Económica Exclusiva, en el sentido de que, en el mar patrimonial, se encuentra comprendido en el mar territorial y que la Zona Económica Exclusiva se mide a partir de éste último, con 188 millas más.

El mar patrimonial contiene a las 12 millas marinas que son parte del territorio nacional y que las 188 restantes, constituyen la "Zona Económica Exclusiva" que tendrá el dominio iminente sobre los recursos que en ella se encuentran y, por lo tanto, potestad para explotarlos y defenderlos, que a diferencia del mar territorial se ejercerá la soberanía para impedir el libre tendido de cables y tuberías; así como la libre navegación y el sobrevuelo en sus espacios aéreos.

El mar patrimonial no es una mera zona de pesca preferente, sino que es exclusiva. La totalidad de sus recursos vivos están reservados a los nacionales del Estado ribereño. Aún en el caso de que éste último no disponga de medios para explotarlos del todo, con fundamento en la Convención de la O.N.U. sobre derecho del mar, se menciona los principios de la captura permisible y aprovechamiento óptimo de los recursos; los cuales consisten que en el caso de que la flota pesquera del Estado costero o ribereño no pueda pescar el volumen óptimo permisible de una especie, debe permitir a otro Estado aprovechar dichos recursos mediante las modalidades, condiciones y requisitos que establezca el Estado costero.

EL ALTA MAR

El mar situado más allá de las aguas territoriales se llama Alta Mar.

El Alta Mar se define como: " la zona no perteneciente al mar territorial o las aguas interiores de un Estado."

Más allá del límite de control, o sea en donde el Estado ejerce soberanía plena, los océanos son ahora Alta Mar.

De acuerdo a la ley internacional, todas las naciones tienen los mismos derechos en esta zona y se supone que se debe observar ciertas reglas y ciertas regulaciones de acuerdo a lo establecido en las Convenciones sobre Derecho del Mar, ya que esta zona está abierta al uso de todos (res communis).

Ningún Estado puede reclamar la propiedad del alta mar y por lo tanto no está sujeto a ningún derecho de soberanía. Actualmente se reconoce en todos los países que el mar abierto no es susceptible de apropiación.

ANTECEDENTES HISTORICOS:

El principio de la libertad de los mares, constituye la base del régimen jurídico de la alta mar.

Hasta fines del siglo XVIII no hubo porción de los mares que rodean a Europa que estuviera exenta de las pretensiones de derechos de propiedad de tal o cual potencia marítima. Tampoco hubo aguas sobre las que tales derechos no se ejerciesen de manera variable, como por ejemplo tenemos:

-En el siglo X, Inglaterra pretendía ejercer soberanía en el "océano británico":

-Dinamarca y Suecia pretendían soberanía sobre el Mar Báltico, ampliándose más tarde las pretensiones danesas a todas las aguas septentrionales situadas entre Noruega, Islandia y Groelandia.

-Al sur, Venecia arrojó soberanía sobre el Adriático mientras Génova y Pisa reclamaban el Mar de Liguria.

Como resultado de esas reclamaciones de los Estados italianos se perdió la libertad de navegación en el Mediterráneo entre los siglos XI y XVI.

¹Ensayo de Nuestros Mares: Secretaría de Marina, 10 junio de 1981.

REGIMEN JURIDICO DE LA ALTA MAR.

La pregunta en cuanto al régimen jurídico de la alta mar es:
Como se puede definir su posición legal si no está sometida a la soberanía de ningún Estado ?

Pues bien, en el derecho romano se contemplaba al mar como " público " y por lo tanto era una de las " cosas comunes a todos". Siempre respetaron el derecho de libre navegación y de libre pesca, que pertenecía a todos.²

Dentro de la obra de Hugo Grocio " Mare Liberum " se especifica que el mar debía ser libre y por lo tanto era una porción abierta y no cerrada. Grocio para probar las verdades que proclamaba en favor de la libertad de los mares, sólo invocaba los principios de la sana razón y del derecho internacional.

El Instituto de Derecho Internacional acordó la siguiente declaración:

" El principio de la libertad de los mares entraña en particular las siguientes consecuencias:

- 1) Libertad de navegación por alta mar, con sujeción del Estado cuyo pabellón ostenta el buque;
- 2) Libertad de pesca en alta mar;
- 3) Libertad de tender cables submarinos en alta mar;
- 4) Libertad de circulación aérea sobre alta mar.

Todas estas libertades no son otras mas que las ya enunciadas por la Convención de Ginebra sobre Alta Mar (artículo 2). Ningún Estado o grupo de Estados puede reclamar derecho alguno de soberanía, privilegio o prerrogativa sobre una porción cualquiera del alta mar, ni poner obstáculo al libre y pleno uso de los mares, porque ni la fuerza es derecho, ni el uso de esa fuerza será legítimo, para la violación de los principios relativos a la comunidad y libertad de los mares.

²MATEESCO. DEUX FRONTIERS INVISIBLES. De la Mer Territoriale à l'air " territoriale ". Paris 1965. página 14.

En diciembre de 1957 la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció, mediante Resolución 2340 (XIII), un Comité Ad-hoc, compuesto de 35 miembros para estudiar el alcance y los diversos aspectos de la idea de Arvid Pardo, de declarar que el lecho del mar y el fondo del océano internacionales constituyen " patrimonio común de la humanidad ".

Este Comité Especial presentó un informe en el que los fondos marinos y oceánicos en el alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional, y que esta zona debe utilizarse para fines exclusivamente pacíficos. (artículo 89).

Dentro de la Parte VII, de la sección 1 de la Alta Mar de la Convención de Ginebra, en los artículos 87, 88, 89 y 90 se dispone lo siguiente:

Artículo 87 Libertad de la alta mar

1.- La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI.
- d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

2.- Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona.

Artículo 88 Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos.

La alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

Artículo 89

Ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar.

Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

Artículo 90

Derecho de navegación

Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en el alta mar.

Existen dos razones para fundamentar la libertad del mar:

- una racional que dice " que el mar no es susceptible de apropiación material, es decir, que puede ser usado por todos sin que sea perjudicial para nadie y sin peligro de extinguirlo;
- y otra histórica, que nos dice que el hombre por su naturaleza desde sus inicios, siempre prefirió establecerse en las orillas de los mares para aprovechar sus recursos naturales.

Dos teorías fundamentales fundamentan la libertad del mar que son:

- res nullis o sea la cosa que no pertenece a nadie y;
- res comunis la cosa que pertenece a todos.

La libertad del mar trae como consecuencia que todos los Estados puedan servirse de él, con todos los usos inherentes a ese servicio como son la navegación, pesca é inmersión de cables submarinos.

CAPITULO II

EL MAR TERRITORIAL

I

- a) Antecedentes del Mar Territorial.
- b) Desarrollo Histórico del Mar Territorial.

II

- a) Antecedentes del Mar Territorial Mexicano.
- b) Anchura y Delimitación del Mar Territorial Mexicano.
- c) Concepto del Mar Territorial.
- d) Régimen jurídico del Mar en México.

ANTECEDENTES Y DESARROLLO HISTORICO DEL MAR TERRITORIAL

ÉPOCA ANTIGUA.

Los romanos fueron los primeros en hablar sobre "Mare Nostrum"; reconociendo la apropiación de espacios marítimos y respetando siempre el derecho de libre navegación. Con el objeto también de proteger su comercio y abasto con las colonias, Roma llegó a controlar el Mediterráneo para defenderse de los piratas y estableció con ello, el "Dominium Maris".¹

En esta época prevaleció siempre el principio de que el mar era libre y de uso común, negando por esto, que el mar pudiera ser objeto de apropiación y por lo tanto quedando libre el mar de toda jurisdicción marítima.

Fue Celso, quien parece haber sido el primero en establecer la regla de la libertad de los mares: *Maris communia omnibus ut aeris.*

EN LA EDAD MEDIA.

La caída del imperio Romano de Occidente abre, para esta región antigua, una nueva era que es llamada la Edad Media.

La Edad Media es el período de tiempo que transcurre entre la caída del imperio de Occidente, en el siglo V, y la época del descubrimiento de América.

Las costas del Mediterráneo sufrieron los ataques de los musulmanes, pues procuraban obtener el suficiente provecho de todos los asaltos de las naves mercantes. Del mismo modo actuaron los normandos en las costas del Báltico, del mar del Norte, del Atlántico y aún del Mediterráneo, convirtiéndose así en marinos consumados, cuya actividad predominante fué el comercio y la piratería. surge así el problema de los derechos de los soberanos, pues sentían la necesidad de protegerse contra los piratas y de percibir impuestos sobre los buques que surcaban las aguas cercanas a sus costas.

¹MATEESCO. *Deux frontières invisibles: De la mer territoriale à l'air "territorial"*. Paris 1965, página 14.

A partir del gran interregno alemán (1250-1273), las ciudades marítimas de Alemania comenzaron a desarrollar sin limitaciones una viva actividad comercial; y así vemos que leyes como las de los Bizantinos, noruegos e islandeses, atribuyeron a los propietarios de la frontera marítima natural, la propiedad de los fondos marinos y del mar próximo, hasta la línea donde comenzaban las grandes profundidades.

En esta época, la costa era concebida como frontera, surgiendo así la distinción entre:

- Límite marítimo natural, que era el movimiento de mareas.
- Zona de respeto, que atendía el interés de cada Estado costanero

En las leyes de Noruega, Inglaterra y Dinamarca se habló de que los derechos del rey se extendían hasta la línea mediana del mar. El reino de las Dos Sicilias introdujo la idea de fijar el derecho del rey por el alcance de la vista, pero poco a poco fué desapareciendo la libertad de los mares, y así perseguían a los barcos extranjeros que navegaban por los mares declarados propiedad del Estado, obligándolos a pagar tributos.

Así vemos que el feudalismo orilló a los Estados marítimos a pretender gobernar el mar.

No se ha encontrado un antecedente histórico en que fundar los derechos sobre el mar, y por lo mismo los soberanos católicos acudieron a los Papas.

El Pontífice donó al Dux de Venecia un anillo que simbolizaba su imperio sobre el mar e ipso facto pretendió ejercer soberanía y cobrar tributos como recompensa de la ayuda que la República de Venecia prestó al Papa en sus luchas contra Federico Barbarroja.

EDAD MODERNA

En esta época ocurrieron interesantes acontecimientos, debido a las rivalidades de las grandes potencias imperiales colonizadoras, pues todas pretendían el dominio absoluto de los mares y por consiguiente la apropiación de los mismos.

Siglos XV y XVI.

Dentro de las controversias más notables fueron las sostenidas por España y Portugal a los que puso término el Papa Alejandro VI con la bula de 4 de mayo de 1493, que establecía la primera división de las tierras apenas descubiertas y por descubrirse, mediante la llamada línea de demarcación, que en el año siguiente, con el tratado de Tordesillas, se fijaría a 370 leguas del archipiélago de Cabo Verde.

Las soluciones fueron acatadas por los soberanos portugueses y españoles.

De éste modo todas las tierras situadas al este de la línea habrían de pertenecer a España, y las del oeste a Portugal.

Como es bien sabido el punto de encuentro de ambos imperios fué la posesión de las Molucas, contenidas por las dos coronas hasta 1529 en que Carlos V las cedió a Portugal por 350000 ducados, en el tratado de Zaragoza, cediendo así uno de los centros más ricos del comercio de las especias, que más tarde atraería la ambición colonial de Inglaterra y Holanda.²

Como consecuencia de la bula alejandrina dió origen a diversos argumentos dentro de los cuales tenemos los siguientes:

- Bartolo de Sasoferato.- pretendió que la soberanía del Estado se extendiese sobre el mar a dos días de viaje o a cien millas.

- Jaime de Aragón.- concedió cien millas a la ciudad de Cagliari.

- Angelo de Perusa.- decía que la soberanía debía extenderse al mar próximo a la tierra.

- Emerich de Vattel.- establecía treinta leguas.

- Valin.- pretendía que el mar territorial se determinase por la profundidad, y se extendiese hasta donde llegaba el alcance de la sonda de su época.

- Azuni.- reproduce la expresión de un poeta anónimo que contenía ya la teoría del tiro del cañón.

²FRANCESCO CARLETTI. Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo, Editorial UNAM.

- El tiro del Cañon.- significaba que la extensión del mar territorial se determinaría por el alcance de las armas de fuego, que son los medios con que el Estado hace efectiva su soberanía en dicha zona. El mismo Binkershoek, seguido por muchos otros juristas, dice que semejantes límites deben tener por medida el alcance de un cañonazo disparado desde la costa, y éste criterio lo adoptaron también las ordenanzas rusas de 178

- El Consejo del Mar o Almirantazgo.- había sido instituido para dirimir cuestiones dependientes de los tráficos marítimos que tanta importancia tenían para las Provincias Unidas. Además establecía la regla de que el mar pertenecía al rey (The sea belonging to the King of England, es decir, el mar perteneciente al rey de Inglaterra, más no decía que el mar le pertenecía al rey.).

- Génova.- reclama y establece sus privilegios sobre el mar ligu.

- Pisa.- los reclama sobre el tirreno.

- Inglaterra.- llega a pretender el dominio de todos los mares, pues en unas épocas invocaban la soberanía de los reyes ingleses sobre el mar; y en otras épocas sostenían el principio de la libertad de los mares. La reina Isabel declaró que " el uso del mar es común a todos, y que ningún pueblo ni ninguna persona pueden tener derechos sobre el océano, porque ni su naturaleza ni su uso público pueden permitir su posesión u ocupación."

³MATEESCO, op. cit., página 22.

SIGLOS XVI y XVII.

Francisco Vitoria. - es el fundador de la escuela Hipánica de el derecho de gentes, y fué uno de los pilares en que se fincó el criterio de la libertad de los mares. Vitoria, sostuvo en relación a la Bula Alejandrina, que el Papa no era la persona indicada para dar en propiedad los mares, pues estaba incapacitado para ello, ya que no podía dar lo que no le pertenecía. Pero considerando que el Papa es dueño de lo espiritual, en aquella época, las cosas materiales no tenían nada que ver con el Papa, y es así como el Papa tenía potestad para las cosas espirituales y por lo tanto la Bula Alejandrina fué como una encomienda de evangelización. Del " ius communicationis "; Vitoria deriva el principio de la libertad de los mares.

Vázquez de Menchaca. - es mencionado como el fundador del principio de la libertad de los mares, aunque la prioridad la tiene Francisco Vitoria y fué el primero en oponerse a la clausura del mar, y en su tratado hizo la primera defensa en relación con la libertad de los mares. Su tesis consistió en oponerse en forma categórica a que el mar pudiera ser dominado o adquirido por prescripción, sosteniendo que la prescripción, es materia propia del derecho civil y, por lo tanto, extraña al derecho internacional; es decir, el mar es libre porque es de las cosas que no pueden prescribirse, debido al principio, de que los lugares públicos y comunes no pueden usucapirse y por lo tanto pertenecen a todos. Ninguno puede reclamar para sí una porción porque vendría a contrariar el derecho general de los pueblos. Menchaca repite los argumentos de juristas romanos sobre la naturaleza del mar diciendo que es de uso común, y no susceptible de apropiación u ocupación.

El principal argumento que plantea es contra ciertas afirmaciones de la Bula Alejandrina, ya que Venecia, Génova y Portugal, decían que habían ejercido siempre jurisdicción sobre ciertos mares y que habían impedido el paso de otras embarcaciones y que tenían por prescripción el dominio legítimo. En este caso no pueda admitirse la prescripción porque sería una usurpación (delito consistente en el apoderamiento de bienes ajenos, sin título que lo justifique y contra la voluntad de su dueño). La prescripción no es un medio de adquirir propiedad en Derecho Internacional; un Estado ejerce sobre un territorio jurisdicción y soberanía que no prescriben por ser algo apropiable. Luego entonces en el Derecho Internacional se adquiere la propiedad sobre un territorio que se ocupa si se ejercita la soberanía y la jurisdicción.

* En el mar no puede haber prescripción porque no hay ocupación, no sólo por su naturaleza, sino porque no es posible aplicar una institución de Derecho Civil negándose un derecho fundamental en Derecho Internacional, como es la libertad de comunicación.

El principio de la libertad de los mares fué casi reconocido en el año de 1700; pues en este año el autor que expresó el sentido general favorable a la libertad de los mares fué Bynkershoek en su obra de *Dominio Maris* (1702), en la que se reconoce a la vez que se proclama la libertad del mar, y el derecho de los estados a las aguas marginales marcaen en 3 millas, o sea el alcance del cañon. La formula moderna de esta teoría se encuentra en el libro de Vattel, *Derecho de gentes* (1758).

Hugo Grocio.- su primera obra fué " De jure praedae " y es considerado desde entonces como el cimiento de todo lo que se ha escrito sobre la libertad de la navegación en alta mar y a la libertad de comercio como de derecho natural. Brota entonces la necesidad de determinar un espacio un marítimo, que defendiera al Estado costanero.

En el año de 1609, Hugo Grocio, con su obra " De mare Liberum " realizó un estudio más completo y detallado que el de Vázquez de Menchaca, pues sostuvo, no sólo el principio de la libertad de los mares, sino que, además, rebatió las pretensiones de españoles y portugueses.

Grocio sostenía la misma libertad, pero en apoyo de los intereses de su país, los cuales se oponían a la supremacía marítima de los ingleses, españoles y portugueses.

Cornelius Van Bynkershoek.- en 1702 publicó su obra " De Dominio Maris Disertario " y es un tratado que continúa los argumentos de Grocio sobre los problemas legales del mar, como el derecho de los estados a las aguas marginales, y proclamándose la libertad del mar.

Ferdinand Galiani.- habia de calcular el alcance del cañon en 3 millas y de ahí data la famosa " regla de las 3 millas ", tan favorecida por Inglaterra y Estados Unidos Americanos.

ANTECEDENTES DEL MAR TERRITORIAL MEXICANO

El primer antecedente que hubo respecto al mar territorial mexicano fué en cuanto a una soberanía marítima la cual se encuentra en el Tratado de Paz, Amistad y Límites entre México y los Estados Unidos de América, firmado en la Villa de Guadalupe el 2 de febrero de 1848, para así poder terminar y poner fin a la guerra entre ambos países.

En los primeros tratados celebrados entre México y los Estados Unidos, de 1828 y de 1831, respectivamente, no se hizo ninguna mención a la frontera marítima entre los dos países; es decir, no se indica ninguna extensión determinada del mar territorial, sino que las partes se limitan a ratificar las estipulaciones del tratado celebrado en 1819 entre España y los Estados Unidos, fijando la línea divisoria internacional, a lo largo del Río Salina que separa a Texas y Louisiana. De acuerdo con el artículo 2 del tratado, dicha línea se iniciaba en la desembocadura del Río Salina en el Golfo de México, pero las partes se abstuvieron de prolongarla sobre el mar. En cambio el artículo V del tratado de Guadalupe Hidalgo, expresa a éste respecto lo siguiente:

" La línea divisoria entre las dos Repúblicas comenzará en el Golfo de México, tres leguas fuera de tierra frente a la desembocadura del Río Grande, llamado por otro nombre Río Bravo del Norte ".

La misma estipulación encontramos en el artículo I del Tratado de Límites de 30 de diciembre de 1853, al que nosotros conocemos con el nombre del Tratado de la Mesilla y los norteamericanos como el Tratado Gadsden.

Tomando como pretexto la fijación de los límites señalados en el Tratado de Guadalupe Hidalgo, el secretario de Relaciones de México y el ministro plenipotenciario de los Estados Unidos, James Gadsden, concertaron un nuevo tratado por el cual el gobierno mexicano vendía al norteamericano el territorio de La Mesilla, situado en los confines de Chihuahua y Sonora (13 de diciembre de 1853).

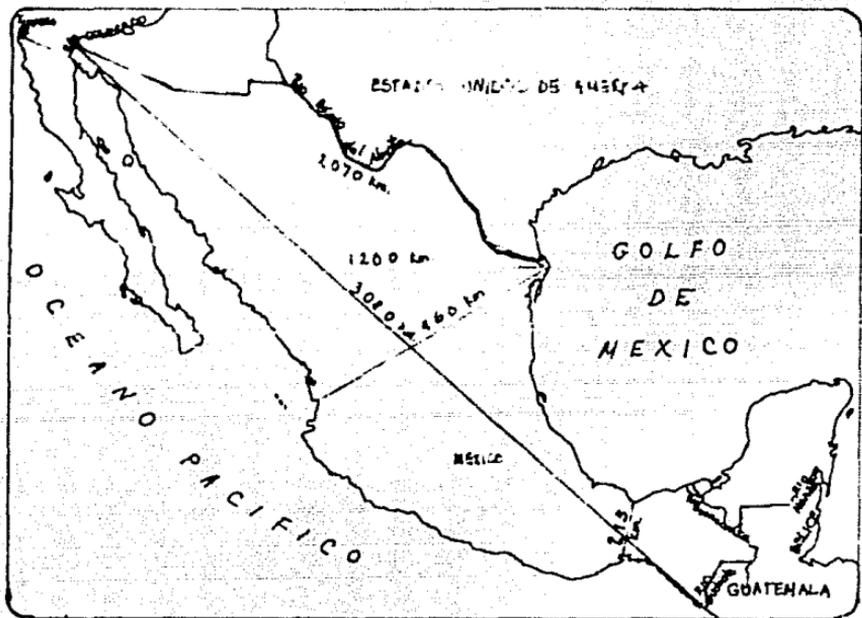
Pero éste tratado o tratado Gadsden, como se le conoce en los Estados Unidos, se fijaron las nuevas fronteras entre ambos países, estableciéndose como condiciones de pago la entrega de siete millones de pesos al ratificarse el tratado y otros tres al marcarse la nueva línea divisoria.

Pero el Senado americano sólo aceptó el pago de los primeros siete millones. Y así México perdió en unos cuantos años más de la mitad del territorio que había heredado en la Colonia, debido a las crecientes ambiciones de los Estados Unidos y a la torpeza de Santa Anna.

El otro tratado que tenemos es el que celebramos con Guatemala. El Tratado de Límites suscrito el 27 de septiembre de 1882, y en cuyo artículo III se dispone que la frontera entre ambos países correrá por " la línea media del Rio Suchiate, desde un punto situado en el mar a tres leguas de su desembocadura".

Desde el punto de vista del autor Alberto Stehly en su libro " México y el Derecho internacional del mar" señala que la primera vez que se delimitó la frontera marítima con Estados Unidos, fué hasta 1970, y que los tratados anteriormente mencionados fueron únicamente fundamentos para establecer así una determinada anchura del mar territorial.

En el próximo mapa mostrará los límites de la República Mexicana, la cual limita con tres países y dos océanos. Tenemos que al sureste limita con Guatemala y Belice , y al norte con los Estados Unidos Americanos, de los cuales más de la mitad corresponden al Rio Bravo, y en una pequeña porción al Rio Colorado.



La frontera del norte ha sufrido varias modificaciones. Cuando México era colonia española, se extendía hasta el paralelo 42 de latitud norte. Este límite cambió cuando una extensa porción del territorio mexicano pasó a formar parte de los Estados Unidos de América en 1848 como anteriormente mencioné.

Sufrió otra modificación en 1853 con el Tratado de la Mesilla.

En 1967, nuestro país recobró la pequeña comarca del Chamizal que, por una variación en el curso del río Bravo, había quedado del lado estadounidense.

A raíz de éste suceso se firmó en 1970 un tratado de límites que fija en forma definitiva la frontera, a lo largo de 16 km, frente a los condados de Hidalgo (Mr. Allen) y Presidio Texas, con el objeto que en el futuro, las desviaciones del río no afecten los límites en esta región.

La frontera que separa a México de Guatemala y Belice mide un poco más de 1,200 km, de los cuales 962, corresponden a Guatemala y 259,2 a Belice. Su latitud extrema sur es 14 33' en la desembocadura del Sotunale. Este río, el Usumacinta y el Hondo, forman parte del límite natural.

Esta frontera del sureste también ha tenido sus modificaciones, y así tenemos que en 1823, cuando las repúblicas de Centroamérica que formaban parte del Imperio Mexicano se separaron del país, y la demarcación de la frontera fue motivo de largas controversias, en especial porque Guatemala, se negaba a reconocer la anexión voluntaria de Chiapas a la República Mexicana.

Los límites definitivos se firmaron el 1 de abril de 1895.

Por lo que respecta a Belice, la frontera actual se acordó en un tratado firmado el 8 de julio de 1897.

Resumiendo un poco los antecedentes del mar territorial tenemos como primer punto, que en la antigüedad no había mares territoriales, y la más remota noticia que se tiene de su creación jurídica a nivel internacional es el hecho de que en el siglo XIV Balde y Targa dieron al mar territorial la extensión de sesenta millas marítimas. Históricamente su creación es anterior a los debates internacionales respecto del ejercicio de la soberanía territorial sobre los mares, porque navegantes y soberanos de la Edad Media quisieron adueñarse de rutas marítimas descubiertas por aquéllos, y aún de mares enteros, como el Atlántico. Estos soberanos obtenían enormes beneficios de su dominio marítimo y ya poderosos y cada vez más ambiciosos, dieron origen al renacimiento jurídico medieval, el cual abrigó la idea en favor de la libertad de los mares, y así se concretaron a ejercer su soberanía sobre una determinada franja de mar que circundaba su Estado. Por otro lado tenemos las incursiones de piratas que explicaban las enormes extensiones que en un principio se dieron a los mares territoriales.

ANCHURA Y DELIMITACION DEL MAR TERRITORIAL

Mucho se ha hablado de la anchura y delimitación del mar territorial o cinturón marítimo (según la expresión inglesa maritime belt) y vemos así que universalmente se admite la existencia del mar territorial como una zona marítima donde el Estado ribereño ejerce algunos derechos de soberanía y que es, además, considerada como de dominio nacional o como extensión o prolongación del territorio nacional.

En razón al mar territorial surgen tres problemas que han provocado discusiones interminables y que todavía aún no pueden considerarse como resueltos¹.

- 1.- La delimitación y anchura del mar territorial.
- 2.- El sistema para medir tal anchura.
- 3.- La determinación de los derechos del Estado ribereño sobre tal espacio marítimo.

DELIMITACION EN LA LEGISLACION NACIONAL

La Constitución Federal del 4 de octubre de 1824 fué la primera Ley fundamental del México Independiente, la cual previó en su artículo 2 lo siguiente " Por una Ley Constitucional se hará una demarcación de los límites de la federación, luego que las circunstancias lo permitan."

Obviamente que al hablar de límites de la federación, no se supo si el legislador en ese momento se refería a los límites terrestres ó los marinos.

Los siguientes instrumentos nunca se ocuparon por delimitar los ámbitos marinos mexicanos:

- Las Leyes Constitucionales del 29 de diciembre de 1836.
- Ni las Bases Orgánicas de la República del 14 de junio de 1843
- Y la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1857.

Ahora bien, en el artículo 50 fracción XXI de la Constitución de 1824, en la que se regula la estación de escuadras de otra potencia en " los puertos mexicanos" se llegó a implementar hasta la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1917.

¹CERVANTES, AHUMADA RAUL. Derecho Marítimo, página 42.

Sin embargo, varios instrumentos legislativos anteriores de rango constitucional, como lo fué el Estatuto Provisional del Imperio de Mexicano emitido por Maximiliano, incluyeron disposiciones relativas al establecimiento y delimitación de los Ambitos marinos mexicanos.

El artículo 51 de ése Estatuto establecía lo siguiente:

" Es territorio Mexicano:

El mar territorial conforme a los principios reconocidos por el derecho de gentes y salvo las disposiciones convenidas en los tratados."

Con esta cláusula México, heredaba la regla de las tres millas como anchura máxima del mar territorial, que era precisamente la reconocida por el derecho de gentes de aquél entonces.

EL LIMITE DE LAS TRES MILLAS

La regla de las tres millas, aún en vigor en 1927, tenía un origen consuetudinario, y permaneció intocable hasta el primer cuarto de nuestro siglo (Conferencia de la Haya de 1930).

La primera disposición que el México Independiente adoptó para el establecimiento y delimitación de su mar territorial fué: la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación del 18 de diciembre de 1902 en su artículo 4, fracción I que decía:

" Son bienes de Dominio Público o uso común, dependientes de la federación los siguientes:

1.- El mar territorial hasta la distancia de las tres millas marítimas, contadas desde la línea de la marea más baja en la costa firme o en las riberas de las islas que forman parte del territorio nacional.

La Constitución de 1917 pretendió regular esta materia, pero dejó abierta a la puerta a interpretaciones muy variadas ya que el artículo 2/ párrafo 5o, se expresó:

" Son también propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional.

Debido a la creciente práctica internacional, la famosa regla de las tres millas empieza a caer en desuso.

Así pues, la primera Constitución Mexicana que se refirió a los Ambitos marinos mexicanos fue: La Constitución de 1917; y vemos así que el artículo 42 fracción V, establece las partes integrantes de la federación " las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el derecho internacional y las marítimas interiores."

Tenemos también el artículo 27, que regula el régimen de propiedad en la cual establece que "son también propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales, en la extensión y términos que fije el derecho internacional."

Estos respectos, es de tenerse en cuenta que por disposición de nuestro artículo 133 Constitucional, los tratados internacionales son como la Constitución misma, claro está que en caso de conflicto con un tratado, la supremacía la tiene la Constitución.

Por lo que se refiere al término "los mares territoriales" vemos que esta pluralidad significa la existencia de costas mexicanas en distintos mares, es decir: el Golfo de California, el Océano Pacífico, el Golfo de México y el Caribe.

En la ley de 1902 se adopta la regla de las tres millas, pero la Constitución de 1917 remite esta cuestión de la anchura del mar territorial a los términos que fije el derecho internacional, y así se puede ver que todas las modificaciones que se han hecho a la anchura del mar territorial han estado estrictamente apegadas al derecho internacional; aunque es la Constitución, el instrumento legislativo más adecuado para disponer sobre los límites de la soberanía territorial del país.²

El artículo 27 de la Constitución de 1917 remite la delimitación del mar territorial al derecho internacional.

Existieron 13 convenios bilaterales suscritos por México con otros países, entre 1848 y 1908 los cuales 7 de ellos consideraban un mar territorial de 9 millas (al rededor de 16.6 kilómetros) y los otros 6, hablaban de 20 kilómetros (cerca de 11 millas náuticas).³

Todos estos tratados iban en contra del derecho internacional, ya que este solo permitía 3 millas y por lo tanto se violaba el principio fundamental "res inter alios acta".

Así vemos que la Constitución de 1917 se remite al derecho internacional (que en aquel entonces contenía la regla de las tres millas), y la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación de 1902, estipulaba concretamente las 3 millas.

El reglamento de 1927 no delimitaba el mar territorial mexicano pero sí creó una Zona Económica Exclusiva de 20 kilómetros (cerca de 11 millas náuticas).

²ALBERTO SZEKELY, México y el Derecho Internacional del Mar, página 49.

³Webster's Third New International Dictionary (G & C. Merriam Company, Publishers: Springfield Massachusetts), 1971.

LAS NUEVE MILLAS

La Ley de 1902 fué modificada en 1935 quedando:

I El mar territorial, hasta la distancia de 9 millas marítimas (16,668 kilómetros), contados desde la línea de la marea más baja en la costa firme ó en las riberas de las islas que forman parte del territorio nacional.

De los siguientes considerandos, el derecho amplía el mar territorial mexicano de 3 a 9 millas.

"CONSIDERANDO: Que el artículo 27 de la Constitución General de la Republica establece que son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el derecho internacional;

"CONSIDERANDO: Que las normas de derecho internacional público sólo pueden establecerse o por costumbres jurídicas o por tratados, va colectivos o particulares;

"CONSIDERANDO: Que en la Conferencia Internacional reunida en la Haya en 1930 para la codificación del derecho internacional, quedó esclarecido que no existe en los Estados ni una práctica ni un criterio uniformes en cuanto a determinar la extensión de las aguas territoriales, por lo que puede afirmarse que no hay costumbre jurídica internacional sobre este particular;

"CONSIDERANDO: Que como tampoco ha concurrido México a la celebración de u tratado colectivo sobre aguas territoriales, es preciso atender a los tratados particulares y a los antecedentes propios de nuestro país, lo que muestran que generalmente se ha aceptado la extensión de nueve millas para determinar los límites de México en la zona marítima; extensión que inclusive se há ampliado en algunos tratados, pero que en ningún caso se há restringido. En tal virtud, como la fracción I del artículo 4o de la Ley de 18 de diciembre de 1902 dispone que el mar se considera territorial solamente hasta la distancia de tres millas marítimas; contrariando así los precedentes mexicanos y sobre todo, a partir de 1917, en pugna con el artículo 27 constitucional que establece que el Mar Territorial se fije conforme a las normas del derecho internacional.

En la Conferencia de la Haya quedó muy claro que nunca se llegó a un criterio uniforme entre los Estados en cuanto a extensión de las aguas territoriales y por lo tanto fracasó en su intento de codificar una norma aceptable.

Así pues, las posiciones de los Estados en la Conferencia fueron tan opuestas que ni siquiera se pudo llegar a una votación. De las 48 delegaciones participantes sólo 32 respondieron al llamado.

32 delegaciones aceptaron las 3 millas, aunque 7 de ellas ponían como condición que hubiera una zona contigua adicional.⁴

Sólo tres delegaciones favorecieron las 4 millas (Finlandia, Noruega y Suecia), 6 delegaciones proponían las 6 millas (Brasil, Chile, Italia, Rumania, Uruguay y Yugoslavia), junto con otras 5 delegaciones que lo hacían con la condición de que hubiera una zona contigua adicional (Cuba, España, Letonia, Persia y Turquía.) y, finalmente, dos delegaciones proponían 12 millas o más que fueron la Unión Soviética y Portugal.

Todo esto significó que sólo 16 delegaciones se pronunciaron en contra de las tres millas. La regla de las tres millas había dejado de ser una regla universal, y a falta de esta ningún Estado podía rebasar el límite de las propuestas presentadas y por lo tanto esta regla quedó desacreditada en la Conferencia.

México en 1935, reclama un mar territorial de 9 millas, la cual parecía razonable. Quienes no objetaron esta reclamación, adquirieron la obligación de respetar un mar territorial mexicano de hasta 9 millas marinas. Estados Unidos fue el único que objetó la reclamación, formulada originalmente el 20 de mayo de 1936,⁵ por considerar la reclamación de México contraria al derecho internacional.

A pesar de la protesta, México implementó su reclamación, lo que resultó fue la captura de muchos barcos pesqueros norteamericanos que de acuerdo con el "Acta para Proteger los Derechos de Barcos de los Estados Unidos en el Alta Mar y en Aguas Territoriales de Falsos Extranjeros", de 1934, Estados Unidos se vio obligado a pagar multas al gobierno mexicano, entre 1956 y 1963, por 42 barcos que portaban su bandera al ser sorprendidos y capturados dentro de nuestro mar territorial.

⁴Las delegaciones fueron: Alemania, Bélgica, Egipto, Estonia, Francia, Islandia y Polonia. Las otras 9 delegaciones que se apegaban estrictamente a las 3 millas fueron: Canadá, China, Estados Unidos, Gran Bretaña, Grecia, India, Japón y la Unión Sudafricana.

⁵Nota despachada con el No 3554 por la Embajada de los Estados Unidos en México.

La Ley General de Vías de Comunicación del 19 de febrero de 1940, creó gran confusión al adoptar una fórmula para la delimitación de la extensión del mar territorial, que aparentemente parece ser contraria a la Constitución de 1917.

El artículo 1 establece que son vías generales de comunicación:

1.- Los mares territoriales en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional, ...

Como mencioné anteriormente la Constitución de 1917 sujeta la extensión del mar territorial mexicano a las disposiciones del derecho internacional y en realidad no habría problema alguno si tanto el derecho internacional como la legislación nacional previeran la misma anchura. Lo cierto es que no existe ninguna norma vigente de derecho internacional que permitiera un mar territorial de 20 millas. En este sentido, en 1940 la legislación nacional no correspondía a lo previsto por el Derecho Internacional, lo que significaba que tanto el Decreto de 1935 como la Ley de 1940, pareciera que estaban en contra de lo señalado por la propia Constitución, pero no porque no puede una disposición estar en contra de otra que no existe.*

La historia legislativa del mar territorial mexicano se complica con ciertas enmiendas a la Constitución por parte del presidente Manuel Avila Camacho, quien en su declaración sobre la Plataforma Continental, del 29 de octubre de 1945, además de reclamar esa zona, se anuncia que el país "procede a la vigilancia, aprovechamiento y control de las zonas de protección pesqueras.

En la Iniciativa de Enmiendas a los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, del 6 de diciembre de 1945, no sólo se reclama la Plataforma Continental, sino que también las aguas suprayacentes.

Según lo apunta el tratadista Alberto Székely, no encuentra ninguna ley que por el hecho de reclamar jurídicamente la Plataforma Continental, un Estado adquiera el derecho de reclamar las aguas suprayacentes. Estas disposiciones, que se encuentran en el artículo 50 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre Plataforma Continental, demuestran que no es necesaria la reclamación de las aguas suprayacentes para el disfrute de los derechos del Estado costero sobre su Plataforma.

*ALBERTO SZEKELY, México y el Derecho Internacional del Mar.
página 56.

En el derecho del mar, el Estado costero sólo puede tener propiedad sobre dos tipos de aguas marinas que son: las interiores y las territoriales, en base a esto, la iniciativa que preveía la reclamación, como propiedad nacional, de aguas más allá del límite exterior que, desde 1935, había sido establecido por México en 9 millas.

En conclusión, se trató de una pretensión de apropiarse aguas de Alta Mar, lo cual era violatorio no sólo del derecho internacional sino, también de la propia Constitución, que establecía que el límite del mar territorial mexicano fuera el que fijara el derecho internacional. Así el poder Ejecutivo pareció haber comprendido que la reclamación sobre las aguas epicontinentales era contrario al derecho internacional.

A partir de entonces, la legislación mexicana sobre la determinación del límite externo del mar territorial mexicano, se apegó estrictamente a las disposiciones del derecho internacional positivo, obedeciendo así lo ordenado por el Artículo 27 de la Constitución.

LAS DOCE MILLAS.

México procedió de una manera por demás prudente, y empezó estableciendo una zona económica exclusiva de pesca, de tres millas, mediante la Ley sobre la Zona Exclusiva de Pesca de la Nación del 20 de enero de 1967.

El Decreto que reforma el Primero y Segundo Párrafos de la Fracción II del Artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales del 30 de enero de 1969, derogó la Ley de 1942 y confirmando así las 9 millas.

El nuevo Decreto modifica la anchura vigente desde 1935 y la extiende a 12 millas, de acuerdo por lo establecido por el derecho internacional.

A partir de la primera mitad de la década de los sesentas, había surgido ya una norma consuetudinaria internacional en relación a la anchura del mar territorial. La gran mayoría de los Estados habían reclamado mares territoriales con una anchura de 12 millas.

Pero aún así, no puede haber uniformidad en la anchura del mar territorial porque no son las mismas las condiciones geográficas, biológicas y económicas de cada país.⁷

Es por todo esto que en la actualidad aún no ha sido posible que las naciones se pongan de acuerdo en lo que respecta a la extensión ó anchura del mar territorial, sin embargo en el caso de México el Presidente LUI Echeverría Álvarez logró en la asamblea de las Naciones Unidas, que se le reconociera a México una extensión de 200 millas marinas como zona económica exclusiva a partir del mar territorial. En ésta extensión a México se le reconocen derechos de soberanía, y es por esto que se ha adicionado el artículo 27 Constitucional, diciendo que México ejerce derechos de soberanía en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a 200 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial.

La línea de base: Es la línea a partir de la cual se miden los límites del mar territorial de un Estado y algunas otras zonas marítimas de jurisdicción. La línea de base del mar territorial puede ser de diversos tipos, según la configuración geográfica de la localidad.

La práctica de México en cuanto a la definición del límite exterior de su mar territorial, ha sido respetada por el derecho internacional positivo, y por lo tanto no hay ninguna disposición legislativa mexicana contraria a esto mismo derecho, pues:

-ni el Decreto por el cual se aprobó el Reglamento para la Construcción de Obras en Zonas Federales, en el Mar Territorial y en Vías Navegables, de 1930;

-ni el Decreto que reforma la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación en 1935, en el cual se extendió un mar territorial a 9 millas náuticas, en el Reglamento para la Ocupación y Construcción de Obras en el Mar Territorial, Vías Navegables, Playas y Zonas Federales, de 1940;

⁷CERVANTES ANUMADA RAUL, Derecho Marítimo, Editorial Herrero. Página 45.

ni en la Ley General de Bienes Generales de 1942, y en el Decreto que reformó el Primero y el Segundo párrafos de la Fracción II del Artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, de 1969 en el que se amplió la anchura del Mar Territorial a 12 millas náuticas (21.224 mts).

El sistema de líneas de base rectas, se aplica para trazar el límite interior del mar territorial, y básicamente el sistema aplica a cuatro tipos de situaciones geográficas especiales en la costa, que son:

- 1.- Profundas aberturas y escotaduras;
- 2.- Existencia de una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata;
- 3.- Bahías;
- 4.- Desembocaduras de ríos.

México empezó a recoger estas disposiciones después de que se adhirió a la Convención de Ginebra en 1958, (2 de agosto de 1966).

Pero algo importante resultó de la Ley de 1969, pues se equivocó al someter ciertas elevaciones al régimen excepcional de líneas de base rectas, conforme al artículo 4 de la Convención, cuando ésta en realidad las sujeta a la regla general de su artículo 3 con respecto a las líneas de base normales.

La línea de base normal es la línea de bajamar trazada a lo largo de la costa (incluidas las costas de las islas), tal como aparece marcadas en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado Ribereño (artículos 5 y 121.2).

De cualquier manera la Ley de 1969 no se apega a lo dispuesto por la Convención y por lo tanto cuando se extendió la anchura del mar territorial a 12 millas, por el Decreto que reformó la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, se continuó con la equivocación.

México ha procedido en una sola ocasión al trazo de líneas de base rectas, por medio del Decreto por el que se delimita el Mar Territorial Mexicano en el interior del Golfo de California, del 30 de agosto de 1968.

CONCEPTO DEL MAR TERRITORIAL

No parece que exista controversia alguna al definir al mar territorial como: una franja del espacio oceánico situada más allá del territorio y las aguas interiores sobre la cual el Estado Ribereño ejerce una soberanía que se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial así como a su lecho y subsuelo.

Difícilmente la comunidad internacional aceptará que esta soberanía se extienda hasta 200 millas náuticas, ya que crearía problemas de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas; y además, estos Estados ribereños se verían obligados a destinar cuantiosos recursos para la adquisición de equipo para llevar a cabo la vigilancia necesaria en ese espacio marítimo. De esto hay que tomar en cuenta las características de los mares adyacentes a las costas ya que varían desde un punto de vista geográfico y geológico.

La Convención de Ginebra de 1962 define al Mar Territorial como: la faja de agua de anchura definida que no excederá de 12 millas marinas medidas mar afuera desde la línea de base del mar territorial.

Las principales limitaciones que afectan al ejercicio por el Estado ribereño de la soberanía en el mar territorial consistentes en los derechos de paso inocente para buques extranjeros y de paso en tránsito y de paso por vías marítimas archipelágicas para los buques y aviones extranjeros.

La aceptación de un límite universal hasta de doce millas, cuenta con un apoyo inmensamente mayoritario. El mar territorial constituye una extensión de agua fuera del territorio (terrestre) sobre el cual el Estado ejerce plena soberanía con la única obligación de conceder el derecho de paso inocente.

Dentro de una pequeña conclusión tenemos que:

- La soberanía del Estado Mexicano se extiende fuera de su territorio de sus aguas interiores a una zona del mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de Mar Territorial.
- Las aguas del mar territorial viene a constituir una limitación al mar libre y al mismo tiempo se diferencian de las aguas nacionales ya que estas están dentro del territorio nacional.
- La anchura del mar territorial y su delimitación son actualmente objeto de un acuerdo internacional de ámbito mundial.

REGIMEN JURIDICO DEL MAR EN MEXICO

Territorio Nacional.

- 1.- Artículos 27, 42 y 48 de la Constitución de 1917.
- 2.- Artículo 9, fracción I y artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, suscrita el 10 de enero de 1963. P. DO del 21 de noviembre de 1963.
- 3.- Artículo 5, fracciones I y II de la Ley Federal de Aguas. P. DO del 11 de enero de 1972.
- 4.- Artículo 18, fracción II de la Ley General de Bienes Nacionales, reformada por Decreto expedido el 12 de diciembre de 1969. P. DO del 26 de diciembre de 1969.

Mar Territorial.

- 1.- Ley General de Bienes Nacionales, artículo 18, fracción II, reformada por Decreto expedido el 12 de diciembre de 1969. P. DO del 26 de diciembre de 1969.
- 2.- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua firmada en Ginebra, Suiza, el 29 de abril de 1958. Aprobada por la Cámara de Senadores el 17 de diciembre de 1965, según decreto P. DO del 5 de enero de 1966. Promulgada por el Ejecutivo el 17 de agosto de 1966, habiéndose efectuado el instrumento de adhesión respectivo ante el Secretario General de las Naciones Unidas el 2 de agosto de 1966. P. DO del 5 de octubre de 1966.

Líneas de Base Rectas

- 1.- Decreto por el que se delimita el mar territorial en el interior del Golfo de California, del 29 de agosto de 1969. P. DO del 30 de agosto de 1969. FÉ de erratas del mismo Decreto .P. DO del 5 de octubre de 1969.
- 2.- Artículo 18, fracción II de la Ley General de Bienes Nacionales, reformada por Decreto expedido el 12 de diciembre de 1969. P. DO del 26 de diciembre de 1969.
- 3.- Decreto por el que se delimita el mar territorial mexicano en el interior del Golfo de California. P. DO del 30 de agosto de 1968.

Alta Mar.

- 1.- Decreto por el que se promulga la Convención sobre la Alta Mar suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958. Convención aprobada por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el 17 de diciembre de 1965, según decreto P.DO del 5 de enero de 1966 (con una reserva). F. DO del 19 de octubre de 1966.

Plataforma Continental.

- 1.- Declaración presidencial del 29 de octubre de 1945.
- 2.- Decreto que incorpora al patrimonio de Petróleos Mexicanos (Femen) el subsuelo de los terrenos cubiertos por las aguas territoriales del Golfo de México y otros que el mismo especifica, suscrito el 25 de febrero de 1949. P.DO del 11 de marzo de 1949.
- 3.- Ley Reglamentaria del artículo 27 constitucional en el Ramo del Petróleo, expedida el 27 de noviembre de 1958. P.DO del 29 de noviembre de 1958.
- 4.- Decreto por el que se promulga el texto de la Convención sobre Plataforma Continental firmada en Ginebra el 29 de abril de 1958. Aprobada por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el 19 de diciembre de 1965, según decreto P.DO del 5 de enero de 1966. Aceptada por el Ejecutivo el 17 de junio de 1966, habiéndose efectuado el depósito del Instrumento de Adhesión respectivo ante el Secretario General de las Naciones Unidas el 2 de agosto de 1966. P.DO del 16 de diciembre de 1966.

Navegación.

- 1.- Ley de Navegación y Comercio Marítimo expedida por decreto del 10 de enero de 1963. P.DO del 21 de noviembre de 1963.
- 2.- Ley de Vías Generales de Comunicación expedida por Decreto del 30 diciembre de 1939. P.DO del 15 de febrero de 1940.
- 3.- Reglamento General de la Policía de los Puertos suscrito el 27 de agosto de 1941. P.DO del 9 de octubre de 1941.

C A P I T U L O I I I

LAS NACIONES UNIDAS Y EL DERECHO DEL MAR

- a) Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua.
 - b) Convención de Ginebra sobre Alta Mar.
 - c) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
 - d) México y las Naciones Unidas.
-

CONVENCION DE GINEBRA SOBRE MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA.

El origen del Derecho del Mar se sitúa en los foros internacionales, principalmente en las Naciones Unidas: ya que esta denominación surge a partir del tratamiento que la Organización de las Naciones Unidas le concede al mar en el año de 1958. Es por esto que los juristas al pretender distinguir el uso de los mares y sus recursos emplearon la denominación Derecho del Mar, la cual pretende distinguirlo del Derecho Marítimo. Actualmente las vastas riquezas del mar y los fondos marinos son motivo de preocupación activa por parte de las Naciones Unidas y sus Estados miembros.

Derecho del Mar.— Es el conjunto de normas que regulan la delimitación de los espacios marinos tanto tradicionales, como es el caso del mar territorial, así como los espacios modernos como es el caso de la plataforma continental, zona económica exclusiva, fondos marinos marinos y oceánicos, así como el aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos. Esta disciplina pertenece a la rama del derecho público en virtud de que su principal actor es el Estado.

Derecho Marítimo.— Es un conjunto coordinado de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a actuar o realizarse en la vida humana de relación social¹. El ordenamiento jurídico es marítimo cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos. Como las instituciones jurídicas marítimas al actualizarse se relacionan con la vida de las comunidades humanas que actúan en el mar o en relación con él, que habrá tantas sub-ramas del derecho marítimo, como ramas jurídicas que se ocupen de cada relación.

En 1958 y 1960 se llevaron a cabo dos conferencias sobre Derecho del Mar auspiciadas por las Naciones Unidas. De la Conferencia de 1958 resultaron las siguientes convenciones:

- 1) La Convención sobre Mar Territorial y la Zona Contigua, entró en vigor el 10 de septiembre de 1964.

¹CERVANTES AHUMADA, RAUL. Sobre el concepto de Derecho. Publicación de la revista Brasileña de Filosofía, Sao Paulo 1966.

2) La Convención sobre Alta Mar, vigente a partir del 30 de septiembre de 1962;

3) La Convención sobre la Pesca y la Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, que entro en vigor el 30 de marzo de 1966;

4) La Convención sobre la Plataforma Continental, vigente a partir del 10 de junio de 1964.

Estas Convenciones tienen el mérito de haber recopilado las prácticas y usos en materia de derecho del mar, que la comunidad internacional había practicado desde el siglo XVII.

Pero también los errores más serios de estas convenciones fueron, en la Convención sobre el mar Territorial y la Zona Contigua, pues no había ninguna disposición que fijara el límite máximo al cual un país pudiera extender su mar territorial y la definición del límite de la plataforma continental de un Estado costero.

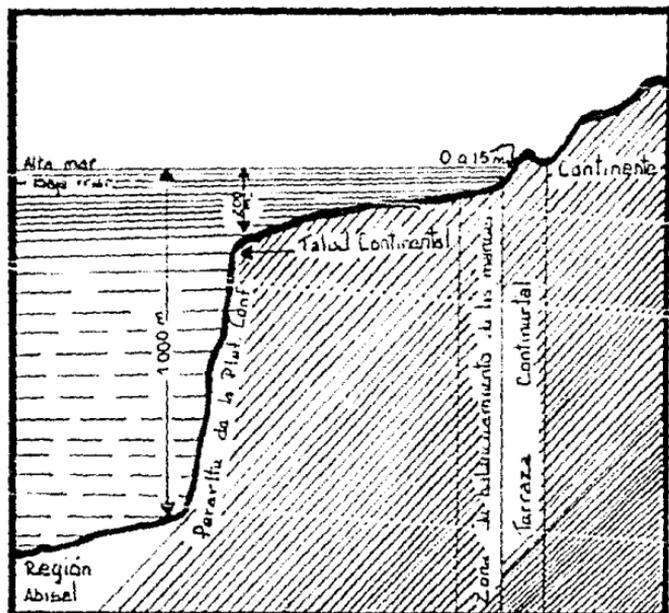
De acuerdo con la Convención sobre la Plataforma Continental se puede definir el término "plataforma continental" como:

el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

Era la profundidad la que hizo poco precisa e insatisfactoria la definición, pero de acuerdo a la tercera conferencia de las Naciones Unidas la plataforma continental de un Estado ribereño comprende:

el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial; en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

CORTE TEORICO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL
(Soubin y Prevost, Le fond de la mer.)



Estas cuatro convenciones obtuvieron al rededor de 40 ratificaciones siendo que existen aproximadamente 150 Estados soberanos en el mundo actual.

ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LA CONVENCIÓN

1.- De acuerdo con la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, el Estado tiene el deber de permitir el paso inocente, a través de su mar territorial, a los buques de cualquier Estado, ya sea que este derecho se ejerza sin penetrar las aguas interiores, para dirigirse a éstas o, viniendo de ellas, para dirigirse al Alta Mar.² El Estado costero, por otra parte, tiene derecho a que tal paso sea verdaderamente inocente, es decir, que no sea perjudicial a la paz, orden o seguridad de su mar territorial, aguas interiores y territorio. El artículo 17 de la Convención, especifica que:

" Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con estos artículos y con los demás normas del derecho internacional y, especialmente a las leyes y a los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación."

2.- La Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y la Zona Contigua, dispone en su artículo 1, que:

" La soberanía de un Estado se extiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial."

En la segunda comisión se introdujo una formulación idéntica, por lo que si se acepta que " La soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente...", esto nos da a entender que ni las aguas interiores ni el mar territorial forman parte del territorio ya que se encuentran fuera de él.

Se estima que la precisión jurídica obliga a hacer una distinción entre territorio terrestre y territorio marítimo. En este sentido la fórmula podría decir: " La soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio (terrestre) y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente..."

²Sección III de la Convención.

3.- Un tercer aspecto relevante se refiere al intento de evitar una discrepancia, que opone la noción de mar territorial de doce millas náuticas a la de mar territorial de 200 millas náuticas; así algunos Estados³ sugirieron que se empleara la designación de Zona de jurisdicción sobre el aspecto oceánico contiguo hasta las 200 millas.

Estos Estados hacen un distingo al establecer que habrá plena soberanía hasta las doce millas, lo que significa que de las doce a las 200 millas no existirá ya esa plena soberanía sino únicamente una jurisdicción del Estado ribereño; es decir, una soberanía menos plena que la que goza sobre la zona de las doce millas marinas.⁴

Se debe considerar, que de lo que se trata es de la existencia de dos regimenes diferentes en la zona de las 200 millas. Pero el caso es que se vuelve más difícil a que cada Estado quiere hacer prevalecer su propia terminología de acuerdo a sus aspectos semánticos.

La Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y la Zona Contigua, se abstuvo de precisar la anchura del mar territorial y hé ahí una de sus mas grandes errores y es por lo mismo que la comunidad internacional fué impulsada a examinar y revisar todo lo relativo sobre el contenido de las convenciones de Ginebra de 1958, sin embargo se puede encontrar en el artículo 24 párr. 2, una cierta concesión a la idea de un mar territorial de 12 millas náuticas, cuando se establece que: " la zona contigua no se puede extender más allá de las doce millas a partir de la línea de base que sirve de punto de partida para medir la anchura del mar territorial.

³V. propuesta de Guyana:.. sobre la jurisdicción del Estado ribereño en el espacio oceánico contiguo, en Doc. /A/Conf.64/C.2/L.5 del 9 de julio de 1974.

⁴Propuesta de España: Parte II, zonas marítimas bajo soberanía o jurisdicción nacional, Doc./A/Conf.62/L.2/L.6 del 10 de julio de 1974.

CONVENCION DE GINEBRA SOBRE ALTA MAR

De conformidad con la Convención sobre la Alta Mar, " la libertad de la alta mar" abarca, inter alia, para los Estados con litoral o sin él.

- 1) la libertad de navegación,
- 2) la libertad de pesca,
- 3) la libertad de tender cables y tuberías submarinas, y
- 4) la libertad de volar sobre la alta mar.

La Convención establece claramente otras libertades, aunque no están especificadas; es decir, la Comisión se ha limitado a mencionar cuatro de las libertades principales. No ignora la existencia de otras, como la de explorar o explotar el subsuelo de la alta mar, y la de realizar en él investigaciones científicas.

Esta interpretación de la Convención sobre la Alta Mar, en lo que se refiere a la zona que está más allá del mar territorial del Estado costero, está en conflicto con el concepto de zona económica exclusiva, allende el mar territorial y donde el Estado costero puede reclamar o ejercer una jurisdicción exclusiva sobre los recursos, así como el poder para regular las actividades de explotación de ellos, incluyendo el de tomar medidas de conservación y el de ejercer jurisdicción sobre aquellas personas que contradigan las regulaciones dictadas por el Estado costero o ribereño.

Tomando los proyectos de artículos preparados por la Comisión de Derecho Internacional y utilizando el procedimiento, tenemos que la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar en 1958 adoptó cuatro convenciones sustantivas que anteriormente mencioné. Sin embargo no se obtuvo éxito en arreglar lo relativo a la anchura del mar territorial y a los límites pesqueros, y la Asamblea General decidió que una Segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar debería llevarse a cabo en 1960 para considerar todas esas cuestiones.

La Comisión de Derecho Internacional no había formulado ninguna proposición respecto de esos puntos y la Asamblea general tampoco le pidió que los formulara, así es que la Segunda Conferencia no tuvo un texto básico elaborado por expertos, sino que tuvo por lo tanto que considerar solamente las proposiciones y las enmiendas sometidas por los gobiernos.

Otro de los puntos importantes fue la cuestión sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional. La Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y la Zona Contigua estableció que los barcos de todos los Estados gozarán del derecho de paso inocente en el mar territorial y prohibió la interrupción del goce de tal derecho a barcos extranjeros que atravesaran los estrechos usados para la navegación internacional entre diferentes partes de la alta mar o en el mar territorial de un Estado extranjero. Nunca se hizo mención alguna sobre el derecho del libre tránsito a través de los estrechos usados para la navegación internacional.

La Declaración de Addis Abeba respalda, " en principio, el régimen del paso inocente", pero afirma " la necesidad de que este régimen precise con mayor claridad".

El fracaso de esta Conferencia se debió enteramente a desacuerdos de contenido según lo apunta el tratadista H.S. Amerasinghe. Se aplicaron las reglas clásicas de la votación y tan sólo se contó con un número pequeño de proposiciones y reformas.

LA NAVEGACION EN ALTA MAR CON ARREGLO A LAS CONVENCIONES ANTERIORES A LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.

1.- ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA CODIFICACION DE LAS NORMAS DEL DERECHO CONSUEUDINARIO INTERNACIONAL RELATIVAS A LOS USOS DE LA ALTA MAR

El principio de la libertad de la alta mar, constituye la base del régimen jurídico de la alta mar. Este principio ha imperado únicamente en los últimos 200 años. Antes, había Estados que reivindicaban soberanía sobre grandes zonas de alta mar (por ejemplo, la división del Océano Atlántico entre España y Portugal hecha por el Papa Alejandro VI en 1493 y confirmada por el Tratado de Tordesillas, de 1494, y, posteriormente, el intento de otros Estados de Europa, como Inglaterra y Holanda, de reivindicar un régimen exclusivo en partes del Mar del Norte y el Océano Atlántico).

El concepto de la libertad de la alta mar en su forma más sucinta fue presentado en 1609 en la famosa obra titulada "Mare Liberum" del académico holandés Hugo Grotius, que dio lugar a un amplio e intenso debate.

En 1635, fué publicada su famosa contrapartida, el ensayo "Mare Clausum" del inglés J.Selden.

El debate terminó a fines del siglo XVIII con la aceptación de la opinión de Grotius de que la alta mar era abierta u no cerrada. Desde principios del siglo XIX, el principio de la libertad de la alta mar ha sido reconocido como parte del derecho internacional consuetudinario.

En muchas oportunidades se ha tratado de codificar las normas del derecho consuetudinario internacional aplicables a la alta mar. En su mayor parte, y especialmente en los decenios precedentes al establecimiento de las Naciones Unidas, se trataba de intentos de sociedades académicas no gubernamentales, instituciones y particulares que surtieron gran efecto en el desarrollo del derecho internacional.

Cabe mencionar en particular los diversos proyectos de códigos y propuestas preparados por el Institut de Droit International, la Asociación de Derecho Internacional (ambos fundados en 1873) y la Harvard Research in International Law (establecida en 1927). La Asociación de Derecho Internacional preparó varios informes y resoluciones y celebró prolongados y detallados debates sobre diversos temas. Los participantes incluían distinguidos juristas, con un elevado nivel de conocimientos jurídicos, navieros, políticos y economistas.

En su 33a. Conferencia, celebrada en Estocolmo en 1924, el Comité de Neutralidad establecido por la Asociación redactó la Convención sobre el derecho relativo a la jurisdicción marítima en tiempos de paz; los artículos 10 a 12 de esa Convención son los siguientes:

II. ALTA MAR

Artículo 10

Ningún Estado ni grupo de Estados podrá reivindicar derechos de soberanía, privilegios ni prerrogativas sobre parte alguna de la alta mar ni erigir obstáculo alguno a la libre y plena utilización del mar.

Artículo 11

Ningún Estado ejercerá jurisdicción en alta mar respecto de súbditos extranjeros y sus bienes salvo cuando ese derecho esté previsto expresamente en convenciones o tratados internacionales o en virtud de un principio generalmente reconocido del derecho internacional.

Artículo 12

La jurisdicción de los Estados podrá extenderse más allá de sus aguas territoriales para los fines de supervisar y controlar sus reglamentos sanitarios y aduaneros, previa aprobación de la Comisión Internacional.

Los primeros intentos oficiales de codificar las normas del derecho consuetudinario internacional aplicables al mar correspondieron a la Sociedad de Naciones Unidas en 1924. La Sociedad designó un comité de expertos para que se preparara una lista de temas que se prestaran a la codificación. Entre los temas examinados se incluían las aguas territoriales, la piratería, la explotación de los recursos marinos y la condición jurídica de los buques mercantes de propiedad del Estado. Los informes del Comité y las respuestas de los gobiernos en relación con esos informes representaban un estudio sin paralelo de la práctica y la política de los Estados en ese período y sirvieron a su vez de base para la Conferencia que se celebró en la Haya en 1930 con los auspicios de la Sociedad de las Naciones.

La Conferencia de la Haya no pudo aprobar una convención. Preparó un informe en el que se indicaba que se había llegado a acuerdo respecto de artículos del proyecto relativos a cuestiones tales como la naturaleza y alcance de los derechos del Estado ribereño sobre el mar territorial y el derecho de paso inocente. Sin embargo, no había sido posible llegar a un acuerdo acerca de la cuestión crucial de la anchura del mar territorial. En realidad, la Conferencia examinó cuestiones relativas a la alta mar propiamente.

Sin embargo, el proyecto de artículos preparado en la Haya no dejó de surtir efecto. Cuando las Naciones Unidas sustituyeron a la Sociedad de las Naciones en 1945 se consideró conveniente proveer el establecimiento de un órgano encargado de examinar cuestiones de derecho internacional. Así, en 1948 comenzó a funcionar la Comisión de Derecho Internacional, que es un órgano integrado por 34 juristas.

II. LA LABOR DE LA COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL.

La Comisión de Derecho Internacional preparó en su primer período de sesiones (1949) una lista provisional de temas cuya codificación consideraba necesaria y viable. Entre los temas incluidos en la lista figuraban el régimen de la alta mar y el régimen del mar territorial.

La Comisión incluyó el régimen de la alta mar entre los temas a que había que asignar prioridad.

La Comisión examinó en su segundo período de sesiones (1950) la cuestión de la alta mar, tomando como base para el debate el primer informe del Relator Especial. A juicio de la Comisión, no podía emprender la codificación del derecho relativo a la alta mar en todos sus aspectos y tendría que seleccionar los temas que podría examinar en la primera etapa de sus trabajos en la materia.

El informe de 1955 de la Comisión

En atención a la resolución 899 (IX) de la Asamblea General, de 14 de diciembre de 1954, la Comisión de Derecho Internacional propuso en su octavo período de sesiones agrupar en forma sistemática en un solo informe, tras examinar las observaciones formuladas por los gobiernos al respecto, todas las normas que hubiese aprobado con respecto a la alta mar, el mar territorial, la plataforma continental, la zona contigua, la pesca y la protección de los recursos vivos del mar.

En consecuencia, el informe de la Comisión correspondiente a 1955 estaba dedicado al régimen de la alta mar y el régimen del mar territorial; además de presentar artículos provisionales, la Comisión decidió explicar sus opiniones y la intención de cada artículo en la forma de un comentario a cada uno de ellos.

Libertad de la alta mar

Artículo 2

Estando la alta mar abierta a todas las naciones ningún Estado podrá someterla a su jurisdicción. La libertad de la alta mar comprenderá:

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

El principio de derecho internacional generalmente admitido de que la alta mar está abierta a todas las naciones, domina en la reglamentación del derecho del mar.

Ningún Estado puede someter la alta mar a su jurisdicción y esto se plasma en la historia legislativa de la sección I de la parte VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pues emplea el término "jurisdicción" en un sentido muy amplio, que no solo abarca la función judicial, sino toda forma de soberanía o de autoridad.

Los Estados están obligados a abstenerse de cualquier acto que pueda acarrear perjuicio para el uso que los nacionales de otros Estados puedan hacer de la alta mar, por ejemplo la libertad de volar sobre la alta mar, aquí la Comisión consideró que esta libertad es consecuencia directa del principio de la libertad de los mares. Ahora bien, la Comisión se ha abstenido de formular normas sobre la navegación aérea porque la tarea que se ha impuesto, se limita a la codificación del derecho del mar.

Toda libertad tiene que estar reglamentada si se quiere que se ejerza en interés de todos, ya que el derecho de la alta mar contiene un cierto número de reglas, consagradas en gran parte por el derecho internacional positivo, cuya finalidad no es limitar o restringir la libertad de la alta mar, sino garantizar su ejercicio en interés de la comunidad internacional en general. Entre esas reglas figuran especialmente las siguientes:

- 1.- El derecho de los Estados de ejercer su soberanía a bordo de los navíos que enarbolan su bandera;

2.- El ejercicio de ciertos derechos de policía;

3.- El derecho de los Estados sobre la conservación de los recursos vivos de la alta mar;

4.- La creación por los Estados ribereños de zonas contiguas a las costas para el ejercicio de ciertos derechos claramente definidos;

5.- Los derechos de los Estados ribereños en lo concerniente a la plataforma continental.

CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

La Convención de la Naciones Unidas sobre Derecho del Mar constituye un monumento a la cooperación internacional en materia de elaboración de tratados ya que el proceso de elaboración de la misma, representa un intento de dar una verdadera universalidad al empeño por llegar a un "orden económico internacional, justo y equitativo", para los espacios oceánicos.

El 10 de diciembre de 1982 quedó abierta a la firma en Montego Bay, Jamaica, la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, y culminando así una labor de muchos años en la que habían participado más de 150 países representativos de todas las regiones del mundo, los cuales regían diversos de disposiciones relativas a los minerales de los fondos marinos. Todos estos países se reunieron con la finalidad de establecer un régimen para "solucionar" todas las cuestiones relativas al derecho del mar.

La proclama del Presidente Truman inicio un proceso que orientó a la comunidad internacional hacia esta tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que se inauguró formalmente el 3 de diciembre de 1973, durante el vigesimoctavo periodo ordinario de sesiones de la Asamblea General de la ONU.

La Convención consta de 320 artículos y nueve anexos, que regulan todos los aspectos de los espacios oceánicos, desde la delimitación hasta la protección del medio ambiente, la investigación científica, las actividades económicas y comerciales, la tecnología y la solución de controversias sobre cuestiones marítimas.

El aspecto más saliente de la Convención fué la idea de que debía constituir un "acuerdo global". Esto obedece a la gran cantidad de Estados participantes y el enorme número de intereses a menudo contrapuestos y que con frecuencia no correspondían a las habituales divisiones en grupos regionales de negociación. Este concepto del "acuerdo global" estuvo presente en cada etapa de la elaboración de la Convención y no se limitó al examen de las cuestiones de fondo sino que llegó a ser el leit-motiv de la Conferencia; de hecho se encuentra presente en todo el derecho del mar en su forma actual.

HISTORIA DE LA CONVENCION

La tarea de elaborar un nuevo régimen comenzó en 1967, año en que la Asamblea General debatió por vez primera el concepto de patrimonio común de la humanidad. Este concepto no era nuevo (se remonta al siglo XIX, y el Presidente de la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, ya que se refirió a él en su discurso de apertura en 1958), pero hasta ese momento nunca se había debatido en un foro internacional.

El debate tuvo lugar en la Primera Comisión de la Asamblea General, pues desde un principio se consideró que no se trataba de una cuestión jurídica o económica, sino que su importancia era primordialmente política.

Los trabajos de la Tercera Conferencia, a diferencia de los de la Conferencia de 1958, no se basaron en proyectos preparados por la Comisión de Derecho Internacional.

La Asamblea General estableció un Comité Especial encargado de estudiar la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional y, posteriormente un órgano permanente denominado Comisión de los Fondos Marinos (Comisión sobre la utilización con fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los límites de la Jurisdicción Nacional), encargado de formular y afinar las ideas y conceptos que habrían de constituir la base del nuevo régimen internacional.

En 1970, como resultado de las negociaciones en la Comisión de los Fondos Marinos, la Asamblea General aprobó en su resolución 2749 (XIV) una Declaración de principios en la que se afirmaba solemnemente que " los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional..., así como los recursos de la zona, son patrimonio común de la humanidad" y que no estarían sujetos a " apropiación por medio alguno por Estados y personas". Se declaraba además, que esa zona estaría "abierta a la utilización exclusivamente para fines pacíficos por todos los Estados.. sin discriminación ".

Al mismo tiempo, la Asamblea General aprobó una resolución conexa, que constaba de tres partes y en uno de cuyos preámbulos, se volvía a reconocer la necesidad de reformar el régimen vigente y de examinar la cuestión en su conjunto; y estos son algunos de los párrafos:

" Consciente de que los problemas del espacio oceánico están estrechamente vinculados entre sí y deben examinarse como un todo,

Tomando nota de que las realidades políticas y económicas, el progreso científico y los rápidos adelantos tecnológicos han acentuado la necesidad de desarrollar en breve y progresivamente el derecho del mar, en un marco de estrecha cooperación internacional "

De conformidad con la resolución 3067 (XXVIII) de la Asamblea General a fines de 1973, se reunió la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que comenzó su labor con un período de sesiones de organización. El primer tema del programa se refería a las cuestiones de procedimiento que promovieran el carácter integrado del Derecho del Mar. En este sentido, algunas de las innovaciones de procedimiento introducidas por la Conferencia fueron verdaderamente excepcionales, y sin duda, han contribuido al desarrollo progresivo del proceso de elaboración de tratados en general.

Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia aprobó un Reglamento (A/CONF. 62/30/Rev.3.), en la que se llegó a la conclusión de que el sistema tradicional de votación no era un método satisfactorio para alcanzar los objetivos deseados, y por este motivo se adoptó el consenso como medio principal de adopción de decisiones. El concepto de consenso fue luego recogido en la Declaración que incorporaba el " Acuerdo de Caballeros " que se añadió al reglamento, y los propios artículos del Reglamento se redactaron en el marco de dicho concepto.

La primera sesión sustantiva de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas, fué en Carácas Venezuela, durante diez semanas a partir del 20 de junio de 1974.

Durante la vigesimocuinta sesión de la Asamblea General, en 1970, tuvieron lugar dos importantes acontecimientos: mediante la resolución 2749 (XXV), la Asamblea General adoptó la Declaración de los principios que Gobiernan los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional, y se decidió convocar para 1973 la tercera Conferencia sobre Derecho del Mar que se dividió en dos grandes partes:

- 1) La consideración y adopción de un tratado para un régimen internacional, con una maquinaria internacional, para la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional.
- 2) Un examen y revisión del derecho del mar existente.

Esta primera parte implica el diseño de un nuevo derecho y la segunda parte se refiere a otros temas relativos al derecho del mar que resultaron afectados por la nueva propuesta relacionada con los recursos de los fondos marinos y oceánicos más allá de la jurisdicción nacional.

En las etapas iniciales de la Conferencia se hizo evidente que no era posible celebrar negociaciones efectivas en sesiones plenas oficiales y que, dado el gran número de participantes y de cuestiones delicadas que debían tratarse, sería más fácil establecer grupos de trabajo. Así, pues, gran parte del proceso de elaboración tuvo lugar en reuniones de grupos más pequeños, pero siempre ad-referendum de órganos más amplios o más oficiales, y siempre sobre la base del consenso.

En este sentido los Estados no se agruparon conforme a las habituales alineaciones regionales o políticas, sino que formaron grupos para tratar determinadas cuestiones y proteger intereses bien definidos. Así por ejemplo:

- Los Estados ribereños, deseaban un régimen que les permitiera administrar y conservar los recursos biológicos y minerales que se encontraban dentro de su jurisdicción;

- Los Estados Archipelágicos, querían que se reconociera el nuevo régimen para las aguas archipelágicas;

- Los Estados sin litoral, procuraron que se establecieran normas generales de derecho internacional que les permitieran el paso en tránsito hacia el mar y les concedieran derechos de acceso a los recursos vivos de sus Estados vecinos;

- Algunas naciones industrializadas, deseaban que se les garantizara el acceso a los recursos minerales de los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción nacional dentro de un marco jurídico establecido;

- Los países que producían esos mismos minerales en sus territorios, deseaban que se les garantizara que la extracción de esos minerales de los fondos marinos no perjudicara sus economías ni resultara en un monopolio de facto.;

- Los países en desarrollo, no se conformaban con ser simples testigos mudos de la adquisición de nuevos conocimientos sobre los océanos, sino que deseaban que la ciencia y la tecnología marina quedaran al servicio de todos y no solamente al servicio de un pequeño número de países muy ricos;

- Los Estados ribereños de estrechos, querían garantías de que el libre paso no tendría consecuencias adversas para su medio marino ni pondría en peligro su seguridad nacional;

Frácticamente todas las naciones deseaban preservar las libertades de navegación, de comercio y de comunicación y, por último, la humanidad en general necesitaba velar por que el nuevo régimen jurídico protegiera el medio marino de la devastación o la utilización irracional de recursos no renovables, la descarga o el vertimiento de sustancias nocivas en los océanos o "ensayos científicos" que pudieran romper el delicado equilibrio de la vida marina.

Estos eran sólo algunos de los innumerables intereses especiales que la Conferencia tuvo que examinar. El objetivo que se procuró era la de una Convención universalmente aceptada en cada uno de los seis idiomas que consta oficialmente (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso).

Después de prolongadas deliberaciones, con las que culminaron más de 90 semanas de trabajo, la Conferencia, con arreglo a su Reglamento, determinó el 23 de abril de 1982 que se habían agotado todos los esfuerzos por llegar a un consenso y se puso en marcha el mecanismo establecido para la adopción de decisiones definitivas.

Ese día, la Conferencia, a solicitud de una delegación, debió someter a votación la aprobación del conjunto de normas de derecho del mar. El resultado de la votación fué de 130 votos a favor, 4 en contra, y 17 abstenciones, y constituyó una abrumadora reafirmación de apoyo a los ideales, principios y objetivos del nuevo orden internacional para el mar, consagrado en el conjunto integrado de normas de la Convención sobre Derecho del Mar.

Las sesiones finales de la Conferencia se celebraron en Montego Bay, Jamaica, del 6 al 10 de diciembre de 1982. La Conferencia escuchó las declaraciones de clausura de las delegaciones, y luego se procedió a firmar el Acta Final. La Convención fué abierta a la firma en Jamaica el 10 de diciembre. Ese primer día, 119 delegaciones (117 representaban a Estados, una a las Islas Cook, que era un Estado autónomo asociado, y otra al Consejo de las Naciones Unidas para Namibia) estamparon su firma al pie de la Convención.

Ese día, además se depositó una ratificación: la de Fiji. Era la primera vez que un tratado recibía un apoyo tan abrumador y concreto al ser abierto a la firma, un éxito inicial sin precedentes en la historia del derecho de los tratados.

Los asuntos principales que surgieron durante la Conferencia son los relacionados con:

- a) La anchura del mar territorial.
- b) Estrechos usados para la navegación internacional.
- c) La plataforma continental, sus límites y la naturaleza y alcance de los derechos soberanos de los Estados costeros sobre la plataforma continental, así como las obligaciones que dichos Estados tienen al respecto.
- d) El concepto de una zona económica exclusiva, más allá del mar territorial, incluyendo la cuestión sobre una zona de pesca exclusiva y los derechos preferenciales de los Estados costeros.
- e) La cuestión de la jurisdicción exclusiva, y otros tipos de jurisdicciones, que ejerce el Estado costero sobre los recursos marinos más allá de su mar territorial.
- f) La libertad de la alta mar.
- g) Los problemas de grupos con intereses especiales, tales como los países mediterráneos y los que cuentan con plataformas continentales encerradas, su acceso al mar y a compartir legítimamente los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional, que la Asamblea General adoptó por la resolución 2749 durante su vigesimoquinta sesión en 1970 y que establece que tales recursos deben ser declarados como patrimonio común de la humanidad.
- h) La preservación del medio marino, incluyendo la prevención de la contaminación.
- i) La investigación científica y el desarrollo y transferencia de tecnología; y
- j) El uso pacífico de los espacios oceánicos.

EL TEXTO DE LA CONVENCIÓN: ALGUNOS DE LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES.

En la Convención se establece un completo marco para la reglamentación de todos los espacios oceánicos. El texto, dividido en 17 partes y nueve anexos, contiene disposiciones que rigen, entre otras cosas,

- los límites de la jurisdicción nacional sobre los espacios oceánicos;
- el acceso a los mares;
- la navegación;
- la explotación y conservación de los recursos vivos;
- la investigación científica;
- la explotación minera de los fondos marinos y otros tipos de explotación de los recursos no vivos;
- y la solución de controversias.

Para que se pueda establecer un orden global equitativo, se necesita que el goce de derechos y beneficios entrañe un compromiso de cumplir determinados deberes y obligaciones. Así tenemos que es deber supremo de todos los Estados partes, respetar los derechos de los demás; sin embargo, algunos deberes suponen la ejecución de medidas más concretas; como por ejemplo, la obligación de dar aviso sobre la existencia de un peligro. El principio del equilibrio entre derechos y obligaciones, queda de relieve en su artículo 300, que exige actuar de buena fe y prohíbe el abuso de derecho.

Las seis primeras partes de la Convención se refieren en general a la cuestión de las zonas de jurisdicción nacional y estas son las siguientes:

- Parte I. Introducción.
- Parte II. El Mar Territorial y la Zona Contigua.
- Parte III. Estrechos Utilizados para la Navegación Internacional.
- Parte IV. Estados Archipelágicos.
- Parte V. Zona Económica Exclusiva.
- Parte VI. Plataforma Continental.

La Declaración de principios aprobada por la Asamblea General en su resolución 2749 (XXV) establece que el patrimonio común de la humanidad comprende la zona de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional; y la Convención enuncia las directrices para la determinación de esos límites.

La Convención permite establecer un mar territorial cuya anchura no exceda de 12 millas marinas y describe diversos métodos para trazar las líneas de base y los límites entre el mar territorial y las aguas interiores.

Así mismo, se reconoce el tradicional Derecho de Paso Inocente por el mar territorial y se indican casos concretos en que el paso no es inocente.

Respecto de las aguas de los Estados ribereños de estrechos se introduce el concepto de paso en tránsito, que se funda más en razones de necesidad que el derecho de paso inocente y es algo más amplio que éste.

En el caso de los archipiélagos se introduce el concepto de aguas archipiélagicas, en virtud del cual se reconoce la soberanía sobre las aguas de un grupo de islas, y se especifican las condiciones y métodos para el trazado de las líneas de base.

La Convención permite establecer, fuera de las aguas territoriales, una zona económica exclusiva que no exceda de 200 millas náuticas.

Tradicionalmente, todas las zonas situadas fuera de las aguas territoriales eran alta mar. Los Estados ribereños que deseaban extraer un beneficio económico de las zonas más alejadas de sus costas debían extender sus aguas territoriales, con lo que quedaban suprimidas todas las libertades de la alta mar en esas zonas.

Esto era contrario a los intereses de otros Estados marítimos, los cuales insistían en que, conforme al derecho consuetudinario, el mar territorial sólo era de tres millas de anchura y toda ampliación que excediera de ese límite suponía una restricción de sus libertades. Esta diferencia fué uno de los grandes problemas y que debió hacer frente la Conferencia cuando empezó sus trabajos.

Las disposiciones relativas a la zona económica exclusiva constituyen la manifestación de uno de los primeros "miniacuerdos" integrados por transacciones delicadamente equilibradas respecto a lo que se había llegado en las negociaciones.

La Convención concede al Estado ribereño ciertos derechos para la explotación de la zona económica exclusiva, en particular, los relativos a la pesca y a la explotación de los recursos no vivos; así mismo, le concede jurisdicción limitada para que pueda ejercerlos.

Al mismo tiempo, sin embargo, resulta necesario dar acceso a los Estados vecinos sin litoral y en situación geográfica desventajosa a los recursos de la zona no explotados por el Estado ribereño y, además, habría que mantener en esa zona las libertades tradicionales de la alta mar.

A fin de asegurar la protección de tantos intereses en la zona, cada Estado se compromete a respetar y tener en cuenta tanto los derechos de otros Estados en la zona como la utilización legítima de ésta por otros Estados.

La Convención establece un amplio marco para la consecución pacífica de ese objetivo.

Fuera de los límites de la zona económica exclusiva, la determinación de las disposiciones de la Convención aplicables a una actividad depende del lugar en que ella se desarrolle.

Las actividades que se realizan en la superficie y en la columna de agua se rigen por las disposiciones relativas a la alta mar.

Las actividades que se realizan en el lecho y el subsuelo de la Plataforma Continental pueden quedar sujetas a la jurisdicción nacional del Estado ribereño si la conformación de la plataforma continental cumple con ciertos criterios.

El órgano encargado de administrar el patrimonio común de la humanidad y regular su exploración y explotación es la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, que es una organización internacional, la cual tiene una Asamblea que es el órgano supremo y cuya composición reflejará la igualdad soberana de todos los Estados.

Más que su estructura, son sus funciones las que dan a la Autoridad de los Fondos Marinos el carácter de institución precursora en el desarrollo del derecho de las organizaciones internacionales; no sólo está facultada para regular actividades puramente comerciales, sino también para realizar ella misma actividades mineras en los fondos marinos por medio de la Empresa, que no es otra cosa, sino que su brazo comercial.

Además de establecer distintos regímenes sobre la base de criterios espaciales, la Convención regula entre otras, cuestiones de interés para todos los países, entre ellas las ecológicas y las relativas al medio ambiente. También incluye disposiciones destinadas a promover el desarrollo y facilitar la transmisión de tecnología marina y a estimular la investigación científica marina.

En lo que respecta a los diferentes procedimientos de solución a ciertas controversias entre los Estados, la Convención obliga a las partes a resolverlas por medios pacíficos. Este sistema es obligatorio en el sentido de que, con pocas excepciones, una de las partes en la controversia debe someterse a un procedimiento de solución si así lo solicita la otra parte y está obligada a acatar las decisiones del órgano al que se haya sometido la controversia.

Los Estados pueden determinar qué foro están dispuestos a aceptar; a tal fin, de que la Convención permite elegir entre:

- La Corte Internacional de Justicia;
- El Arbitraje y;
- El Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

El tribunal Internacional del Derecho del Mar tiene competencia compartida en cuestiones de derecho del mar, pero su foro especializado, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, tiene competencia exclusiva, para conocer de todas las controversias relativas a la Zona internacional de los fondos marinos.

El establecimiento del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, representa un avance en la evolución del derecho de las instituciones internacionales de esa índole no sólo por la autonomía estructural de que goza la Sala de Controversias de los Fondos Marinos y el hecho de que esa Sala tenga competencia exclusiva para conocer de las cuestiones relativas a los fondos marinos, sino también porque las personas naturales y jurídicas tendrán acceso directo a la Sala en pie de igualdad con los Estados, teniendo en cuenta de que serán ellas quienes participen directamente en las actividades que puedan dar lugar a controversias.

MEXICO Y LAS NACIONES UNIDAS

Por lo que se ha dicho anteriormente, debe quedar claro que la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, há quedado abierta a la firma

El gobierno de México que participó activamente en los trabajos de la conferencia, depositó sus instrumentos de adhesión a las Convenciones el 2 de agosto de 1966.

No obstante los logros alcanzados en esta Conferencia, no fue posible llegar a un acuerdo sobre la extensión del mar territorial, y México en este caso ha tenido una tradición de estricto apego al derecho internacional del mar.

En relación con éste tema, las delegaciones de México y la India presentaron a la consideración de la Comisión respectiva una propuesta tendiente a fijar la anchura del mar territorial en una distancia de " hasta doce millas marítimas".

La propuesta conjunta recibió el apoyo de 35 delegaciones, 35 se pronunciaron en contra y 12 se abstuvieron.

Durante la sesión plenaria, la Delegación de México, esta vez con el copatrocinio de Arabia Saudita, Birmania, Colombia, Indonesia, Marruecos, República Árabe Unida y Venezuela sometió una propuesta que comprendía dos párrafos:

1.- Este reproducía en su totalidad la propuesta conjunta presentada en la Comisión junto con la India.

2.- El segundo disponía que en los casos en que la anchura del mar territorial de un Estado fuese menor de 12

millas marinas, dicho Estado tendría el Derecho a establecer una zona contigua con derechos exclusivos de pesca que completara la anchura de 12 millas.

Esta propuesta, junto con otras tres se sometieron a votación en el plenario, pero no fueron aprobadas. La propuesta de los ocho países, entre ellos México, obtuvo 39 votos, 38 votaron en contra y 8 se abstuvieron.

México sólo ha procedido a establecer sus zonas marinas una vez que consideró que existe un acuerdo, entre los miembros de la comunidad internacional, claro está que siempre respetando los límites y condiciones que hayan sido reconocidos internacionalmente.

Históricamente, México heredó su territorio de España, al consumarse su movimiento de Independencia en 1821, y desde entonces la soberanía nacional ha sido mermada en diferentes ocasiones, especialmente a través del Tratado Guadalupe Hidalgo de 1848¹ y del tratado de la Mesilla de 1853, en los que perdió la mitad de su territorio a favor de Estados Unidos.

Otra de las grandes pérdidas fue lo que constituyó el Laudo Arbitral emitido por el Rey de Italia Vittorio Emanuele III, el 18 de enero de 1931 por el que la Isla de la Pasión o Clipperton pasó a la soberanía de Francia.

Así tenemos que la jurisdicción nacional marina de México ha recorrido un continuo proceso de acrecentamiento. A partir de 1935, México ha ensanchado sus fronteras marinas, ya sea dentro de los lineamientos del derecho del mar tradicional o dentro de los previstos por un nuevo régimen jurídico para los mares en cuya adopción ha contribuido activamente.

Como se ha mencionado anteriormente, los esfuerzos para encontrar una fórmula aceptable para la fijación de la anchura del mar territorial así como los límites de las pesquerías fracasaron tanto en la Convención de 1958, como en la de 1960.

Este nuevo fracaso obedeció a que las respectivas posiciones de las grandes potencias marítimas y pesqueras por una parte, y de los Estados ribereños, por la otra, seguían siendo, en lo esencial las mismas que habían defendido en la reunión anterior (1958).

Las primeras creyeron que la activa campaña diplomática que durante dos años desplegaron podía asegurar la victoria de la fórmula sostenida por ellos que limitaba la anchura del mar territorial a seis millas, a la que podían sumar una zona adicional (zona contigua) de otras seis millas en las que se ejercerían derechos exclusivos de pesca.

¹Tratado de Paz, Amistad, Límites y Arreglo definitivo, firmado en Guadalupe Hidalgo, el 2 de febrero de 1848 y en vigor desde el 30 de mayo del mismo año (diario oficial, 30 de mayo de 1848). Para el texto, ver la publicación del Senado de la República, intitulada Tratados Ratificaciones y Convenios Ejecutivos Celebrados por México (México -. 1972. Vol I, pp.202-203.

Los segundos, entre los que se encontró México, se mostraron inflexibles en la defensa de su derecho a fijar la anchura del mar territorial hasta un límite máximo de doce millas marinas.

La Delegación de México asistió a la Conferencia animada más que nada por un espíritu conciliatorio y constructivo, en todo lo que no afectase la soberanía y lo que nuestro gobierno consideraba como derechos inalienables de la nación mexicana.² México en éste caso presentó en los primeros días de la Conferencia una propuesta, que con base a la fórmula que reconoce al Estado ribereño el derecho de fijar la anchura de su mar territorial hasta al límite de doce millas marinas, y límite que podría considerarse como el autorizado por el derecho internacional consuetudinario, no logró los votos necesarios para ser adoptada.

El gobierno de México, a través del Decreto del 9 de diciembre de 1969, publicado en el Diario Oficial correspondiente al 26 de ese mismo mes, amplió el mar territorial hasta una distancia de doce millas.

Siete años después, durante su vigésimo segundo período de sesiones, celebrado en 1976, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió, a propuesta del representante permanente de Malta, incluir en su agenda el tema: "Declaración y Tratado sobre la reserva exclusiva para fines pacíficos del lecho del mar y del fondo del océano, bajo aguas no comprendidas en los límites de la jurisdicción nacional actual y sobre el empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad".

Así se inició un proceso histórico de discusión y negociación que culminó 15 años después, el 30 de abril de 1982, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por 130 votos a favor, incluido el de México, 4 en contra y 17 abstenciones.³

²México y el Derecho del Mar, de Manuel Tello.

³Se anexa el resultado de la votación.

Hubo la aprobación de dos importantes resoluciones por la Asamblea General de las Naciones Unidas y que fueron:

Una en 1969, en la que se declaró que mientras no se estableciera un régimen internacional apropiado, los Estados y las personas, físicas o jurídicas, se obligarían a abstenerse de cualquier actividad en cuanto a explotación de los recursos existentes en los fondos marinos y su subsuelo fuera de la jurisdicción nacional y que además no se reconocería ninguna reclamación sobre cualquier parte de esa zona o sus recursos.

La otra en 1970, conteniendo la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Principios del Derecho del Mar consagrando que dicha zona y sus recursos constituyen el patrimonio común de la humanidad y, por lo tanto, no están sujetos a apropiación individual. Esta declaración, que sirvió de guía a las negociaciones de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, señaló además que todas las actividades de explotación y exploración de los recursos de la zona internacional, se regirán de acuerdo con el régimen internacional que llegara a establecerse y la zona internacional se reservaría para fines únicamente pacíficos.

Este Comité fué reemplazado más tarde por la Comisión de los Fondos Marinos que en 1971 contaba ya con una membresía de 91 Estados.

Brevemente, en 1970, la Asamblea General convocó a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y decidió que la Comisión funcionaría como órgano preparatorio de dicha Conferencia, encargándose de la formulación de artículos de un tratado sobre los distintos temas que contiene el mandato; es decir, negociar y aprobar una Convención en la que se tratarían " todas las cuestiones relacionadas con el derecho del mar " considerando que los problemas del espacio oceánico " están estrechamente interrelacionados y que deben considerarse como un todo".

El primer período de sesiones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se celebró en Nueva York en 1973 y tuvo como mandato la organización de sus trabajos y la aprobación del programa y su reglamento. Este último se aprobó hasta el segundo período de sesiones, celebrado en Caracas en 1974, y allí se iniciaron los esfuerzos tendientes a reducir a dimensiones manejables las numerosas variantes que sobre los más diversos aspectos del Derecho del Mar se habían producido en los trabajos de la Comisión Preparatoria.

Se celebraron nueve períodos de sesiones adicionales, alternativamente en Ginebra y Nueva York, varios de ellos divididos en dos partes, así como múltiples reuniones intersesionesales de consulta y negociación sobre cuestiones de especial relevancia, en los que fueron negociando los textos de los artículos que eventualmente quedarían incorporados en la Convención.

En todo este proceso, la participación de México ocupó un papel muy destacado, contribuyendo en la elaboración de un sin número de textos y fórmulas de compromiso y que pasaron a formar parte de los 320 artículos y nueve anexos que constituyen la Convención sobre el Derecho del Mar.

Para llevar a cabo esta tarea, la Conferencia estableció tres comisiones principales, integrada cada una de ellas por todos los Estados participantes. Además se creó una Comisión de Redacción compuesta por 23 países, que tenía a su cargo el de revisar las disposiciones aprobadas y asegurar su uniformidad y concordancia lingüística en los textos árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

De las comisiones principales, la Primera Comisión recibió el mandato de negociar todos los aspectos relacionados con el régimen jurídico que regulara la explotación y exploración de los fondos marinos y sus recursos, situados fuera de los límites de la jurisdicción de los Estados, así como el aprovechamiento de los ingresos derivados de la explotación de la zona en beneficio de toda la humanidad. Todo esto parecía lo más fácil al inicio de las negociaciones, pero poco a poco se fue convirtiendo en un proceso lento y complicado.

Si la zona en cuestión había sido declarada patrimonio común de la humanidad, para los países en desarrollo resultó claro desde un principio que su aprovechamiento debería estar a cargo de una Autoridad Internacional con poderes suficientes para decidir todo lo relativo a la explotación de los recursos y que debería contar con la capacidad financiera y tecnológica.

Se estableció la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos que tuvo su sede en Jamaica y dentro de sus principales órganos fueron la Asamblea, El Consejo y una Secretaría, contando además con una Empresa Internacional que tenía a su cargo la exploración y explotación de los fondos marinos.

El interés que tiene para México la exploración y eventual explotación de los Fondos Marinos estriba en el hecho de que investigaciones científicas dignas de crédito han comprobado que los yacimientos más abundantes de nódulos polimetálicos se encuentran en la zona que se conoce con el nombre de Clipperton-Clarión, que se extiende desde nuestras costas en el Océano Pacífico hasta las islas Hawaii. De esto se concluye que nuestra zona económica exclusiva, además de las riquezas que existen en recursos renovables, hay abundantes recursos minerales que en forma de nódulos constituidos principalmente por cobre, níquel, cobalto y manganeso, se han ido concentrando en la zona de las islas Revillagigedo-Clarión.

Otro elemento importante que debe ser tomado en cuenta en torno a este asunto se deriva de la estratégica ubicación geográfica de México en relación a las posibles áreas de explotación de minerales en la zona del Pacífico, fuera de la jurisdicción nacional, para el óptimo aprovechamiento de estos minerales.

Por lo que se refiere al mandato de la Segunda Comisión, las negociaciones que en ella se realizaron tuvieron que ver con los espacios oceánicos sujetos a la jurisdicción de los Estados ribereños, así como con relación a los derechos y obligaciones de todos los Estados y sus nacionales en la alta mar.

Uno de los primeros problemas como se mencionó anteriormente, fué el de la extensión del mar territorial. Antes de la adopción de la Convención no había sido posible determinar con precisión el límite exterior de éste espacio marino. Consecuentemente, existieron reclamaciones que iban desde las 3 millas que algunas potencias marítimas insistieron en consagrar como regla universal, hasta las de aquellos países que, como los del Pacífico Sur, exigían el reconocimiento al derecho del Estado ribereño de fijar la extensión de su mar territorial hasta una distancia de 200 millas.

La Convención, en su artículo tercero, establece el derecho del Estado ribereño a fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas, con lo que ha quedado resuelto uno de los problemas que más casos de fricción originaron en el pasado.

Una vez determinada la anchura del mar territorial, las negociaciones se concentraron en el novedoso concepto jurídico que quedó definido como " la zona económica exclusiva ".

El fundamento de esta nueva tesis está basado principalmente en razones de orden económico y tiene por objeto garantizar al Estado ribereño el ejercicio de derechos de soberanía para explotar, administrar y explotar, en beneficio de sus nacionales, los recursos renovables y no renovables que se encuentren en el suelo, subsuelo, y en las aguas suprayacentes de una zona adyacente de su mar territorial, hasta una distancia de 200 millas, así como para otras formas de explotación económica de dicha zona, ejerciendo también su jurisdicción para prevenir y controlar la contaminación marina y para reglamentar la investigación científica.

En esta zona no se ejerce soberanía plena como lo es en el mar territorial, ya que prevalecen ciertos derechos para terceros Estados, concretamente los libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinos.

México participó de manera por demás relevante en las negociaciones encaminadas a lograr la aceptación de esta nueva figura jurídica, en función de su interés nacional, teniendo siempre presente la situación geográfica de nuestro territorio que, con casi diez mil kilómetros de litorales, es uno de los Estados costeros que poseen mayores extensiones marítimas bajo su jurisdicción, en los cuales existen abundantes recursos naturales que serán aprovechados para beneficio del pueblo mexicano.

Desde el establecimiento de su zona económica exclusiva, México ha venido reforzando sus derechos de soberanía, tanto en la legislación nacional, como en el cumplimiento de acuerdos internacionales. Así vemos que a través de la adopción de medidas administrativas y la realización de actos legislativos destinados a aumentar la capacidad de captura de los recursos pesqueros por parte de pescadores nacionales, ha venido también disminuyendo, consecuentemente, la participación de pescadores extranjeros que habían venido capturando excedentes de esos recursos. Con fundamento en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, se menciona los principios de la captura permisible y aprovechamiento óptimo de los recursos; los cuales consisten que en el caso de que la flota pesquera del Estado costero o ribereño no pueda pescar el volumen óptimo permisible de una especie, debe permitir a otro Estado aprovechar dichos recursos mediante las modalidades y condiciones que establezca el Estado ribereño y mediante acuerdos bilaterales en los que se fijen las condiciones para tal efecto y, desde luego, con base en la más estricta reciprocidad.

Lo anterior fué el fundamento para que embarcaciones norteamericanas pescaran camarón en el Golfo de México.

Sin embargo en el momento que el Estado costero o ribereño cuente con los recursos necesarios para el aprovechamiento de la especie, terminará el principio de la Captura permisible y el Aprovechamiento óptimo de los recursos.

En efecto, una de las condiciones que tuvo que aceptarse en la negociación, a cambio del reconocimiento del derecho a establecer la zona económica exclusiva, fué el de asegurar que los recursos renovables que se encuentran en ella sean explotados racionalmente y no se permita el desperdicio de alimentos que podrían beneficiar a las poblaciones de otros Estados que pudieran aprovecharlos.

La Segunda Comisión se ocupó igualmente de reglamentar los derechos del Estado ribereño sobre su plataforma continental, así como de establecer criterios más precisos para la determinación de su límite exterior.

Además esta Segunda Comisión examinó y perfeccionó las disposiciones jurídicas relacionadas con otros aspectos del Derecho del Mar, tales como las relativas al paso inocente por el mar territorial, que más adelante se analizará detalladamente en el capítulo IV de esta tesis "El derecho de paso inocente".

Igualmente, después de difíciles negociaciones se pudo reglamentar el paso de embarcaciones y aeronaves por los estrechos utilizados para la navegación internacional, a través de fórmulas que, si bien protegen los derechos de los Estados en los que se encuentran situados esos estrechos, se garantiza que el paso en tránsito a través de ellos por todos los buques y aeronaves no será obstaculizado. Del mismo modo, la Convención protege adecuadamente los derechos e intereses especiales de los Estados Archipelágicos, así como de los Estados sin litoral, o que se encuentran en situación geográfica desventajosa.

Con respecto a la alta mar, la Convención consagra las libertades que prevalecen en esa zona, tales como la de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, construcción de islas artificiales y otras estructuras, pesca e investigación científica, en el entendido de que serán ejercidas tomando en cuenta los intereses de otros Estados en alta mar y las actividades que de acuerdo con lo previsto en la Convención se lleven a cabo en la zona que constituye el patrimonio común de la humanidad.

Por último, la Tercera Comisión tuvo a su cargo la negociación y redacción de los artículos relativos a la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina y el desarrollo y transmisión de la tecnología marina.

Como resultado de las negociaciones se logró mantener el carácter internacional y uniforme de las reglas y normas relativas a la prevención de la contaminación por buques aprobadas internacionalmente. Los Estados ribereños tuvieron que renunciar a las pretensiones que habían mostrado inicialmente en el sentido de lograr el reconocimiento internacional de un supuesto derecho de legislar sobre el comportamiento y responsabilidades de buques extranjeros dentro de sus jurisdicciones nacionales, incluida la zona económica exclusiva.

Por su parte, los Estados con grandes intereses navieros tuvieron que aceptar algunas novedosas facultades del Estado ribereño para aplicar y hacer cumplir las normas internacionales relativas a la prevención y el control de la contaminación causada por buques extranjeros dentro de las aguas interiores, mar territorial y zona económica exclusiva.

Con respecto a la investigación científica marina, la creación de la zona económica exclusiva dentro del nuevo Derecho del Mar y la jurisdicción ya existente sobre la plataforma continental provocaron serios conflictos entre Estados desarrollados y en vías de desarrollo, al determinar cuál debería ser el régimen jurídico aplicable a la investigación científica realizada por extranjeros en dichos espacios marinos. Obviamente, los Estados desarrollados pugnaron por un régimen jurídico que concediera mayor libertad a los investigadores, en tanto que los países en desarrollo procuraron dificultades para conceder o negar libremente su consentimiento al investigador extranjero, así como para condicionar sus actividades.

El resultado de la negociación fué que toda investigación extranjera dentro de la jurisdicción nacional debe contar con el patrocinio de un Estado o una organización internacional gubernamental.

Ovviamente, los derechos y deberes de los Estados ribereños y de los investigadores extranjeros varían según el área en que la investigación se lleve a cabo: aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva o plataforma continental.

Finalmente el capítulo relativo al desarrollo y la transmisión de tecnología marina, contempla una serie de objetivos y medios para lograr la cooperación internacional en esa área, así como para la creación de programas internacionales y centros regionales para tal efecto.

La Convención que, como se dijo antes, cuenta con 320 artículos y nueve anexos, fue abierta a la firma de todos los Estados el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. En esa solemne ocasión, 117 países de todas las regiones del mundo la suscribieron. Entre ellos figuraron tanto países desarrollados como en vías de desarrollo, socialistas y de economía de mercado, islas y Estados sin litoral.

De acuerdo con lo estipulado con la propia Convención, ésta quedó abierta a la firma en la Secretaría General de las Naciones Unidas hasta el 9 de diciembre de 1984.

Para esta última fecha la Convención contaba con 159 firmas. De estas :

- 51 de Africa
- 45 de Asia,
- 30 de América Latina,
- 10 de Europa Oriental,
- 21 de Europa Occidental.

De acuerdo con un estudio preparado por el Secretariado de las Naciones Unidas, los países costeros que la han firmado poseen el 88.67 % de la totalidad de las costas de la tierra.

La Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha en que el Secretario General de las Naciones Unidas reciba el sexagésimo instrumento de ratificación. Al 10 de junio de 1985 se habían depositado los de los siguientes 19 países : Bahamas, Bahrein, Belice, Costa de Marfil, Cuba, Egipto, Fiji, Filipinas, Gambia, Ghana, Jamaica, Mexico, Santa Lucía, Senegal, Sudán, Togo, Túnez, Zambia y Consejo de las Naciones Unidas para Namibia.

No cabe la menor duda de que el esfuerzo desplegado a lo largo de todos estos años constituye el mayor que la comunidad internacional haya realizado en el terreno de la codificación y desarrollo del derecho internacional desde el término de la segunda guerra mundial.

Una vez, que entre en vigor, la Convención reglamentará todos los usos de los espacios marítimos y en ella han quedado incorporados los derechos y obligaciones que corresponden no sólo a los Estados, sino también, y por primera vez, a la comunidad internacional en su conjunto.

México, que participó activamente en todas las etapas de la negociación, tiene confianza en que este instrumento de carácter universal será eventualmente ratificado por todos los Estados, ya que todos ellos contribuyeron en forma destacada en su preparación.

CONVENCION SOBRE EL DERECHO DEL MAR

* Resultado de la votación de la Convención celebrada en las Naciones Unidas el 30 de abril de 1982.

VOTOS A FAVOR

País Participante	Signatura	Ratificación formal
1.- Afganistán	18 Mar 1983	
2.- Algeria	10 Dic 1982	
3.- Angola	10 Dic 1982	5 Dic 1990
4.- Antigua y Barbuda	7 Feb 1983	2 Feb 1989
5.- Argentina	5 Oct 1984	
6.- Australia	10 Dic 1982	
7.- Austria	10 Dic 1982	
8.- Bahamas	10 Dic 1982	29 Jul 1983
9.- Bahrein	10 Dic 1982	30 May 1985
10.- Bangladesh	10 Dic 1982	
11.- Barbados	10 Dic 1982	
12.- Belgica	5 Dic 1984	
13.- Belice	10 Dic 1982	13 Aug 1983
14.- Benin	30 Aug 1982	
15.- Bhutan	10 Dic 1982	
16.- Bolivia	27 Nov 1984	
17.- Botswana	5 Dic 1984	2 May 1990
18.- Brasil	10 Dic 1982	22 Dic 1988
19.- Brunei Darussalam	5 Dic 1984	
20.- Bulgaria	10 Dic 1982	
21.- Burkina Faso	10 Dic 1982	
22.- Burundi	10 Dic 1982	
23.- Byelorssian SSR	10 Dic 1982	
24.- Camerún	10 Dic 1982	19 Nov 1985
25.- Canadá	10 Dic 1982	
26.- Cabo Verde	10 Dic 1982	10 Aug 1987
27.- Central African Republic	4 Dic 1984	
28.- Chad	10 Dic 1982	
29.- Chile	10 Dic 1982	
30.- China	10 Dic 1982	
31.- Colombia	10 Dic 1982	
32.- Comoros	6 Dic 1984	
33.- Congo	10 Dic 1982	
34.- Cook Islands	10 Dic 1982	
35.- Costa Rica	10 Dic 1982	

26.- Costa de Marfil	10 Dic 1982	26 Mar 1984
27.- Cuba	10 Dic 1982	15 Aug 1984
28.- Chipre	10 Dic 1982	12 Dic 1988
29.- Checoslovaquia	10 Dic 1982	
40.- Democratic Kampuchea	1 Jul 1983	
41.- Democratic People's Republic of Korea	10 Dic 1982	
42.- Democratic Yemen	10 Dic 1982	21 Jul 1982
43.- Dinamarca	10 Dic 1982	
44.- Djibouti	10 Dic 1982	
45.- Dominicana	28 Mar 1983	
46.- República Dominicana	10 Dic 1982	
47.- Egipto	10 Dic 1982	26 Aug 1983
48.- El Salvador	5 Dic 1984	
49.- Equatorial Guinea	30 Ene 1984	
50.- Etiopia	10 Dic 1982	
51.- European Economic Community	7 Dic 1984	
52.- Fiji	10 Dic 1982	10 Dic 1982
53.- Finlandia	10 Dic 1982	
54.- Francia	10 Dic 1982	
55.- Gabón	10 Dic 1982	
56.- Gambia	10 Dic 1982	22 May 1984
57.- German Democratic Republic	10 Dic 1982	
58.- Ghana	10 Dic 1982	7 Jun 1983
59.- Grecia	10 Dic 1982	
60.- Granada	10 Dic 1982	
61.- Guatemala	8 Jul 1983	
62.- Guinea	4 Oct 1984	6 Sep 1985
63.- Guinea-Bissau	10 Dic 1982	24 Aug 1986
64.- Guayana	10 Dic 1982	
65.- Haití	10 Dic 1982	
66.- Honduras	10 Dic 1982	
67.- Hungría	10 Dic 1982	
68.- Islandia	10 Dic 1982	21 Jun 1985
69.- India	10 Dic 1982	
70.- Indonesia	10 Dic 1982	3 Feb 1986
71.- Iran	10 Dic 1982	
72.- Iraq	10 Dic 1982	30 Jul 1985
73.- Irlanda	10 Dic 1982	
74.- Italia	7 Dic 1984	
75.- Jamaica	10 Dic 1982	21 Mar 1983
76.- Japón	7 Feb 1983	
77.- Kenia	10 Dic 1982	2 Mar 1987
78.- Kuwait	10 Dic 1982	2 May 1986
79.- Lao	10 Dic 1982	

80.- Libano	7 Dic 1984	
81.- Lesotho	10 Dic 1982	
82.- Liberia	10 Dic 1982	
83.- Libyan Arab Jamahiriya	3 Dic 1984	
84.- Liechtenstein	30 Nov 1984	
85.- Luxemburgo	5 Dic 1984	
86.- Madagascar	25 Feb 1983	
87.- Malawi	7 Dic 1984	
88.- Malaysia	10 Dic 1982	
89.- Maldives	10 Dic 1982	
90.- Mali	19 Oct 1983	14 Jul 1985
91.- Malta	10 Dic 1982	
92.- Mauritania	10 Dic 1982	
93.- Mauritius	10 Dic 1982	
94.- México	10 Dic 1982	18 Mar 1983
95.- Monaco	10 Dic 1982	
96.- Mongolia	10 Dic 1982	
97.- Morocco	10 Dic 1982	
98.- Mozambique	10 Dic 1982	
99.- Myanmar	10 Dic 1982	
100.- Namibia (United Nations Council for Namibia)	10 Dic 1982	18 Abr 1983
101.- Nauru	10 Dic 1982	
102.- Nepal	10 Dic 1982	
103.- Netherlands	10 Dic 1982	
104.- Nueva Zelanda	10 Dic 1982	
105.- Nicaragua	9 Dic 1984	
106.- Niue	5 Dic 1984	
107.- Niger	10 Dic 1982	
108.- Nigeria	10 Dic 1982	14 Aug 1986
109.- Noruega	10 Dic 1982	
110.- Ocan	1 Jul 1983	17 Aug 1989
111.- Pakistan	10 Dic 1982	
112.- Panama	10 Dic 1982	
113.- Papua New Guinea	10 Dic 1982	
114.- Paraguay	10 Dic 1982	26 Sep 1986
115.- Philippines	10 Dic 1982	8 May 1984
116.- Polonia	10 Dic 1982	
117.- Portugal	10 Dic 1982	
118.- Qatar	27 Nov 1984	
119.- Republic of Korea	14 Mar 1983	
120.- Rumania	10 Dic 1982	
121.- Rwanda	10 Dic 1982	
122.- Saint Kitts and Nevis	7 Dic 1984	

123.-Saint Lucia	10 Dic 1982	27 Mar 1985
124.-Saint Vincent and The Grenadines	10 Dic 1982	
125.-Samoa	28 Sep 1984	
126.-Sao Tome and Principe	13 Jul 1983	3 Nov 1987
127.-Saudi Arabia	7 Dic 1984	
128.-Senegal	10 Dic 1982	25 Oct 1984
129.-Seychelles	10 Dic 1982	
130.-Sierra Leone	10 Dic 1982	
131.-Singapur	10 Dic 1982	
132.-Solomon Islands	10 Dic 1982	
133.-Somalia	10 Dic 1982	24 Jul 1989
134.-South Africa	5 Dic 1984	
135.-Spain	4 Dic 1984	
136.-Sr; Lanka	10 Dic 1982	
137.-Sudan	10 Dic 1982	23 Ene 1985
138.-Suriname	10 Dic 1982	
139.-Swaziland	18 Ene 1984	
140.-Sweden	10 Dic 1982	
141.-Switzerland	17 Oct 1984	
142.-Thailand	10 Dic 1982	
143.-Togo	10 Dic 1982	16 Abr 1985
144.-Trinidad Tobago	10 Dic 1982	25 Abr 1986
145.-Tunisia	10 Dic 1982	24 Abr 1985
146.-Tuvalu	10 Dic 1982	
147.-Uganda	10 Dic 1982	9 Nov 1990
148.-Ukrainian SSR Union of Soviet Socialist Republics	10 Dic 1982	
149.-United Arab Emirates	10 Dic 1982	
150.-United Republic of Tanzania	10 Dic 1982	30 Sep 1985
151.-Uruguay	10 Dic 1982	
152.-Vanuatu	10 Dic 1982	
153.-Viet Nam	10 Dic 1982	
154.-Yemen	10 Dic 1982	
155.-Yugoslavia	10 Dic 1982	5 May 1986
156.-Zaire	22 Aug 1983	17 Feb 1989
157.-Zambia	10 Dic 1982	7 Mar 1983
158.-Zimbabwe	10 Dic 1982	

La Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar fué abierta a la firma, junto con el acta final de la Conferencia en Montego Bay, Jamaica el 10 de Diciembre del 1982.

La Conferencia convino de conformidad con la resolución 3067 (XXVIII) adoptada por la Asamblea General el 16 de noviembre de 1973.

La Conferencia sostuvo 11 sesiones, desde 1973 a 1982:

-Primera Sesión: Naciones Unidas ,Nueva York, del 3 al 15 de diciembre de 1973;

-Segunda Sesión: Parque Central de Caracas, del 20 de junio al 29 de agosto de 1974.;

-Tercera Sesión: Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, del 17 de marzo al 9 de mayo de 1975;

-Cuarta Sesión: Naciones Unidas Nueva York, del 15 de marzo al 7 de mayo de 1976;

-Quinta Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 2 de agosto al 17 de septiembre de 1976;

-Sexta Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 23 de mayo al 15 de julio de 1977;

-Séptima Sesión: Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, del 28 de marzo al 19 de mayo de 1978;

-Resúmen de la Séptima Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 21 de agosto al 15 de septiembre de 1978;

-Octáva Sesión: Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra del 19 de marzo al 27 de abril de 1979;

-Resúmen de la Octáva Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 21 de agosto al 15 de septiembre de 1978;

- Novéna Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 3 de marzo al 4 de abril de 1980;

- Resúmen de la Novéna Sesión: Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra del 28 de julio al 29 de agosto de 1980;

-Décima Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 7 de marzo al 24 de abril de 1981;

-Resúmen de la Décima Sesión: Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra del 3 al 28 de agosto de 1981.

-Onceava Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 8 de marzo al 30 de abril de 1982;

-Resumen de la Onceava Sesión: Naciones Unidas, Nueva York, del 22 al 24 de septiembre de 1982;

-Parte final de la Onceava Sesión: Montego Bay Jamaica, del 6 al 10 de diciembre de 1982

El texto de la Acta Final ha sido reproducido con el documento :
A/CONF.62/121 and Corr.1 to 8.

C R O N O L O G I A D E L A C O N F E R E N C I A S O B R E E L D E R E C H O D E L M A R

1958.- Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar: 86 Estados se reúnen en Ginebra y aprueban cuatro convenciones internacionales relativas al mar territorial, la alta mar, la plataforma continental y la pesca y conservación de los recursos vivos.

1960.- En la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no se llega a ningún acuerdo sustantivo sobre los límites de la zona territorial y los derechos de pesca.

1967.- La Asamblea General de las Naciones Unidas decide que los avances tecnológicos y de otra índole que se han producido en el mundo requieren que la comunidad internacional se ocupe de la cuestión de las normas jurídicas que rigen los mares fuera de la jurisdicción nacional. La Asamblea crea un Comité Especial de 35 miembros para que estudie la cuestión.

1968.- El Comité Especial pasa a tener 41 miembros y pasa a llamarse Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Océánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

1970.- Sobre la base de la labor de la Comisión de los Fondos Marinos, la Asamblea General aprueba una Declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Esas zonas son declaradas "patrimonio común de la humanidad". La asamblea decide también convocar la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y se encarga a la Comisión de los Fondos Marinos, ampliada a 91 miembros, que prepare la conferencia. En 1973 la Comisión publica un informe de seis volúmenes.

1973.- Primer período de sesiones de la Conferencia (de Organización, Nueva York), se eligen los miembros de la Mesa, comienza la labor de preparación del Reglamento. Hamilton Shirley Amerasinghe, de Sri Lanka, es elegido presidente de la Conferencia.

1974.- Segundo período de sesiones, Caracas. Se aprueba el Reglamento: 115 países intervienen en el debate general. Por primera vez se debaten dos textos presentados por la Comisión de los Fondos Marinos.

1975.- Tercer período de sesiones, Ginebra. Los presidentes de la Comisión elaboran un " texto único de negociación " en que figuran, en la forma de artículos de tratados, las disposiciones que habrán de incluirse.

1976.- Cuarto período de sesiones, Nueva York. Los resultados de las negociaciones quedan consignados en un " texto único de negociación revisado".

1976.- Quinto período de sesiones, Nueva York. Se sigue avanzando en algunas materias; se estancan las negociaciones en cuanto a la forma de organizar y regular la extracción de minerales de los fondos oceánicos profundos.

1977.- Sexto período de sesiones, Nueva York. Se reanudan las deliberaciones sobre la base de un " texto integrado oficioso para fines de negociación".

1978.- Séptimo período de sesiones, primero en Ginebra, luego en Nueva York. Se crean siete grupos de negociación para tratar de superar las diferencias respecto de las cuestiones más difíciles.

1979.- Octavo período de sesiones, primero en Ginebra, luego en Nueva York. Primera revisión del texto de 1977 para fines de negociación. Se decide que en 1980 se dará fin a la labor sobre la Convención.

1980.- Noveno período de sesiones, primero en Nueva York, luego en Ginebra. " Texto oficioso " del proyecto de Convención. Se programa para 1981 la celebración del último período de sesiones.

1981.- Décimo período de sesiones, primero Nueva York, luego Ginebra. Se publica el primer texto oficial del proyecto de la Convención. Se elige a Jamaica sede de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y a la República Federal de Alemania sede del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Los Estados Unidos señalan que las disposiciones relativas a los fondos marinos les plantean dificultades. Se programa para 1982 la celebración del último período de sesiones para la adopción de decisiones.

1982.- Undécimo período de sesiones (primera parte, 3 de marzo a 30 de abril), Nueva York, habiéndose agotado todos los esfuerzos por llegar a un acuerdo general, la Conferencia somete a votación diversas enmiendas al proyecto de Convención. Finalmente a solicitud de los Estados Unidos, se procede a una votación registrada. La Convención es aprobada el 30 de abril por 120 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones.

Undécimo período de sesiones (segunda parte, 22 a 24 de septiembre), Nueva York. Se aprueban las modificaciones a la Convención propuestas por el Comité de Redacción, se aprueba el proyecto del Acta Final, se elige a Jamaica sede del período de sesiones destinado a la firma.

1982.- (6 a 10 de diciembre)- 119 delegaciones firman en Montego Bay (Jamaica) la Convención y el Acta Final.

1983.- La Comisión Preparatoria se reúne en Kingston (Jamaica), para comenzar los trabajos encaminados al establecimiento de la Autoridad Internacional, de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

C A P I T U L O I V

EL DERECHO DE PASO INOCENTE

- 1) Concepto del derecho de paso inocente.
- 2) Ambito Internacional:
 - a) Los estrechos internacionales
 - b) Convención de Ginebra de 1958
 - c) De los buques de Guerra
 - d) Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados
 - e) Declaraciones hechas al firmar la Convención de Ginebra
 - f) Declaraciones hechas al ratificar la Convención de Ginebra
 - g) Indice del Derecho de Paso Inocente que se contempla en la Convención de Ginebra sobre Derecho del Mar.
- 3) Ambito Nacional:
 - a) Nociones Generales sobre el Derecho de Paso Inocente
 - b) Diversas competencias que lo contempla
 - c) La Falta de Regulación en Mexico
 - d) Jurisdicciones de caracter: sanitario y migratorio
 - e) Competencia de varias Secretarias de Estado en cuanto a legislación maritima
 - f) La Ley Federal del Mar
 - g) Jurisdicción sobre recursos renovables.

EL DERECHO DE PASO INOCENTE

CONCEPTO.

En realidad no mucho se ha hablado sobre el Derecho de Paso Inocente en México y de lo que esta tesis trata, es de darle un enfoque más general sobre lo que es y de lo que abarca.

Es el Estado ribereño quien ejerce soberanía plena sobre sus mares territoriales, y el único derecho que tienen los buques extranjeros sobre el mar territorial de otro Estado, es el derecho de paso inocente.

Según la Convención de Ginebra, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial (artículo 17 de la Convención).

1.- Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de :

- a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores;
- o
- b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.

2.- El paso será rápido e ininterrumpido, No obstante, el paso comprende :
La detención y el Fondéo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.
(artículo 18 de la Convención)

- c) estrechos.- paso angosto entre dos tierras (Gribaltar)
- d) rios.- es una corriente de agua bastante considerable que desemboca en otra o en el mar (Missisipi y Amazonas)
- e) lagos.- gran extensión de agua rodeada de tierras.
- f) Bahía.- entrada del mar en la costa, algo menor que el golfo.
- g) Golfo.- es la parte del mar que penetra en la tierra.

En todas las aguas interiores no existe el derecho de paso inocente, pues los Estados extranjeros no pueden, en sentido legal estricto, exigir derecho alguno para sus barcos o súbditos; aunque por razones fundadas en los intereses del comercio y la navegación internacionales se afirma que es costumbre internacional el que el acceso de buques extranjeros a dichas aguas no debe negarse, salvo por imperiosos motivos nacionales.

Mucho se habla sobre buques extranjeros; y se podría decir que buque, significa cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto. Extranjero, significa que es de otro país o nación.

" ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores "

Por Escala se entiende como el paraje donde toca una embarcación. Por Rada es un lugar seguro en donde anclar. Por Instalación Portuaria es una construcción artificial permanente ergida a lo largo de la costa que forma parte integrante del sistema portuario. por ejemplo, desembarcaderos, muelles, rompeolas, y diques.

" dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella. "

" El paso será rápido é ininterrumpido "

La acción pasar o de viajar sin lentitud y de manera continua.

" El paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave. "

El paso puede ser obstaculizado por algún incidente normal como accidentes hidrográficos o condiciones ambientales que pueden repercutir negativamente en la seguridad de la navegación.

Corresponde al Estado ribereño calificar esa " inocencia ", con lo cual siempre existe la posibilidad de que lo que hoy se considera inocente mañana pueda ya no serlo. Lo que se entiende por inocente, es en éste caso el paso sin malicia, que ignora el mal.

El Estado costanero tiene el derecho de reservar en su mar territorial, con exclusividad para sus nacionales, las actividades pesqueras. Por ello no será inocente el paso de buques extranjeros que violen las leyes de pesca del Estado ribereño². (ver anexo correspondiente a la Ley Federal de Pesca.)

Significado del paso inocente (artículo 19).

1.- El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a la Convención y otras normas de derecho internacional.

2.- Seconsiderará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

²CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Marítimo, Edit. Herrero. página 46.

- a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios del derecho internacional incorporados en la carta de las Naciones Unidas;
- b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
- c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- d) Cualquier acto de propaganda destinado a atender contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;
- f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;
- g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;
- h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave, contrario a la Convención.
- i) Cualesquiera actividades de pesca;
- j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;
- k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;
- l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

La Convención no sólo indica que el paso es inocente, mientras no sea perjudicial para la paz, el orden y la seguridad del Estado ribereño, sino que señala cuales son esas actividades perjudiciales.

DIVERSOS CALIFICATIVOS DEL PASO INOCENTE.

- Fariña Guitián, y Mozo.- lo llamaban inofensivo;
- Negrín y Poggio lo denominaban paso inocente;
- Méndez Pidal empleaba la expresión libre uso de los mares territoriales;
- Sanchez de Bustamante sugirió el vocablo inocuo;
- El Diccionario de la Real Academia Española lo define como.
el que no hace daño, coincidiendo, además, que es el que más se adapta a la voz latina " innoxii "

Desglosando la palabra paso inocente tenemos que:

paso.- es la acción de pasar

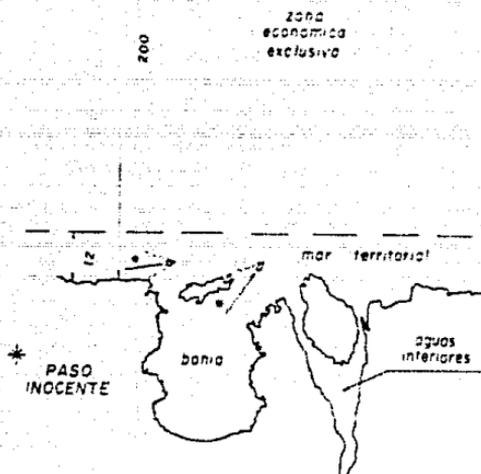
pasar.- significa conducir de una parte a otra

inocente.- quiere decir, sin malicia, de buena fé.

Concluyendo la conceptualización de tal derecho, se entiende por paso inocente , el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas (interiores), ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ellas.

El derecho de paso inocente es uno de los elementos fundamentales que caracterizan el régimen del mar territorial.

El Paso inocente por el mar territorial



El Derecho de paso inocente beneficia, en consecuencia, a todos los Estados del mundo, tengan o no costas sobre el mar, ya que ello deriva del derecho de la comunidad de comunicarse libremente.

Las principales limitaciones que afectan al ejercicio por el Estado ribereño de la soberanía en el mar territorial consisten en los derechos de paso inocente para buques extranjeros y de paso en tránsito, y de paso por vías marítimas archipelágicas para los buques y aviones extranjeros (parte II, sección 3. de la Convención).

EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN EL AMBITO INTERNACIONAL

Es de indicar que algunos de los Estados que sostienen la tesis de las 200 millas de mar territorial han sostenido que el paso inocente existe en las primeras 12 millas y que el resto de las aguas hay libertad de navegación; y esto es lo que constituye la pluralidad de regímenes en el mar territorial.

En las deliberaciones de la Comisión se pudo advertir que todos los Estados admiten el principio de la libertad de navegación marítima. La libertad de navegación tiene una importancia capital para todos los Estados; en su propio interés deben favorecer por todos los medios posibles la aplicación de dicho principio.

Por otra parte, se reconoció que el derecho internacional atribuye soberanía a todo Estado ribereño sobre una zona de mar que baña sus costas. La zona de Mar Territorial constituye parte del territorio del Estado; la soberanía que ejerce el Estado sobre dicha zona no difiere por su naturaleza de la autoridad que ejerce en su dominio terrestre.

Sin embargo, dicha soberanía está limitada por las condiciones que fija el derecho internacional; debido precisamente a la importancia tan considerable que tiene para todos los Estados la libertad de navegación, y por lo tanto se ha reconocido en general el derecho de paso inocente por el mar territorial.

Hubo gran diversidad de opiniones respecto a la anchura de la zona de mar en que debería reconocerse la soberanía del Estado, así como las consecuencias que habría en tiempos de paz y en tiempos de guerra.

El ejercicio de la soberanía en el mar territorial se encuentra limitado, en tiempo de paz, en atención a la obligación internacionalmente contraída de permitir el "paso inocente" a los barcos mercantes, por sus aguas territoriales (*jus passagei innocui*).

En cuanto al paso inocente de los barcos de guerra, de acuerdo con la sentencia del Tribunal Internacional de Justicia, en el litigio sobre el "Estrcho de Corfú" de 15 de diciembre de 1949, se admitió el principio según el cual está permitido también a los buques de guerra el paso inocente por los estrechos, que unen dos espacios marítimos o un mar territorial y el alta mar, esto último de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16, inciso 4o de la Convención de Ginebra sobre mar territorial de 29 de abril de 1958 que expresaba:

"No habrá suspensión del paso inocente por los estrechos entre una parte del mar u otra en el mar territorial."

LOS ESTRECHOS INTERNACIONALES EN RELACION AL PASO INOCENTE.

Todo lo relativo a los estrechos está íntimamente vinculado con el problema de la extensión del mar territorial y la extensión fijada en no mayor de 12 millas marinas afectó a varios estrechos que actualmente se utilizan para la navegación internacional, al dejar sus aguas en la categoría de mar territorial.

Con referencia a los estrechos internacionales, el Tribunal Internacional de Justicia consideró que si el Estado ribereño se encuentra en situación técnica de guerra puede reglamentar el paso de buques de guerra por aquel estrecho, aunque no prohibirlo ni sujetarlo a una autorización especial. Es evidente pues, que, el Estado ejerce un derecho de jurisdicción limitado en tiempo de paz, por el paso inocente.¹

Respecto a los estrechos internacionales convendría definir que es un estrecho:

" En términos geográficos, un paso estrecho entre dos masas terrestres o islas o grupos que ponen en comunicación dos zonas marítimas más extensas."

Solamente los estrechos " utilizados para la navegación internacional" están clasificados como " estrechos internacionales", y únicamente dichos estrechos caen dentro del régimen específico estipulado en la parte III, secciones 2 y 3 de la Convención.

En efecto, como era de esperar, los Estados que tienen en sus territorios esos estrechos no están dispuestos a aceptar que existan regímenes diferentes para los mares territoriales por el hecho de que parte de ellos baña a esos estrechos, y por lo tanto han pedido que el régimen de paso inocente que existe en el mar territorial se aplique en los estrechos.²

Estados Unidos y la Unión Soviética, dicen que el limitar la libre navegación en cualquier forma, por los estrechos, traería como consecuencia grandes perjuicios para el comercio internacional, porque daría al Estado ribereño facultades para retrasarlo o entorpecerlo.

Añaden que la situación geográfica de muchos países los abliga a pasar por los estrechos para llegar a alta mar y que el libre tránsito a través de esos pasos es una cuestión vital importancia para su existencia.

¹LUCIO MORENO QUINTANA.—Derecho Internacional Público. Buenos Aires, 1950.

² Estados Unidos y la Unión Soviética.

La Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, al hablar de las características y limitaciones que implica el paso inocente, dice al respecto: " El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar, o el mar territorial de un Estado extranjero ". (artículo 16, No.4).

Dentro de los estrechos más importantes se pueden mencionar el de Gibraltar, Calais, Malaca y Bab-el-Mandeb, que son utilizados para la navegación internacional, excluyendo inexplicadamente a los demás estrechos, en los cuales se deberán aplicar las reglas del paso inocente.

1.- El régimen de paso inocente, de conformidad con la sección 3 de la parte II, se aplicará en los estrechos utilizados para la navegación internacional:

- a) Excluidos de la aplicación del régimen de paso en tránsito en virtud del párrafo 1 del artículo 38; o
- b) Situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado.

2.- No habrá suspensión alguna del paso inocente a través de tales estrechos.

(Sección 3. Paso inocente, artículo 45 de la Convención).

Artículo 38. Derecho de paso en tránsito.

1.- En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental. (isla: es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

La pleamar es el fin de lo creciente del mar.), y del otro lado de la isla existe una ruta de alta mar o que atraviere una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.

2.- Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá:

- el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho;
- para salir de dicho Estado o para regresar de él,

con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.

3.- Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención

En el fondo, el triunfo de la tesis de las 12 millas dependerá de la forma en que se logre conciliar la libertad de navegación con la soberanía del Estado ribereño.

En este sentido se avanzó con la tesis de "paso en tránsito" y no la de libertad de navegación y sobrevuelo.³

Se cree que el "paso en tránsito" traduce ya un afán conciliatorio especialmente en relación con aquellos estrechos que ahora dejan de tener sectores de alta mar para convertirse en mar territorial de los Estados ribereños; ya que excluye, en consecuencia, la libertad de navegación como libertad del mar y la substituye por otro principio que es más acorde con la soberanía territorial del Estado ribereño. Principio llamado del paso en tránsito que es excluyente de toda actividad ajena al mero tránsito. Es legítimo creer que una regulación adecuada de este principio podrá conciliar las posiciones extremas que exigen la libertad de navegación, por un lado, o que reconocen únicamente el "derecho de paso inocente", por otro lado.⁴

³V. propuesta del Reino Unido relativa al "paso por estrechos utilizados para la navegación internacional" contenida en el "proyecto de artículos sobre el mar territorial y los estrechos" Doc./A/Conf. 62/C.2/L.3 del 3 de julio de 1974.

⁴JORGE A. VARGAS. Derecho del mar. página 166.

El paso en tránsito es en consecuencia un aspecto del paso inocente y en el proyecto mismo se trata al tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional como un aspecto del paso inocente que existe en mar territorial. El derecho de paso inocente forma la base del régimen tradicional de la navegación por el mar territorial.

CONVENCION DE 1958 RESPECTO AL DERECHO DE PASO INOCENTE

La Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua estableció la presunción de la inocencia del paso mientras no fuera perjudicial para la paz, el orden y la seguridad del Estado ribereño. Es decir todo paso se presume inocente al navegar por el mar territorial y la demostración en contrario le compete al Estado ribereño.

Dos tendencias principales se manifestaron en la Convención de Ginebra de 1958 y fue en cuanto a la determinación del carácter inocente del paso de las naves, pues por un lado no sólo se indica que el paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño, sino que se trata de señalar cuales son esas actividades perjudiciales.

A continuación escribo los párrafos pertinentes al "Derecho de paso inocente" probados en la I Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1958 en Ginebra.

- Art. 14.-
- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en estos artículos, los buques de cualquier Estado, con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.
 - 2) Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para dirigirse a estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar o viniendo de ella.
 - 3) El paso comprende el derecho de detenerse y fondear, pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no constituyan más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo.

4) El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. Tal paso se efectuará con arreglo a estos artículos y a otras disposiciones del Derecho Internacional.

5) No será considerado inocente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado ribereño a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial.

6) Los buques submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y demostrar su bandera.

Art. 15. 1) El Estado ribereño no ha de poner dificultad al paso inocente por el mar territorial.

2) El estado ribereño está obligado a dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenazan a la navegación en su mar territorial.

Art. 16. 1) El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2) Respecto de los buques que se dirigen hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene, además, el derecho de tomar las medidas necesarias para impedir cualquiera infracción de las condiciones aplicables a la admisión de dichos buques en tales aguas.

3) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4) el Estado ribereño puede, sin discriminación entre los buques extranjeros, suspender temporalmente, y en determinados lugares de su mar territorial, el paso inocente de los buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad. La suspensión solo tendrá efecto cuando se haya publicado en la debida forma.

- 4) El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar, o el mar territorial de un Estado extranjero.

Art. 17 Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con estos artículos y con las demás normas de Derecho Internacional y, especialmente, a las leyes y reglamentos relativos a los transportes y a la navegación.

Art. 23 Cuando el buque de guerra no cumpla las disposiciones establecidas por el Estado ribereño para el paso por el mar territorial y no tenga en cuenta la invitación que se le haga a que las respete, el Estado ribereño podrá exigir que el buque salga del mar territorial.

La disposición contenida en el artículo 5 No 2 de la citada Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, se refiere a que cuando el trazado de una línea de base resca produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte del mar territorial o de la alta mar, existirá en esas aguas el derecho de paso inocente. De acuerdo a esto se formulan dos hipótesis:

1) Se prevé que el trazado de la línea de base traerá como consecuencia que aguas consideradas tradicionalmente como mar territorial, pasen a ser aguas interiores.

2) Que aguas consideradas como alta mar pasen a ser mar territorial.

El paso inocente, desde el punto de vista consuetudinario, es el hecho de navegar en el mar territorial y por lo tanto el hecho de navegar en aguas interiores, no puede ser objeto de la aplicación de las disposiciones del derecho de paso inocente. De ahí la necesidad de una regulación ad-hoc.⁶

De una manera general las aguas interiores son todas las aguas de las que se ocupa el Derecho Marítimo Público Internacional, y son aquellas sobre las que son más acentuadas las manifestaciones del poder del Estado de cuyo territorio forman parte.

El derecho de paso inocente no existe en las aguas interiores en provecho de los buques extranjeros. El Estado puede aún disponer a su voluntad de la existencia de esas aguas. Al Estado le es permitido suprimirlas aun cuando ellas estén abiertas a la navegación extranjera después de un tiempo inmemorial.⁶

Un Estado ejerce completa soberanía sobre sus aguas interiores, excepto que existe el derecho de paso inocente para los buques extranjeros en zonas que no habían sido consideradas como aguas interiores antes del establecimiento de un sistema de líneas de base rectas (artículo 6.2 de la Convención).

Es interesante aclarar que, de acuerdo con el Convenio sobre Mar Territorial y Zona Contigua aprobado por la Conferencia de Ginebra, el Estado ribereño está obligado a conceder un derecho de tránsito inocente a través de dichas aguas, y en el que se indicó que, cuando el trazado de una línea de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte del mar territorial o de alta mar, como se mencionó anteriormente, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente.⁷

⁶JORGE.A.VARGAS. Derecho del Mar página 172.

⁶Gidel Gilbert. Le droit International public de la mer. t II, p. 35.

⁷J.L.de Azcárraga. - "Aguas Históricas." Madrid. 1962.

JURISDICCION SOBRE BARCOS MERCANTES

Por razones fundadas en el derecho de seguridad y autodefensa, un Estado puede :

- Prohibir o limitar el acceso a sus aguas territoriales de buques de guerra extraños;
- Puede prescribir maniobras o prácticas artilleras a distancia fija de la costa;
- Y puede impedir a prácticos extranjeros servir dentro de sus aguas.
- También puede promulgar normas de navegación aplicables a todos los buques-nacionales y extranjeros- acerca de reglas de la navegación, practica obligatoria, y protección de boyas, balizas, buques-faros, cables submarinos y oleoductos dentro de sus aguas territoriales.

No obstante, el control de un Estado sobre los mercantes extranjeros queda sujeto al derecho de estos últimos al paso inocente, que muy bien ha sido sostenido por varios juristas internacionales en el pasado y que se sigue teniendo igual validez hoy día.

Hay varias concepciones respecto al derecho de paso inocente por varios tratadistas y son las siguientes:

-Gentilis.- aunque opuesto a la doctrina del mar libre, estaba sin embargo en a favor del paso pacífico, que, a su juicio, comprendía el derecho de entrar y salir de aguas territoriales.*

- Vattel.- sostiene análogamente que ninguna nación puede rehusar el acceso a barcos no sospechosos, para fines inocentes, sin infringir su deber .*

*Hispanicae Advocacionis, l. c. 6, p. 25- transire est intrare et exire .

*Le droit del gens, vol. 1, p. 248.

- Cavaglieri.- opina que las exigencias del comercio marítimo y de las libres comunicaciones internacionales justifican una limitación del derecho exclusivo del Estado ribereño, el cual además no tiene interés en oponerse a que los buques crucen simplemente por sus aguas, a una distancia considerable de la costa.

Esta opinión está corroborada por la resolución contenida en el artículo 2 del Estatuto anexo a la Convención de Barcelona del 20 de abril de 1921, que expresa: " Los Estados contratantes autorizarán el tránsito a través de sus aguas territoriales de conformidad con las condiciones y reservas acostumbradas". Naturalmente, el tránsito es permitido, siempre y cuando sea " inocente ", es decir cuando no acarree ningún perjuicio o peligro a la seguridad, al orden público o a los legítimos derechos o intereses del Estado ribereño.

Así pues, cualquiera que sea el sistema que se adopte, el Estado está en la obligación de respetar la libre navegación en el mar territorial en virtud del principio de " paso inocente ", lo que implícitamente establece una limitación o restricción del derecho de dominio del Estado.

El paso incluye el derecho a detenerse y fondear el ancla, pero solamente en la medida en que ello constituya las incidencias ordinarias de la navegación¹⁹ o resulte necesario por el mal tiempo o por averías en el buque.

El mismo principio adoptó el Instituto de Derecho Internacional en su Conferencia de Amsterdam en 1957, a efectos de que los barcos extranjeros tienen derecho de paso inocente en el mar territorial, incluso el derecho de pararse y fondear allí, con tal que este derecho constituya incidencia ordinaria de la navegación o lo hagan necesario fuerza mayor o algún peligro

¹⁹Conferencia de la Haya, 1930, Actes, III, pag. 213, art. 3 (3) del proyecto Cf. GIDEL, vol. III, págs. 204-291, y Smith: The law and custom of the sea, 2. ed (1950), págs. 35 y sgs.

El derecho de paso inocente, por tanto, ha de considerarse como establecido del modo más completo para todos aquellos buques que surquen los mares en misión legal. Es consecuencia del principio de la libertad de los mares. Además ningún Estado tiene derecho a exigir impuestos o requerir el pago de un tributo alguno referente al paso inocente de buques a través de sus aguas territoriales, salvo como consideración a servicios especiales prestados a los mismos; es decir, por el simple paso el Estado ribereño no podrá cobrar impuestos a los buques extranjeros; pero sí podrá cobrar remuneración por los servicios que el Estado preste para facilidad y seguridad de la navegación. (artículo 18). Estos cobros se harán a todos los barcos, sin discriminación alguna. (art. 7).

El Estado costero no podrá poner obstáculos en la ruta de barcos que surquen el mar territorial (art. 14), reconociendo así el derecho de paso inocente, con tal que no se realice algún acto perjudicial para la seguridad, la política pública o los intereses fiscales del Estado (art. 5). Los Estados costeros pueden adoptar todas las medidas necesarias para garantizar todos esos derechos, y por legislación, conforme al uso internacional (la costumbre), todo Estado costero puede proveer lo siguiente:

- a.- seguridad del tráfico, protección de canales y balizas.
- b.- protección contra contaminaciones de toda índole.
- c.- protección de los recursos y productos del mar territorial.
- d.- de los derechos de pesca, caza y análogos pertenecientes al Estado costero (art. 6).

DE LOS BUQUES DE GUERRA RESPECTO AL DERECHO DE PASO INOCENTE.

En cuanto al paso inocente de los barcos de guerra, se discutió la cuestión referente de que si los barcos de guerra disfrutaban o no del derecho de paso inocente. Creo que la opinión más acertada fue la de que no debe negárseles el paso cuando las aguas territoriales están situadas de manera que el hecho de atravesarlas sea necesario para el tráfico internacional.

Este asunto lo han estudiado el Instituto de Derecho Internacional y la Asociación de Derecho Internacional. El primero de ambos organismos aprobó en 1894 una Resolución a efectos de que todos los buques, sin distinción, disfrutan del derecho de paso inocente a través de sus aguas territoriales sujeta a los derechos beligerantes de regular dicho paso (art. 5). El artículo 7 empero, excluía de esta disposición a los buques de guerra y otros asimilados a ellos.¹¹

El libre paso de buques de guerra puede quedar sujeto a normas especiales emanadas del Estado territorial. Por otra parte la Asociación de Derecho Internacional se inspiró en principios algo más liberales al votar en su Conferencia de Viena de 1926, diciendo " que los buques de todos los países, tanto públicos como privados, tienen derecho al paso inocente.

La tercera Conferencia de las Naciones Unidas indica al respecto lo siguiente:

" Para los efectos de esta Convención, se entiende por buques de guerra , todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación este sometida a la disciplina de las fuerzas armadas. (art. 29).

Cuando un buque de guerra no cumpla con las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial. (art. 30).

Es evidente que el Estado ejerce un derecho de jurisdicción limitado en tiempo de paz, por el tránsito inocente (jus passagii sive transitus innocui).¹²

El derecho de libre tránsito es el del buque de guerra, y el derecho de seguridad es el del Estado ribereño, lo cual establece implícitamente, un compromiso entre los intereses de los Estados ribereños y los intereses de los otros Estados.¹³

¹¹ Conferencia de París, Annuaire, vol. XIII, pág. 329.

¹² EL ALVARADO GARAICOA TEODORO. El dominio del mar. pag. 34.

¹³ MANERA REGUEYRA. - " El tránsito inocuo de los buques ". Madrid 1964.

De todo esto, hay que tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

- El Estado ribereño posee el derecho de soberanía sobre su mar territorial pero, sujeto a limitaciones a favor de los buques de los otros Estados, como la del tránsito inocente, limitaciones que no rigen para las aguas interiores; pero este tránsito inocente puede ser restringido, así mismo, por el Estado ribereño, en circunstancias excepcionales.

A su vez, el Estado ribereño, en ejercicio de su soberanía, puede reglamentar el derecho concedido a los buques que transiten por el mar territorial, en las siguientes circunstancias:

a) respecto de ciertas zonas de su mar territorial cuando estas revisten las características de zonas cerradas o prohibidas para la navegación extranjera;

b) por razones militares de defensa;

c) respecto de submarinos de guerra, salvo que naveguen en superficie;

d) prohibir que durante el tránsito se realicen ejercicio de tiro, sondeos, ejecución de sentencias capitales, etc.;

e) cuando no existen relaciones diplomáticas entre el Estado ribereño y el de la bandera del buque;

f) cuando existe un estado de conmoción pública o un periodo revolucionario.

Para que el paso pueda ser inocente, el buque tiene que navegar inocentemente y abstenerse de cualquier maniobra que pueda ser considerada hostil por el Estado ribereño.

El tratadista francés Gilbert Gidel, admite que no puede ser considerado como inocente, el tránsito, en dos casos:

1) Cuando el barco utiliza el mar territorial con la intención de realizar un acto perjudicial para el Estado ribereño;

2) Cuando la actividad del buque signifique un atentado a determinados intereses del Estado ribereño.

La mayoría de los internacionalistas afirman que el derecho de tránsito inocente no se extiende a los buques de guerra, Sin embargo, la práctica consuetudinaria admitió el tránsito inocente de los buques de guerra por los mares territoriales.

De todo lo anterior expuesto, surge la pregunta de que si el paso inocente es un derecho o se trata de una cortesía internacional ?

El tratadista Garaicoa dice que no hay resolución jurídica al respecto.

Gidel, dice que el tránsito de los buques de guerra por el mar territorial no es un derecho sino una tolerancia.

En fin la mayoría de los tratadistas lo consideran como una tolerancia.

Por otro lado están los que sí lo consideran un derecho.

García Arias, Lawrence y Schating, opinan que es un verdadero derecho pues, en la expresión "derecho de tránsito inocente", la condición se refiere al carácter del tránsito, no a la calidad del navío; y, que la circunstancia de ser barco mercante o un buque de guerra no varía en nada el principio jurídico de que existe un derecho de uso común por el mar territorial extranjero que no puede ser restringido arbitrariamente, sino por razones de conservación nacional.

Los Estados poseen el pleno derecho de soberanía sobre sus mares territoriales, y no underecho de soberanía sino el derecho de soberanía, entendiendose por "soberanía" el conjunto de las competencias ejercidas sobre la base del Derecho Internacional; es decir, es el poder absoluto y perpetuo del Estado.

ACONTECIMIENTOS RECIENTES EN LA PRACTICA DE LOS ESTADOS
(DERECHO DE PASO INOCENTE)

FRANCIA

Decreto No 85/185, de 6 de febrero de 1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas.

Artículo 1. Los buques extranjeros gozarán del derecho de paso por aguas territoriales francesas de conformidad con las reglas de paso inocente según las define el presente Decreto.

Artículo 2. Se entiende por paso el hecho de navegar por aguas territoriales con el fin de:

a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores;

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella;

El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o dificultad grave.

Artículo 3. El paso inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado.

Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna actividad que no esté relacionada directamente con el paso, incluso :

1.- Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado, o que de cualquier otra forma viole los principios del derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

2.- Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;

3.- Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado;

4.- Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado;

5.- El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;

6.- El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;

7.- El ambarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos en vigencia;

8.- Cualquier acto de contaminación intencional y grave;

9.- Cualesquiera actividades de pesca;

10.- La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;

11.- Todo acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones ubicados en territorio francés o en aguas territoriales francesas.

Artículo 4. Los submarinos y otros vehículos sumergibles deberán navegar en el mar territorial en la superficie y enarbolar su pabellón.

Artículo 5. El prefecto marítimo, en la Francia continental, y el representante del Gobierno, en los departamentos de ultramar, territorios de ultramar y la comunidad territorial de Mayotte, podrán adoptar las medidas necesarias en las aguas territoriales bajo su jurisdicción para impedir o interrumpir todo paso que no sea inocente.

En el caso de buques extranjeros que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, las autoridades mencionadas podrán también adoptar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que está sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria.

Artículo 6. Las autoridades mencionadas en el artículo 5 podrán, cuando sea necesario y habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través de aguas territoriales francesas utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que hayan designado o prescrito, en particular en el caso de buques cisterna, de propulsión nuclear y de los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos. Las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico se indicarán en las cartas marinas a las que se dará la debida publicidad.

Estas mismas autoridades podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión fuera indispensable para la protección de su seguridad, que incluye la realización de ejercicios con armas. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

Artículo 7. Las disposiciones del presente Decreto serán aplicables a los territorios de ultramar y a la comunidad territorial de Mayotte.

Artículo 8. El Guardasellos y Ministro de Justicia, el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Defensa, el Ministro del Interior y de la Descentralización, el Ministro de Urbanización, Vivienda y Transporte, el Secretario de Estado del Ministro del Interior y la Descentralización responsable de los departamentos y territorios de ultramar, y el Secretario de Estado del Ministro de Urbanización, Vivienda y Transporte responsable de asuntos marítimos, tendrán a su cargo, cada uno en la esfera de sus propias atribuciones, la ejecución del presente Decreto, que se publicará en la Gaceta Oficial de la República de Francia.

GUINEA ECUATORIAL

Ley No 15/1984, de 12 de noviembre de 1984, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial.

CAPITULO I

EL MAR TERRITORIAL

Artículo 1. La soberanía de la República de Guinea Ecuatorial se extiende a todo el territorio nacional, integrado conforme los límites heredados de la época colonial por la zona continental denominada Río Muni y las Islas de Bioko, Annobón, Corisco, Elobey Grande, Elobey Chico e islotes adyacentes, aguas internas y la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.

Esta soberanía se ejerce de conformidad con el derecho internacional, sobre la columna de agua, el lecho, el subsuelo, los recursos de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente.

Artículo 2. La anchura del mar territorial será de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base.

Artículo 3. La línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa

Sin embargo, cuando existan desembocaduras de ríos, bahías, puertos, islas y otros accidentes las líneas de base para medir el mar territorial serán las líneas de base rectas que, de conformidad con el derecho internacional, señale la Comisión Técnica prevista en esta misma ley.

Artículo 4. Salvo disposición contraria, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forma parte de las aguas interiores de la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 5. En relación con los Estados ribereños cuyas costas adyacentes a las de la República de Guinea Ecuatorial o se hallan situadas frente a las mismas, el mar territorial no se extenderá más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dichos Estados, trazados de conformidad con el derecho internacional.

Artículo 6. Los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial de la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 7. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Guinea Ecuatorial.

Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Guinea Ecuatorial si el buque realiza en el mar territorial algunas de las actividades que se indican a continuación:

a) Cualquier amenaza o uso de fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de Guinea Ecuatorial o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;

c) Cualquier acto de propaganda o cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad de Guinea Ecuatorial;

d) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o de dispositivos militares;

e) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda, o persona, en contra de los leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de migración o sanitarios de Guinea Ecuatorial;

f) Cualquier acto de contaminación internacional y grave contrario al derecho internacional;

g) La realización de cualesquiera actividades de pesca, de investigación o levantamientos hidrográficos sin la correspondiente autorización o licencia;

m) Cualquiera acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualquier otro servicio o instalaciones de Guinea Ecuatorial;

l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

Artículo 8. En el mar territorial los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

Artículo 9. No obstante lo dispuesto en el artículo 4 de esta Ley, los buques extranjeros, por el mero hecho de ejercer el derecho de paso inocente a través del mar territorial, se comprometerán en observar las leyes y reglamentos ecuatoguineos relativos al paso inocente eventualmente dictados sobre todas o algunas de las siguientes materias:

a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;

b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones;

c) La protección de cables y tuberías;

d) La conservación de los recursos vivos del mar;

e) La prevención de infracciones de las leyes y reglamentos de pesca;

f) La preservación del medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación del mismo;

g) La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos;

h) La prevención de las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, fronteros de migración y sanitarios.

MEXICO

Ley Federal del Mar, 8 de enero de 1986

DE LAS ZONAS MARINAS MEXICANAS

CAPITULO I

Del Mar Territorial

Artículo 23. La Nación ejerce en una franja del mar, denominada mar territorial, adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las aguas marinas interiores.

Artículo 24. La soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar.

Artículo 25. La anchura del mar territorial Mexicano, es de 12 millas marinas (22.224 metros), medidas de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 26. Los límites del mar territorial se miden a partir de las líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas, determinadas de conformidad con las disposiciones del Reglamento de la presente Ley.

Artículo 27. El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas, del punto más próximo de las líneas que constituyan su límite interior, determinadas de conformidad con el artículo 26 de esta Ley con las disposiciones pertinentes de su Reglamento.

Artículo 28. Cualquier esclavo que ingrese al mar territorial en una embarcación extranjera alcanzará, por ese solo hecho, su libertad y la protección de las leyes, en los términos del artículo 2 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 29. Las embarcaciones de todos los Estado, sean ribereño o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial Mexicano.

Artículo 30. Cuando una embarcación de guerra extranjera no cumpla las normas de esta Ley, de su reglamento y de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate la invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga inmediatamente del mar territorial Mexicano.

Artículo 31. El Poder Ejecutivo exigirá la responsabilidad del Estado del pabellón por cualquier pérdida o daño que sufra la Nación como resultado del incumplimiento, por una embarcación de guerra u otra embarcación de Estado destinada a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos nacionales relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y otras normas aplicables de derecho internacional.

Artículo 32. Con las excepciones previstas en las disposiciones de éste Título, ninguna disposición de esta Ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho las embarcaciones extranjeras de guerra y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, por estar sujetas sólo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y, con base en la reciprocidad a las embarcaciones de Estado destinadas a fines comerciales.

Artículo 33. El sobrevuelo de aeronaves extranjeras en el mar territorial está sujeto a las leyes nacionales, de conformidad con las obligaciones internacionales de los Estados Unidos Mexicanos en la materia y su inspección, vigilancia y control quedan sujetas exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Poder Ejecutivo Federal, en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y otras disposiciones legales vigentes.

O M A N

Decreto Real relativo al mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, de 10 de febrero de 1981

EL MAR TERRITORIAL

Artículo 1. El Sultanato de Omán ejerce plena soberanía sobre el mar territorial y el espacio aéreo del Sultanato, así como sobre el lecho y el subsuelo de ese mar, sin perjuicio del principio de paso inocente de embarcaciones y aviones de otros Estados a través de los estrechos internacionales, y de las leyes y reglamentaciones del Sultanato relativas al mismo.

Artículo 2. El mar territorial del Sultanato se extiende a 12 millas marinas (22.224 metros), medidas de acuerdo con las siguientes normas y reglamentaciones:

a) El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos se encuentra a una distancia de 12 millas marinas del punto más próximo de la línea de base;

b) Salvo disposición en contrario del presente Decreto, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa del continente o de las islas y rocas;

c) El Gobierno del Sultanato de Omán emitirá una directiva que fijará la aplicación del sistema de líneas de base rectas y determinará las líneas de base para cualquier parte de la costa del Sultanato, así como las líneas relativas a las aguas cerradas que se encuentran en golfos y bahías o entre islas y la costa del continente.

Toda línea descrita en la directiva se considerará línea de base. En el caso de que fuera necesario el Gobierno del Sultanato de Omán podrá enmendar o revocar toda disposición que se promulgue en virtud de la presente cláusula.

Nota de la República Islámica del Irán.
4 de febrero de 1983

El Representante Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y, en relación con la nota No MO/264/82, de fecha de 31 de agosto de 1982, de la Misión Permanente de Omán ante las Naciones Unidas, distribuida con la comunicación No. LE 113 (3-3) de la Secretaría, de fecha 23 de noviembre de 1982, tiene el honor de informar que el Gobierno de la República Islámica del Irán considera la notificación del 10 de junio de 1982, que acompaña a la nota No MO/264/82, de 31 de agosto de 1982, de la Misión Permanente de Omán, una extensión unilateral de las aguas internas y del mar territorial de Omán. Por consiguiente, el Gobierno de la República Islámica del Irán, con arreglo a las disposiciones del derecho internacional, incluidos los artículos 4 y 5 de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de 1958, así como el artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982, supone que dicha notificación no modificará el carácter jurídico de esa zona en lo que respecta al derecho de paso de los buques de terceros países, que éstos han ejercido de un modo tradicional e histórico.

Se agradecerá mucho que la presente notificación se transmita a las Misiones Permanentes de los Estados Miembros ante las Naciones Unidas.

El Representante Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas aprovecha esta oportunidad para reiterar al Secretario General de la ONU las seguridades de su consideración más distinguida.

* Nota verbal de 21 de junio de 1983 (LE 113/ (3-3)).

SENEGAL

Ley No 85-14 sobre la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental, 25 de febrero de 1985.

Artículo 1. La anchura del mar territorial se fija en una distancia de 12 millas marinas a partir de las líneas de base, cuyos puntos de referencia se determinan por decreto.

Artículo 2. Se crea una zona contigua de 12 millas marinas medidas a partir del límite exterior del mar territorial.

Artículo 3. El Senegal ejerce su soberanía sobre toda la extensión de su mar territorial.

Artículo 4. En la zona contigua, el Senegal toma las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios en su territorio o en su mar territorial, y para sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos que se cometen en su territorio o en su mar territorial.

Artículo 5. Las disposiciones anteriores relativas al mar territorial no perjudican el derecho de paso inocente reconocido a todos los buques extranjeros, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada por el Senegal el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica).

UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS

Ley de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre la frontera del Estado Soviético, 24 de noviembre de 1982.

Artículo 13. El paso inocente a través de las aguas territoriales de la Unión Soviética.

Se permitirá el paso inocente a través de las aguas territoriales (mar territorial) de la Unión Soviética para atravesarlas sin entrar en las aguas interiores de la Unión Soviética, para proseguir hacia las aguas interiores y puertos de la Unión Soviética, o para abandonarlas para alcanzar la alta mar.

Los buques extranjeros no militares gozarán del derecho de paso inocente a través de las aguas territoriales (el mar territorial) de la Unión Soviética para entrar a las aguas interiores de la Unión Soviética de acuerdo con la legislación soviética y con los acuerdos internacionales concertados por la Unión Soviética.

Los buques extranjeros no militares que ejerzan el derecho de paso inocente seguirán las rutas de navegación acostumbradas o la ruta recomendada por los órganos soviéticos competentes, y respetarán las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico.

El patrón de un buque no militar extranjero que haya violado los reglamentos relativos al paso inocente se considerará responsable de conformidad con la legislación soviética.

Los buques de guerra y vehículos submarinos extranjeros gozarán del derecho de paso inocente a través de las aguas territoriales de la Unión Soviética de conformidad con los procedimientos que establezca el Consejo de Ministros de la Unión Soviética. No obstante ello, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

VANUATU

Ley No. 23 de 1981 sobre las Zonas Marítimas *

EL DERECHO DE PASO

6. 1) Con sujeción a las disposiciones de la presente ley, todos los buques extranjeros gozán del derecho de paso inocente a trves de las aguas archipelágicas y el mar territorial.

2) El ministro, después de celebrar consultas con el ministro responsable del transporte y las comunicaciones, podrá designar por orden publicada en la Gaceta Oficial, las vías marítimas y rutas aéreas adecuadas para el paso rápido e ininterrumpido de buques y aeronaves a través de las aguas archipelágicas y territoriales o sobre ellas, y podrá también prescribir dispositivos de separación del tráfico para garantizar el paso seguro de los buques a través de los canales estrechos de esas vías marítimas.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD CELEBRADO ENTRE ARGENTINA Y CHILE EL 18 DE OCTUBRE DE 1984

Artículo 3. El paso de los buques argentinos se hará en forma continua e ininterrumpida. En caso de detención o fondeo por causa de fuerza mayor en la ruta indicada en el artículo 1, el Comandante o Capitán del buque argentino informará del hecho a la autoridad naval chilena más próxima.

Artículo 4. En los casos no previstos en el presente Tratado, los buques argentinos se sujetarán a las normas del derecho internacional. Durante el paso dichos buques se abstendrán de realizar cualquier actividad que no esté directamente relacionada con el paso, como las siguientes: ejercicios o prácticas con armas de cualquier clase, lanzamiento, aterrizaje, o recepción de aeronaves o dispositivos militares a bordo, embarco o desembarco de personas, actividades de pesca, investigaciones, levantamientos hidrográficos, y actividades que puedan perturbar la seguridad y los sistemas de comunicación de la República de Chile.

La Convención sigue teniendo gran influencia sobre los acontecimientos de política nacional relacionados con las cuestiones del Derecho del Mar. Varios Estados, incluyendo a México, han instituido legislación sobre diversas cuestiones marítimas que se refieren específicamente a asuntos como la determinación de las líneas de base, la extensión y el estatuto del mar territorial, el establecimiento de zonas económicas exclusivas, la definición de la plataforma continental y la delimitación de los límites marítimos entre Estados con costas opuestas o adyacentes.

El número de Estados que reivindica un mar territorial de 12 millas, continúa aumentando, y es importante observar que algunos Estados que habían delimitado su mar territorial a una anchura superior a las 12 millas náuticas, ya han modificado su legislación para conciliarla con las disposiciones pertinentes de la Convención.

* DECLARACIONES HECHAS AL FIRMAR LA CONVENCION

REPUBLICA ISLAMICA DEL IRAN

La República Islámica del Irán entiende que:

1) Pese a que el propósito de la Convención es ser un instrumento legislativo de aplicación general, algunas de sus disposiciones son simplemente producto de un quid pro quo que no representa necesariamente la codificación de normas obligatorias. Por tanto, parece lógico y conforme con el artículo 34 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados que sólo los Estados partes en la Convención sobre el Derecho del Mar puedan beneficiarse de los derechos contractuales que emanen de ella.

Estas consideraciones atañen especialmente (aunque no exclusivamente) a los puntos siguientes:

- El derecho de tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional (parte III, secc.2, art. 38).

- El concepto de " zona económica exclusiva " (parte V).

- Todas las cuestiones relativas a la Zona Internacional de los fondos marinos y al concepto de " patrimonio común de la humanidad " (parte I).

2) A la luz del derecho consuetudinario internacional, el artículo 21, considerado junto con el artículo 19 (sobre el significado de paso inocente) y el artículo 25 (sobre los derechos de protección del Estado ribereño), reconoce (si bien implícitamente) el derecho de los Estados ribereños de adoptar medidas para salvaguardar su seguridad, incluso leyes y reglamentos sobre, entre otras cosas, el requisito de la autorización previa para los buques de guerra que vayan a ejercer el derecho de paso inocente a través del mar territorial..

R U M A N I A

1.- En su condición de país en situación geográfica desventajosa y situado sobre un mar de escasos recursos vivos, Rumania reafirma la necesidad de que se fomente la cooperación internacional en pro de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas, sobre la base de acuerdos justos y equitativos que garanticen el acceso de los países pertenecientes a esa categoría a los recursos vivos de las zonas económicas de otras regiones o subregiones.

2.- La Republica Socialista de Rumania reafirma el derecho de los Estados ribereños de adoptar medidas para salvaguardar su seguridad, incluido el derecho de aprobar leyes y reglamentaciones nacionales relativos al paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial.

El derecho de adoptar medidas de esa índole se ajusta plenamente a los artículos 19 y 25 de la Convención y se especificó asimismo en la declaración formulada por el Presidente de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en la sesión plenaria de la Conferencia celebrada el 26 de abril de 1982.

S U D A N

1) En virtud de lo dispuesto en el artículo 310 de la Convención, el Gobierno del Sudán hará las declaraciones que estime necesarias con miras a precisar su posición en lo que atañe al contenido de ciertas disposiciones de ese instrumento.

2) El sudán desea reafirmar la declaración hecha en la sesión plenaria del 26 de abril de 1982 [por el Presidente] de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con respecto al artículo 21, sobre las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente; a saber, que el hecho de que se retirara la enmienda presentada en aquel momento por varios Estados, sobre todo para proteger su seguridad, de conformidad con el artículo 19, sobre el significado de " paso inocente ", y del artículo 25, sobre los derechos de protección del Estado ribereño.

S U E C I A

En lo que atañe a las partes de la Convención relativas al paso inocente por el mar territorial, el Gobierno de Suecia tiene la intención de seguir aplicando el régimen actual en lo que respecta al paso de buques de guerra extranjeros y otros buques de propiedad estatal que se utilicen con fines no comerciales a través del mar territorial de Suecia, dado que dicho régimen es plenamente compatible con la Convención.

DECLARACIONES HECHAS AL RATIFICAR LA CONVENCION.

E G I P T O

Declaración relativa al paso de buques de propulsión nuclear o de características similares por el mar territorial de Egipto.

De conformidad con las disposiciones de la Convención relativas al derecho del Estado ribereño a reglamentar el paso de buques por su mar territorial, y por cuanto el paso de buques extranjeros de propulsión nuclear y de buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas entraña diversos riesgos:

Por cuanto en el artículo 23 de la Convención se estipula que los buques de esa índole deberán, al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.

El Gobierno de la República Árabe de Egipto declara que exigirá de los buques citados que obtengan una autorización antes de adentrarse en el mar territorial de Egipto, hasta tanto se hayan concertado esos acuerdos internacionales y Egipto sea parte de ellos.

Declaración relativa al paso de buques de guerra por el mar territorial de Egipto

[En lo que respecta a las disposiciones de la Convención relativas al derecho del Estado ribereño de reglamentar el paso de buques por su mar territorial:]
Se garantizará a los buques de guerra el paso inocente por el mar territorial de Egipto previa notificación.

Finalmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue observando paulatinamente todos los acontecimientos ocurridos desde las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960, y desde entonces han acentuado la necesidad de una nueva Convención sobre el Derecho del Mar que sea más aceptable por la comunidad internacional.

Reconociendo la conveniencia de establecer por medio de esta Convención el respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares.

EL INDICE DEL DERECHO DE PASO INOCENTE QUE SE CONTEMPLA EN LA CONVENCION SOBRE DERECHO DEL MAR ES LA SIGUIENTE:

PARTE II

EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA SECCION 2. Limites del Mar Territorial

Artículo 8.- Aguas Interiores

1) Salvo lo dispuesto en la Parte IV, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado.

2) Cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el método establecido en el artículo 7, produzca de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención.

SECCION 3. PASO INOCENTE POR EL MAR TERRITORIAL.

Subsección A. Normas Aplicables a Todos los Buques.

Artículo 17.- Derecho de paso inocente.

Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

Artículo 18.- Significado de paso.

1.- Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores;

o

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.

2.- El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero solo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Artículo 19.- Significado de paso inocente.

1.- El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de Derecho Internacional.

2.- Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación :

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;

c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;

f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;

g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;

h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;

i) Cualesquiera actividades de pesca;

j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;

k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

Artículo 20. Submarinos y otros vehículos sumergibles.

En el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

Artículo 21.- Leyes y Reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente.

1.- El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentaciones relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;
- b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones;
- c) La protección de cables y tuberías;
- d) La conservación de los recursos vivos del mar;
- e) La prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca;
- f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de este;
- g) La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos;
- h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.

2.- Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

3.- El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

4.- Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

Artículo 42.- Vías Marítimas y Dispositivos de separación del Tráfico en el mar territorial.

1.- El Estado ribereño podrá, cuando sea necesario habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través del mar territorial utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que ese Estado haya designado o prescrito para la regulación del paso de los buques.

2.- En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas.

3.- Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta:

- a) Las recomendaciones de la organización internacional competente;
- b) Cualesquiera canales que se utilicen habitualmente para la navegación internacional;
- c) Las características especiales de determinados buques y canales; y
- d) La densidad del tráfico.

4.- El Estado ribereño indicará claramente tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en cartas a las que dará la debida publicidad.

Artículo 23.- Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas.

Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.

Artículo 24.- Deberes del Estado ribereño.

1.- El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención.

En especial, en lo que atañe a la aplicación de esta Convención o de cualesquiera leyes o reglamentos dictados de conformidad con ella, el Estado ribereño se abstendrá de:

- a) Imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente; o
- b) Discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste.

2.- El Estado ribereño dará a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial.

Artículo 25.- Derechos de Protección del Estado ribereño.

1.- El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2.- En el caso de que los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas o en esa instalación portuaria.

3.- El Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión solo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

Artículo 26.- Gravámenes que pueden imponerse a los buques extranjeros.

1.- No podrá imponerse gravamen alguno a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2.- Sólo podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

PARTE III

ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL

Sección 3. PASO INOCENTE.

Artículo 45.- Paso Inocente

1.- El régimen de paso inocente, de conformidad con la sección 3 de la Parte II, se aplicará en los estrechos utilizados para la navegación internacional:

a) Excluidos de la aplicación del régimen de paso en tránsito en virtud del párrafo 1 del artículo 38; o

b) Situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado.

2.- No habrá suspensión alguna del paso inocente a través de tales estrechos.

PARTE IV ESTADOS ARCHIPELAGICOS

Artículo 52.- Derecho de Paso Inocente.

1.- Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 53, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 50, los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas, de conformidad con la sección 3 de la Parte II.

2.- Los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

Artículo 53.- Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas .

1.- Los Estados archipelágicos podrán designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.

2.- Todos los buques y aeronaves gozan del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, en tales vías marítimas y rutas aéreas.

3.- Por " paso por las vías marítimas archipelágicas " se entiende el ejercicio, de conformidad con esta Convención, de los derechos de navegación y sobrevuelo en el modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

PARTE XII

PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

Sección 5. Reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

Artículo 211.- Contaminación causada por buques.

3.- Los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, darán la debida publicidad a esos requisitos y los comunicarán a la organización internacional competente. Cuando dos o más Estados ribereños establezcan esos requisitos de manera idéntica en un esfuerzo por armonizar su política en esta materia, la comunicación indicará cuales son los Estados que participan en esos acuerdos de cooperación. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón o este matriculado en su territorio que, cuando navegue por el mar territorial de un Estado participante en esos acuerdos de cooperación, comunique a petición de ése Estado, si se dirige a un Estado de la misma región que participe en esos acuerdos de cooperación y, en caso afirmativo, que indique si el buque reúne los requisitos de entrada a puerto establecidos por ese Estado. Este artículo se entenderá sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de paso inocente, ni de la aplicación del párrafo 2 del artículo 25.

4.- Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso inocente. De conformidad con la sección 3 de la Parte II, tales leyes y reglamentos no deberán obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros.

* La Convención de Ginebra sobre Derecho del Mar es muy clara y concisa respecto a todo lo relativo del derecho de paso inocente, si bien se compone de una serie de transacciones, forma un todo inseparable. Por ello no prevé la posibilidad de que se formulen reservas y por ello los Estados no pueden escoger lo que les guste y dejar a un lado lo que no les guste. En el derecho internacional, al igual que en el interno, los derechos y las obligaciones son inseparables como es el caso en el derecho de paso inocente.

EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN EL AMBITO NACIONAL

De acuerdo con la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, el Estado ribereño tiene el deber de permitir el paso inocente a través de su mar territorial, a los buques de cualquier Estado, ya sea que este derecho se ejerza sin penetrar las aguas interiores, o para dirigirse a éstas o viniendo de ellas, para dirigirse a Alta Mar.¹ Este paso tiene que ser verdaderamente inocente, es decir, que no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado costero.

El artículo 19 de la Convención menciona cuales son las actividades que se consideran perjudiciales.

Ahora bien, uno de los grandes problemas identificables dentro de la legislación mexicana es que no emplea el término de "paso inocente", y en su lugar garantiza a los buques extranjeros, el más amplio derecho de "libre navegación" por nuestro mar territorial.²

Este caso es un problema de terminología pues por una parte el legislador mexicano emplea el término de libre navegación, que no es otra cosa que el paso inocente pues esta terminología no quiere decir que el país esté renunciando a su derecho de exigir que se cumplan los requisitos del paso inocente. Se trata simplemente de ignorancia respecto a los términos adecuados.³

El hecho de que las leyes de Navegación y Comercio Marítimos o bien la Ley General de Vías de Comunicación señalan que la navegación de buques extranjeros en el mar territorial mexicano, se hará en los términos del derecho y tratados internacionales.

Esto puede resultar una manera muy cómoda de regular apropiadamente y en forma lo que es el derecho de paso inocente en México, pues sólo en el artículo 29 de la Ley Federal del Mar, del 8 de enero de 1986, establece lo siguiente:

¹Sección III de la Convención de Ginebra.

²Ver anexos: Ley de Navegación y Comercio Marítimos; y Ley de Vías Generales de Comunicación.

³ALBERTO SZE ELY, México y el Derecho Internacional del Mar, página 76.

" Las embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial Mexicano. "

A su vez el artículo 30 de la misma ley establece:

" Cuando una embarcación de guerra extranjera no cumpla las normas de esta Ley, de su reglamento y de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate la invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga inmediatamente del mar territorial Mexicano.

Estos dos artículos son los únicos que contemplan el término de paso inocente en la legislación mexicana, y sin decir ni siquiera cuales son las actividades que los buques extranjeros deben de acatar por parte de las disposiciones legales nacionales.

Tomando en cuenta el artículo 6 de la Ley Federal del Mar.

" La soberanía de la nación y sus derechos de soberanía, jurisdicciones y competencias dentro de los límites de las respectivas zonas marítimas, conforme a la presente ley, se ejercerán según lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el derecho internacional y la legislación nacional aplicable...

En éste artículo se puede observar que después de nombrar a la Constitución se nombra al derecho internacional secamente pues no llega a precisar que se trata de un derecho internacional que este incorporado a nuestra Constitución, al ordenamiento mexicano.

Esta falta de acotación resulta importante, porque en primer lugar los convenios y tratados internacionales, celebrados por México, que constituyen una parte del derecho internacional, sólo serán aplicables si son debidamente incorporados al ordenamiento patrio, mediante la aprobación y ratificación del Senado, y porque la expresión "derecho internacional" no se explica ni se define en la Ley Federal del Mar y por lo tanto resulta una expresión muy vaga, al grado de no poderse precisar cuándo ese derecho internacional reúne las condiciones para ser tomado como derecho propio.

El derecho internacional no prevé la libertad de navegación en el mar territorial o aguas interiores sino, por el contrario, el régimen del paso inocente. Además el hecho de que los buques extranjeros tengan que someterse también a la legislación nacional, es completamente incompatible con el régimen de libertad de navegación.

Esta obligación de respetar la legislación interna, es la misma que ordena, en el derecho internacional, que el paso inocente solo es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden y la seguridad del Estado ribereño.⁴

Otro problema que apunta el tratadista Alberto Szekely, consiste en haber usado una fórmula demasiado general, sin especificar a que tipo de leyes nacionales o extranjeras se quería hacer referencia, pues el artículo 3 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 21 de noviembre de 1963 estableció lo siguiente:

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

En este sentido hay que especificar que todos los buques extranjeros están sujetos a la legislación mexicana en términos de los requerimientos del paso inocente.

El régimen de reciprocidad se aplica exclusivamente a las cuestiones internas del buque o a la que suceda a bordo, sin infringir las obligaciones inherentes en el ejercicio del derecho de paso inocente.

Todas las violaciones a los requisitos del paso inocente, cuando sean tratadas en forma compatible por la legislación de ambos países, no dan a México ninguna jurisdicción sobre el barco extranjero.

⁴ALBERTO SZEKELY. México y el Derecho Internacional del Mar.

LEGISLACION SOBRE LA NAVEGACION

En México todos los barcos de guerra que no cumplan con las disposiciones mexicanas respecto al paso inocente en su mar territorial, les puede exigir que salgan de su mar territorial de inmediato, como lo dispuso el artículo 23 de la Convención de Ginebra de 1958.

México formuló una reserva al adherirse a esa Convención, respecto al artículo 21, en cuanto a su aplicación a las fracciones 1, 2 y 3 del artículo 19 y a las fracciones 2 y 3 del artículo 20, por la que rechaza que los buques del Estado utilizados con fines comerciales tengan que sujetarse al mismo régimen de jurisdicción fiscal, penal y civil aplicable a los buques mercantes y que, por lo tanto, los barcos propiedad del Estado, independientemente de su uso, gozan de inmunidad en el mar territorial mexicano salvo de que se trate de barcos estatales de países que objetaron la reserva mexicana y que no otorgan tal inmunidad a los barcos estatales mexicanos en sus respectivos mares territoriales.

LEGISLACION DE PESCA

El derecho internacional reconoce la soberanía del Estado costero sobre los recursos dentro de su mar territorial, la Convención de 1958, en la fracción 5 de su artículo 14 establece que:

" No será considerado inocentemente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado ribereño, a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial".

La legislación mexicana ha permitido la pesca por parte de extranjeros en sus aguas territoriales con sujeción a la Ley Federal de Pesca.

De acuerdo con el interés del país y los convenios y tratados internacionales, de los que México es parte, la Secretaría de Pesca sólo podrá autorizar el aprovechamiento de los recursos existentes en la Zona Económica Exclusiva, por parte de extranjeros, cuando existan excedentes de acuerdo a la capacidad de captura de los nacionales. En todo caso, se estará siempre a la más rigurosa reciprocidad (artículo 4o de la Ley Federal de Pesca).

El buque extranjero tiene que acatar ciertas concepciones y permisos para poder pescar dentro del mar territorial mexicano.

LEGISLACION PENAL

En principio como se mencionó anteriormente, el buque que pasa por un mar territorial extranjero estará sujeto a la legislación del país ribereño.

La Jurisdicción penal sólo podrá ejercitarla el Estado costanero cuando la infracción de que se trate tenga consecuencias en el territorio del Estado, si la infracción de que se trate tenga consecuencias en el territorio del Estado, si la infracción puede alterar la paz o el orden del país, si se trata de reprimir el tráfico de estupefacientes.

Para las cuestiones penales, el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, del 31 de agosto de 1931, el reglamento general de la Policía de los Puertos del 7 de octubre de 1941 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, del 21 de noviembre de 1957, incluyen lo dispuesto por la norma de derecho internacional, por la cual el Estado costero no puede ejercer jurisdicción penal sobre un barco extranjero que sin venir de sus aguas interiores, ejerce el paso inocente en su mar territorial, para detener a personas o practicar diligencias de instrucción, a menos que:

- a) la infracción tenga consecuencias en el Estado costero;
- b) la infracción sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial;
- c) el capitán del buque o cónsul del Estado cuyo pabellón enarbolaba haya pedido la intervención a las autoridades locales; o
- d) sea necesario para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes.

AGUAS INTERIORES MEXICANAS

Estas aguas son aquellas que se hallan dentro de las fronteras territoriales y de las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial.

Estas aguas comprenden tanto las aguas marinas (puertos, bahías internas), como las no marinas (lagos y ríos nacionales).

En estas aguas el Estado ejerce la misma soberanía que goza en su territorio, y no existe para ellas la limitación del paso inocente, es decir no hay derecho de paso inocente en las aguas interiores, como si lo hay en el mar territorial.

LA FALTA DE REGUALCION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE EN MEXICO

Como se mencionó anteriormente uno de los grandes problemas que afronta la legislación mexicana es que no emplea el término de "paso inocente" y en su lugar lo pone como "libre navegación" y no dejando de reconocer el derecho que tienen los buques extranjeros por nuestro mar territorial.

Todas las disposiciones pertinentes al mar se encuentran dispersas en una gran cantidad de leyes, reglamentos y decretos, pues por una parte está la Ley Federal del Mar, la Ley Federal de Pesca, la Ley General de Vías de Comunicación, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Reglamento General para el Sistema de Organización y Control de Tráfico Marítimo Nacional, entre otras, y todas estas leyes y reglamentos hacen una difícil observancia y lo que propone el tratadista Alberto Szekely es que se unifiquen todas esas disposiciones de ser posible en un sólo instrumento legislativo y que se regule todo lo relativo a la navegación y operaciones extranjeras en el mar territorial mexicano.

Dentro de estas disposiciones es necesario que formulen ciertas disposiciones para que cuando el buque extranjero quiera hacer valer su derecho de paso inocente por el mar territorial mexicano, encuentre ese instrumento legislativo y sépan a que atenerse cuando pretendan ejercer un paso verdaderamente inocente. En este caso es a México a quien le toca calificar esa inocencia basándose en en el derecho internacional.

Esta necesidad de codificar y legislar un poco mas sobre el derecho de paso inocente fué apuntada con anterioridad por Bernardo Sepúlveda, al comentar que:

" No hay duda que el Estado mexicano es titular de derechos soberanos sobre su mar territorial; pero este derecho no puede ser ejercido en abstracto. Es por ello conveniente que la legislación secundaria provea de competencias específicas a las autoridades en materia civil, fiscal, de defensa, etc., a fin de que en su caso, exista un ordenamiento preciso que funde jurídicamente las diversas acciones en el área de jurisdicción marítima mexicana.

La legislación mexicana ofrece pocos problemas respecto a la mejor delimitación que, de acuerdo con el derecho internacional, debe observar el Estado costero en el ejercicio de su soberanía en su mar territorial. Esta limitación consiste en que el Estado costero tiene el deber de permitir el paso inocente a través de su mar territorial, a los buques de cualquier Estado. Por lo mismo no existe casi nada de regulación en nuestros leyes, decretos y reglamentos con respecto al derecho de paso inocente.

JURISDICCIONES DE CARACTER SANITARIO Y MIGRATORIO

LEY GENERAL DE LA SALUD. (Código Sanitario)

SANIDAD INTERNACIONAL

Art. 351.- Los servicios de sanidad internacional se registrarán por las disposiciones de esta ley, sus reglamentos y las normas técnicas que emita la Secretaría de Salubridad y Asistencia, así como por los tratados y convenciones internacionales sobre la materia.

Art. 352.- La Secretaría de Salubridad y Asistencia operará los servicios de sanidad internacional, tanto los de carácter migratorio como los relacionados con los puertos marítimos de altura, los aeropuertos, las poblaciones fronterizas y los demás lugares legalmente autorizados para el tránsito internacional de personas y carga.

Art. 353.- Las actividades de sanidad internacional apoyarán al sistema nacional de vigilancia epidemiológica.

Art. 354.- Compete a la Secretaría de Salubridad y Asistencia adoptar las medidas que procedan para la vigilancia sanitaria de personas, animales, objetos o substancias que ingresen al territorio nacional y que, a su juicio constituyan un riesgo para la salud de la población, sin perjuicio de la intervención que corresponde a otras autoridades competentes.

Art. 355.- La Secretaría de Salubridad y Asistencia formulará la lista de los puertos aéreos y marítimos, así como de las poblaciones fronterizas abiertas al tránsito internacional, donde se llevará a cabo la vigilancia sanitaria a que se refieren los artículos anteriores, y la dará a conocer a las demás naciones por los conductos correspondientes.

SANIDAD EN MATERIA DE MIGRACION

Art. 360.- Cuando así lo estime conveniente la autoridad sanitaria, someterá a exámen médico a cualquier persona que pretenda entrar al territorio nacional.

Art. 361.- No podrán internarse al territorio nacional, hasta en tanto cumplan con los requisitos sanitarios, las personas que padezcan alguna de las siguientes enfermedades: peste, cólera o fiebre amarilla.

Art. 362.- Las personas comprendidas en lo dispuesto en el artículo anterior, quedará bajo vigilancia y aislamiento en los lugares que la autoridad sanitaria determine o en los que se ñale el interesado, si fueran aceptados por la autoridad, en tanto se decida, mediante el exámen médico pertinente, si es aceptada o no su internación más allá del sitio de confinamiento, y se le preste, en su caso, la atención médica correspondiente.

SANIDAD MARITIMA, AEREA Y TERRESTRE

Art. 363.- La autoridad sanitaria otorgará libre plática a las embarcaciones cuando, de acuerdo a los informes que éstas faciliten antes de su llegada, juzgue que el arribo no dará lugar a la introducción o a la propagación de una enfermedad o daño a la salud.

Art. 364.- La autoridad sanitaria de puertos, aeropuertos o poblaciones fronterizas, podrá exigir, al arribo, la inspección médico-sanitaria de embarcaciones, aeronaves y vehículos terrestres, los cuales se someterán a los requisitos y medidas que establezcan las disposiciones reglamentarias aplicables.

Art. 367.- Las embarcaciones y aeronaves procedentes del extranjero con destino al territorio nacional, así como las que parten del territorio nacional al extranjero, deberán estar provistas de la documentación sanitaria exigida por los tratados y convenciones internacionales y demás disposiciones aplicables.

Art. 373.- Requieren de licencia sanitaria:

- II.- Las embarcaciones, aeronaves y vehículos de transporte terrestre.

Todos aquellos buques extranjeros que cruzan por el mar territorial mexicano para dirigirse a puerto mexicano, tienen que cubrir todas las cuestiones relacionadas con las patentes de sanidad, como sería el caso de prevención y transmisión de enfermedades, así como el control de la contaminación del medio marino en el mar territorial, contenidas en la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación ambiental del 23 de marzo de 1971 y en el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación de aguas del 23 de marzo de 1973.

La Ley General del Equilibrio ecológico y la Protección al Ambiente del 28 de enero de 1968, establece lo siguiente:

Art. 119.- Para la prevención y control de la contaminación del agua corresponderá:

I. A la Secretaría:

a) Expedir, en coordinación con la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, y las demás autoridades competentes, las normas técnicas para el vertimiento de aguas residuales en redes colectoras, cuencas, cauces, vasos, aguas marinas y demás depósitos o corrientes de agua, así como para infiltrarlas en terrenos.

Art. 95.- La Secretaría podrá solicitar, a la Secretaría de Pesca, la realización de estudios de impacto ambiental previos al otorgamiento de concesiones, permisos y en general, autorizaciones para la realización de actividades pesqueras, cuando el aprovechamiento de las especies ponga en peligro su preservación o pueda causar desequilibrio ecológico.

LEGISLACION ADUANERA

Art. 169.- El servicio de vigilancia aduanera lo realizará el Resguardo Aduanal y tendrá las funciones siguientes:

1.- Inspeccionar y vigilar permanentemente el manejo, transporte y tenencia de mercancías en los recintos fiscales y fiscalizados; en las aguas territoriales y playas marítimas; en la zona económica exclusiva adyacente al mar territorial; en los aeropuertos; en una franja de 200 kilómetros de ancho paralela y adyacente a las fronteras y en otra de 50 kilómetros de ancho, paralela y adyacente a dichas playas.

II.- Secuestrar, dentro de los lugares y zonas mencionadas en la fracción que antecede, las mercancías y los medios de transporte en que se conduzcan, en los casos y con los requisitos a que se refiere el artículo 121 de la ley, y

III.- Verificar en transporte la legal importación o tenencia de mercancías de procedencia extranjera y proceder, en su caso a su embargo o secuestro.

* Art. 23.- Los capitanes de las embarcaciones procedentes del extranjero que vayan a permanecer en algún punto del mar territorial o de la zona económica exclusiva deberán previamente a cualquier maniobra de carga o descarga de mercancías, fondear en el puerto nacional correspondiente para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales. Cuando las embarcaciones vayan a dedicarse a la explotación, extracción o transformación de recursos naturales, deberán avisarlo a la autoridad aduanera al entrar al país, y antes de salir del mismo deberán dar cumplimiento a las obligaciones fiscales respecto de dicha explotación, extracción o transformación, salvo que convenios internacionales establezcan otro procedimiento.

**DE LA COMPETENCIA DE LAS SECRETARIAS DE ESTADO
REFERENTE A LAS CUESTIONES MARITIMAS.**

La Ley Orgánica de la Administración Pública establece las bases de organización de la administración pública federal, centralizada y paraestatal que tienen competencia y facultades en cuestiones marítimas.

Dichas dependencias son las siguientes:

• SECRETARIA DE GOBERNACION: (artículo 27)

A la Secretaría de Gobernación corresponde el despacho de los siguientes asuntos, entre otros:

XV.- administrar las islas de ambos mares de jurisdicción federal.

En las islas a que se refiere el párrafo anterior, regirán las leyes civiles, penales y administrativas, aplicables en el Distrito Federal y tendrán jurisdicción los tribunales federales con mayor cercanía geográfica.

• SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES: (artículo 28)

A la Secretaría de Relaciones Exteriores corresponde el despacho de los siguientes asuntos, entre otros:

I.- Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la administración pública federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte;

III.-Intervenir en lo relativo a comisiones, congresos, conferencias y exposiciones internacionales de que el gobierno mexicano forme parte;

IV.- Intervenir en las cuestiones relacionadas con los límites territoriales del país y aguas internacionales;

V.- Conceder a los extranjeros las licencias y autorizaciones que requieran conforme a las leyes para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones en la República mexicana; obtener concesiones y celebrar contratos, intervenir en la explotación de recursos naturales o para invertir o participar en sociedades mexicanas civiles o mercantiles, así como conceder permisos para la constitución de éstas o reformar sus estatutos o adquirir bienes inmuebles o derechos sobre ellos.

*** SECRETARIA DE MARINA: (artículo 30).**

A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos, entre otros:

IV.- Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva;

VII.- Otorgar y administrar el servicio de policía marítima.

XI.- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;

XII.- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales;

XVI.- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;

XVII.- Programar y ejecutar, directamente o en colaboración con otras dependencias e instituciones, los trabajos de investigación oceanográfica en las aguas de jurisdicción federal;

XVIII.- Integrar el archivo de información oceanográfica nacional.

*** SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO: (artículo 31)**

A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público corresponde el despacho de los siguientes asuntos, entre otros:

V.- Dirigir los servicios aduanales y de inspección y la policía fiscal de la Federación;

XVI.- Establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, o bien, las BASES para fijarlos, escuchando a las secretarías de programación y presupuesto y de comercio y fomento industrial y con la participación de las dependencias que corresponden.

*** SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES: (artículo 36)**

A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le corresponde entre otros asuntos:

I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

XII.-Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de Comunicaciones y Transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas de reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la administración pública federal de Comunicaciones y Transportes;

XIV.-Regular, promover y organizar la Marina Mercante;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

XVI.-Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVII.-Inspeccionar los servicios de la Marina Mercante;

XVIII.-Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;

XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades de servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las Vías Generales de Comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;

XX.- Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.

XXV.- Cuidar en apoyo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología de los aspectos ecológicos en los derechos de vía de las Vías Federales de Comunicación.

• **SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGIA: (artículo 37)**
Corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

XI.- Ejercer la posesión de la Nación en las playas y zona marítimo, terrestre y administrarlás en los términos de ley.

XVI.- Establecer los criterios ecológicos para el uso y destino de los recursos naturales y para preservar la calidad del medio ambiente.

• **SECRETARIA DE SALUD: (artículo 39)**
Corresponde:

VII.- Planear, normar y controlar los servicios de atención médica, salud pública, asistencia social y regulación sanitaria que correspondan al sistema nacional de salud;

XI.- Dirigir la policía sanitaria especial en los puertos, costas y fronteras con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a la salud humana.

XI.- Actuar como autoridad sanitaria, ejercer las facultades en materia de salubridad general que las leyes le confieren al ejecutivo federal, vigilar el cumplimiento de la Ley General de Salud, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables y ejercer la acción extraordinaria en materia de salubridad general.

• **SECRETARIA DE TURISMO: (artículo 42)**
Corresponde:

III.- Participar con voz y voto en las comisiones consultivas de tarifas y la técnica consultiva de Vías Generales de Comunicación.

• SECRETARIA DE PESCA: (artículo 43)
Corresponde:

I.- Formular y conducir la política pesquera del país

II.- Programar, fomentar y asesorar técnicamente la producción y explotación pesquera en todos sus aspectos.

IV.- Otorgar contratos, concesiones, permisos y autorizaciones para la explotación de la flora y fauna acuática.

XIV.- Promover la creación de zonas portuarias reservadas para la instalación de terminales pesqueras y actividades conexas.

XVII.- Proponer ante la Secretaría de Relaciones Exteriores la celebración de convenios y tratados internacionales relativos al recurso pesca.

LA LEY FEDERAL DEL MAR

Se trata de un cuerpo legal bien trabajado, ya que el gobierno de México tomó el camino de proteger sus intereses a través de su legislación interna. Por ello el Ejecutivo envió al Congreso una iniciativa de Ley Federal del Mar, que quedó aprobada el 18 de enero de 1985 y salió publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de enero de 1986.

En efecto, la idea original consistía en la formación de un código del derecho del mar, que fuera extenso, en donde se intentó revisar y refundir las diferentes leyes y reglamentos que se ocupan de la pesca, de los recursos marinos en general (como las leyes reglamentarias del artículo 27 constitucional sobre hidrocarburos, etc.) de las materias de comunicaciones marítimas; de materias aduaneras y sanitarias, así como los aspectos internacionales del derecho del mar, que afectan directamente a México.

Dicha idea de codificación resultó muy difícil de llevar a cabo, más que nada por el choque de intereses entre las dependencias involucradas, de manera que, después de muchas reuniones, se terminó elaborando un texto comparativamente mucho más reducido, que habla desde luego sobre varias materias relacionadas con la competencia de varias Secretarías de Estado, pero que tiene la virtud de, por un lado, no restarles esa misma competencia y, por otro lado, coordinar adecuadamente el régimen jurídico aplicable.

La Ley Federal del Mar sigue en su estructura una presentación clásica, pues está dividida en dos títulos, que amparan a un total de 65 artículos y 4 transitorios. Los títulos, a su vez, se subdividen en capítulos.

Tan importante como estos 65 artículos, resulta la Exposición de Motivos que da sustancia a su objetivo y propósito y que constituye quizá el documento más importante de la práctica de México en el Derecho Internacional del Mar.

El título primero está consagrado a la enunciación de los principios generales o disposiciones generales, como dice textualmente, y se divide en cuatro capítulos:

- el primero, se ocupa de la determinación de los ámbitos de aplicación de la ley;
- el segundo, de las instalaciones marítimas;
- el tercero de los recursos y del aprovechamiento económico del mar;
- el cuarto de la protección y preservación del medio marino y de la investigación científica marina.

Comienza declarándose en el artículo I del capítulo primero de este título que la presente Ley es reglamentaria del artículo 27 constitucional, párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo, siempre en materia relativa a las zonas marinas mexicanas.

El artículo 2, por su parte, contiene la declaración de que dicha ley tiene el carácter de federal y que sus disposiciones son de orden público.

En el artículo 3 se enumeran las zonas a las que se refiere, siguiendo a la doctrina internacional: al mar territorial; aguas marinas interiores; a la zona contigua; a la zona económica exclusiva y a las plataformas continental e insulares. Y termina diciendo " y cualquier otra permitida por el Derecho Internacional".

Luego indica que afectará esta ley a las personas nacionales y extranjeras, así como a terceras naciones que realizan actos comprendidos por dicha ley o actos relacionados con las materias objeto de regulación por la misma ley.

Por último, como materias reguladas por la ley se enumeran en el artículo 6: las obras, islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas; el régimen aplicable a los recursos marinos de estas aguas; el régimen aplicable a los recursos no marinos y a cualquier otro tipo de aprovechamiento económico; así como a los problemas relacionados con la protección y conservación de dichos recursos.

Más adelante, en los capítulos II, III y IV, la ley se detiene en explicar con detalle lo relativo a las instalaciones marinas; a los recursos y aprovechamientos económicos, al igual que a los problemas de protección, preservación del medio marino y problemas de investigación científica.

El título dos consta de cinco capítulos destinados a regular las materias relativas a la determinación del mar territorial; de las aguas marinas interiores; de la llamada zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental y, en su caso, la plataforma insular.

Por todo esto, la Ley Federal del Mar constituye un aporte de enriquecimiento de la doctrina legal mexicana y una incorporación formal al ordenamiento jurídico mexicano de todas estas doctrinas o términos, para poder entender y regular internamente, de manera adecuada, todas estas materias.

La ley Federal del Mar se puede considerar como un instrumento muy técnico y científico y por lo tanto viene a llenar un vacío existente a nuestro ordenamiento.¹

¹JOSE BARRAGAN BARRAGAN, " Boletín mexicano de derecho comparado" Instituto de investigaciones jurídicas.

JURISDICCION SOBRE RECURSOS RENOVABLES

Como recurso natural renovable, las aguas en sus diversos tipos (superficiales, atmosféricas, marinas y oceánicas) conforman el recurso natural por excelencia.

Para un país como México, el derecho del mar tiene una importancia fundamental. Con doce mil kilómetros de costas tanto en el Golfo de México como en el de California, en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, se encuentran una concentración de recursos naturales, la cual constituye una fuente inagotable de energía formando así, el gran habitat en que se desarrolla la fauna ictiológica.

Los recursos vivos del mar, conocidos técnicamente como riqueza ictiológica, constituyen una fuente ilimitada de recursos que se relacionan tanto con la alimentación del hombre como con su comercialización externa generadora de divisas.

México con sus 12 mil kilómetros de litoral, entre los océanos Pacífico y Atlántico, ocupa un lugar de privilegio a nivel mundial, pues cuenta con más de 40 especies marinas susceptibles de aprovechamiento y explotación. La pesca como recurso natural renovable podrá ser explotada por parte de extranjeros, cuando existan excedentes de acuerdo a la capacidad de captura de los nacionales.

De acuerdo al Derecho de Paso Inocente, en México resulta imprescindible que se regule todo lo relativo a la pesca por parte de buques extranjeros, pues existen los famosos llamados barcos fabrica que ahí mismo van enlatando toda la producción pesquera, y si pescan dentro del mar territorial mexicano deberán acatar las sanciones especificadas en la Ley de Pesca (art. 91)

El área de los recursos naturales renovables en nuestro país está fundado en un marco constitucional y en varias legislaciones secundarias, reglamentarias y administrativas, que permiten al Estado mexicano ejercer con plenitud las facultades de policía administrativa a fin de orientar, controlar y en su caso sancionar las conductas de los particulares que puedan atentar contra las áreas de recursos naturales, verdaderos sustentos del derecho a la vida y calidad de la vida de los mexicanos.

En base a esto se han expedido varios ordenamientos legales sobre la materia, de los cuales se pueden mencionar entre otros, los siguientes:

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
- Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental
- El Código sanitario.

Las principales pesquerías se localizan dentro del límite de las 200 millas.

El régimen y conservación de los recursos vivos en la zona de las 200 millas, es considerada como una de las innovaciones consagradas en la Convención. Con este sistema casi el 99 % de los recursos pesqueros se encuentran en la referida zona.

El sistema se basa esencialmente en las siguientes reglas:

- 1) El Estado ribereño determinará la captura permisible en su zona (art. 61, párrafo 1).
- 2) El Estado ribereño deberá promover el objetivo de la utilización óptima (art. 62, párrafo 1).
- 3) El Estado ribereño determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de su zona (art. 62, párrafo 2).
- 4) Cuando el Estado ribereño no tenga la capacidad necesaria para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados para pescar el excedente de dicha captura (art. 62, párrafo 2).

El acceso de buques extranjeros a los recursos vivos de la Zona Económica Exclusiva no está exento del cumplimiento de las medidas de conservación y de las demás modalidades y condiciones establecidas en los reglamentos del Estado ribereño.

Estos podrán referirse, entre otras a las siguientes cuestiones:

- La concesión de Licencias, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración, como la financiación, equipo o tecnología de la industria pesquera, en los casos de países en desarrollo.

- Las especies que puedan capturarse y sus cuotas de captura;

- Las temporadas y zonas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos;
- El número, tamaño y tipo de buques a utilizar;
- La edad y tamaño de peces a capturarse;
- La información requerida de los buques pesqueros;
- La realización de investigaciones pesqueras bajo la autorización y control del Estado ribereño;
- El embarque de observadores o personal en formación del Estado ribereño en los buques que llevan a cabo las investigaciones;
- La descarga de la totalidad o parte de la captura en los puertos del Estado ribereño;
- Las empresas mixtas u otros arreglos de cooperación;
- La transferencia de tecnología y capacitación de personal del Estado ribereño; los procedimientos para el cumplimiento de estas disposiciones reglamentarias.

Anexos

ASPECTOS INTERNOS

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS:

Art. 34: Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

Las autorizaciones para estos tráficos podrán ser negadas por la Secretaría de Marina, cuando no haya reciprocidad internacional con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.

Art. 53: La navegación Marítima se divide en navegación de altura y navegación de cabotaje. La segunda queda reservada exclusivamente a las embarcaciones mexicanas. (primer párrafo).

Art. 65: Para arribar a un punto no considerado como puerto, se requiere permiso o autorización expresa de la autoridad marítima, salvo caso fortuito o fuerza mayor comprobados.

REGLAMENTO GENERAL PARA EL SISTEMA DE ORGANIZACION Y CONTROL DE TRAFICO MARITIMO NACIONAL.

Art. 14: Las embarcaciones deberán respetar las instalaciones submarinas delimitadas en las cartas náuticas evitando fondear anclas o efectuar actividades pesqueras que puedan dañarlas.

Art. 24: La Secretaría por conducto de la Dirección General de Marina Mercante, determinará las posiciones geográficas que limitan las zonas a evitar, zonas de precaución, zonas de fondeo y ejes de circulación en las zonas o puertos que considere necesario establecer el control de Tráfico Marítimo.

ASPECTOS INTERNOS

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Art. 169: La Secretaría de Comunicaciones ejerce su autoridad en materia de comunicaciones por agua:

- I.- En el mar territorial, playas, zonas federales marítimas y puertos, por conducto de:
 - a) Los inspectores navales y de máquinas;
 - b) Los capitanes de puerto y sus delegados;
 - c) Por los empleados federales que designe en defecto de los anteriores.

Art. 189: La navegación en los mares territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas quedan sujetas por este solo hecho al cumplimiento de las leyes de la República y de sus respectivos reglamentos.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

Art. 29: Son bienes de uso común:

I.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional.

II.- El mar territorial hasta una distancia de doce millas marinas (22,224 metros), de acuerdo con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, La ley Federal del mar y sus reglamentos y el derecho internacional.

CONSTITUCION POLITICA

Art. 27: Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales, en la extensión y términos que fije el derecho internacional;

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso.

La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados.

Art. 42: El territorio Nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la federación;
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;
- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el océano pacífico;
- IV. La Plataforma Continental y los zocalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el derecho internacional, y las marítimas interiores, y;
- VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

Art. 43: Las partes integrantes de la federación son los Estados de Aguascalientes, Baja California, Baja California sur, Campeche, Coahuila, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas, y Distrito Federal.

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

- * REGLAMENTO DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.
- * LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

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

Se puede concluir como un primer problema dentro de la legislación mexicana el de no emplear el término de "paso inocente" utilizando el de "libre navegación"; que si bien garantiza a los buques extranjeros el más amplio derecho de navegación en su mar territorial, este no es contemplado por el derecho internacional para garantizar el derecho con todas las implicaciones que representa el otorgarle la calidad de derecho de paso inocente.

México al emplear el término de libre navegación no renuncia a su derecho de exigir que se cumplan los requisitos del paso inocente, pero esta legislación exige que se interprete dentro del derecho internacional.

Esta obligación de respetar la legislación interna, es la misma que obliga, en el derecho internacional, que el paso sólo es inocente mientras no sea perjudicial a la paz, el orden y seguridad del Estado costero.

Tal parece ser que el régimen de libre navegación que utiliza el legislador mexicano, resulta más adecuado para el alta mar, lo cual significa que al aplicarse al mar territorial, las violaciones a los requisitos del paso inocente, cuando sean tratadas en forma compatible por la legislación de otros países, no dan a México ninguna jurisdicción sobre el barco extranjero.

De esta manera, México renuncia a la aplicación de sus leyes respecto al paso de buques extranjeros en su mar territorial.

Por otro lado, la legislación mexicana establece disposiciones que cubren cuestiones sanitarias, migratorias, aduaneras, penales, de pesca y de la navegación, destinadas a salvaguardar la paz, el orden y la seguridad del país. Desafortunadamente se encuentran demasiado aisladas y esto, no permite que sean respetadas por los buques extranjeros en el ejercicio de su derecho de paso inocente.

Por lo tanto es necesario, que se unifiquen tales disposiciones, de ser posible en un solo instrumento legislativo, que regule todo lo relativo al derecho de paso inocente en el mar territorial mexicano.

El Estado Mexicano, como titular de derechos soberanos sobre su mar territorial no puede ejercer en abstracto, es por ello que la legislación secundaria debe proveer de competencias específicas a las autoridades en materia civil, fiscal, sanitaria, de defensa, migratoria, aduanera, de pesca y de la navegación, a fin de que exista un ordenamiento preciso que fundamente jurídicamente las diversas acciones que en el área de jurisdicción marítima mexicana sean indispensables desarrollar.

Para finalizar, el problema parece surgir al momento de que el legislador emplea una fórmula demasiado general para regular el paso de buques extranjeros en el mar territorial; en la cual no se especifica a que tipo de leyes nacionales o extranjeras hace referencia; por lo que es imprescindible unificar en un solo instrumento todo lo concerniente al derecho de paso inocente a través del mar territorial.

BIBLIOGRAFIA

A.- Libros

- 1.- ALVARADO GARAYCOA TEODORO; El Dominio del Mar.
España, Madrid 1965.
- 2.- ALBERTO SZEKELY; México y el Derecho Internacional del Mar.
Edit. UNAM.
- 3.- CERVANTES AHUMADA RAUL; Derecho Marítimo.
Edit. Herrero, México 1977.
- 4.- COLOMBOS JOHN CONSTANTINE. Derecho Internacional Marítimo.
Aguilar Ediciones. Madrid España 1961.
- 5.- CHAUVEUA PAUL. Traité de Droit Maritime.
Paris 1955
- 6.- GARCIA ROBLES ALFONSO. La anchura del Mar Territorial.
El Colegio de México. Publicaciones del Centro de Estudios
Internacionales. México 1966.
- 7.- GARCIA ROBLES ALFONSO. México y el Régimen del Mar.
- 8.- GIDEL GILBERT. La droit International public de la mer.
Paris 1974.
- 9.- SECRETARIA DE MARINA. Ensayos de nuestros Mares.
1 de junio de 1981.
- 10.- FRANCESCO CARLETTI. Razonamientos de mi viaje alrededor del
mundo. Edit. UNAM.
- 11.- JORGE A. VARGAS. Contribuciones de la América Latina al
derecho del Mar. Edit. Jus. México 1975.
- 12.- J.L. DE AZCAFFAGA. Aguas Históricas.
España Madrid. 1962.
- 13.- LUCIO MORENO QUINTANA. Derecho Internacional Público.
Buenos Aires 1959.
- 14.- MANUEL DE TELLO. México y el Derecho del Mar.
Ediciones Madrid. España.

- 15.- MATEESCO. Deux Frontiers Invisibles, De la Mer Territoriale à l'air " territoriale ". Paris 1965.
- 16.- MANERA REGUEYRA. El tránsito inocuo de los buques. Madrid 1964.
- 17.- GROZCO URUCHURTO JOSE MANUEL. El Mar Territorial Mexicano y el Derecho Internacional. Tesis Profesional UNAM.
- 18.- ROJAS GARCIDUENAS JOSE. El Mar Territorial y las Aguas Internacionales.
- 19.- SOBARZO LOAIZA. ALEJANDRO. Régimen Jurídico del Alta Mar. Pomaia. México 1970.
- 20.- THE WORLD BOOK ENCYCLOPEDIA. Field Enterprises Educational Corporation. 7. volume 19.
- 21.- WEBSTER'S THIRD NEW INTERNATIONAL DICTIONARY. (G & C.) Merriam Company. Publishers: Springfield Massachusetts 1971.