

27
2EJ.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN LAS ZONAS
MEXICANAS DE JURISDICCION MARITIMA

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

GUILLERMO ALONSO LEDESMA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F.

1994





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.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL



INSTITUTO NACIONAL
AUTÓNOMO DE
ESTADÍSTICAS Y
CENSO

Cd. Universitaria a 9 de febrero de 1974

C. DIRECCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
P R E S E N T E.


Estimado Señor Director:

El Sr. GUILLERMO ALONSO LEDESMA, elaboró su Tesis Profesional para optar por el grado de Licenciado en Derecho intitulada: "EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN LAS ZONAS MEXICANAS DE JURISDICCIÓN MARÍTIMA", dirigida por el maestro Víctor C. García Moreno quien ya dió la aprobación de la tesis en cuestión con fecha 31 de enero de 1974.

El Sr. ALONSO LEDESMA, ha concluido el trabajo referido; el cual llena los requisitos exigidos para este tipo de ensayos, por lo que estando a cargo de este Seminario, me permito otorgar la APROBACION, para todos los efectos académicos correspondientes.

Me es grato hacer presente mi consideración.

~~ATENTAMENTE~~
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"


DR. LUIS MALPICA DE LA CRUZ
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE
DERECHO INTERNACIONAL.

A mi madre, Aída.

A mis hermanos, José Luis, Aída y Mario.

Al Dr. Victor Carlos García Moreno, por su apoyo para la culminación de este trabajo.

INDICE

INTRODUCCION

I. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO DEL MAR: DESDE LA CONFERENCIA DE LA HAYA (1930) HASTA LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1973-1982)	1
1.1. La Conferencia de la Haya de 1930 para la Codificación del Derecho Internacional.	3
1.2. La Declaración de Panamá (1939).	4
1.3. Proclamas Truman.	5
1.4. Primera y Segunda Reuniones del Consejo Interamericano de Jurisconsultos en Río de Janeiro (1950-1952) y Buenos Aires (1953).	6
1.5. Declaración de Santiago (1952).	8
1.6. Décima Conferencia Interamericana. Caracas (1954).	10
1.7. Tercera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos. Principios de México (1956).	11
1.8. Conferencia Especializada Interamericana sobre Conservación de Recursos Naturales: La Plataforma Submarina y las Aguas de Mar. República Dominicana (1956).	13
1.9. Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ginebra (1958).	14
1.9.1. Primera Comisión.	17
1.9.2. Propuestas a la Primera Conferencia sobre la Anchura del Mar Territorial	21
1.9.3. Textos Relacionados al Artículo 3 del Proyecto de la Comisión.	23
1.10. Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ginebra (1960).	26
1.11. Propuesta de Malta (1967).	31
1.12. Declaración de Montevideo sobre el Derecho del Mar (1970).	33
1.13. Declaración de Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar. Lima (1970).	35
1.14. Declaración de Santo Domingo (1972).	37
1.15. Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1973-1982).	41
1.15.1. Consideraciones Finales.	52
II. ZONAS MEXICANAS DE JURISDICCION MARITIMA.	57
2.1. Mar Territorial.	58
2.1.1. Concepto.	59
2.1.2. Régimen Jurídico.	60
2.1.3. Delimitación.	61
2.1.3.1. Antecedentes Históricos sobre la Anchura del Mar Territorial Mexicano.	62
2.1.3.2. Límite Exterior	67
2.1.3.3. Límite Interior	67
2.2. Aguas Interiores.	69
2.2.1. Concepto.	69
2.2.2. Régimen Jurídico.	70
2.2.3. Delimitación.	71
2.3. Zona Contigua.	72
2.3.1. Concepto.	72
2.3.2. Régimen Jurídico.	73
2.3.3. Delimitación.	73
2.4. Plataforma Continental.	74
2.4.1. Antecedentes Históricos.	74
2.4.2. Concepto.	75
2.4.3. Régimen Jurídico.	76
2.4.4. Delimitación.	78
2.5. Zona Económica Exclusiva.	79
2.5.1. Antecedentes Históricos.	79
2.5.2. Concepto.	82
2.5.3. Régimen Jurídico	83
2.5.4. Delimitación.	84
2.5.5. La Zona Económica Exclusiva Mexicana.	85

III. JURISDICCION EN EL MAR TERRITORIAL MEXICANO (DERECHO DE PASO INOCENTE)	87
3.1. El Derecho de Paso Inocente	89
3.1.1. Concepto	89
3.1.2. Derechos y Deberes del Estado Ribereño en Relación al Paso Inocente de Buques Extranjeros	91
3.2. Jurisdicción sobre Buques Extranjeros en el Ejercicio de su Derecho de Paso Inocente.	94
3.2.1. El Buque	95
3.2.2. Nacionalidad del Buque	96
3.2.3. Jurisdicción Civil	99
3.2.4. Jurisdicción Penal	101
3.2.5. Jurisdicción sobre Buques de Guerra y de Estado Extranjeros.	103
3.3. El Derecho de Paso Inocente en la Legislación Nacional.	104
3.4. Consideraciones Finales	115
IV. JURISDICCION EN LAS AGUAS INTERIORES MEXICANAS (POSIBILIDAD DEL PASO INOCENTE).	118
4.1. Diferencia entre Aguas Interiores, Internas y Nacionales.	119
4.2. Aguas Interiores.	120
4.3. Jurisdicción sobre Buques Extranjeros (Posibilidad del Paso Inocente).	125
4.3.1. Posibilidad del Paso Inocente	128
V. OTRAS ZONAS MEXICANAS DE JURISDICCION MARITIMA.	131
5.1. Jurisdicción sobre la Zona Contigua.	132
5.1.1. Legislación Nacional sobre la Zona Contigua.	133
5.2. Jurisdicción sobre la Zona Económica Exclusiva.	133
5.2.1. Legislación Nacional sobre la Zona Económica Exclusiva.	136
5.3. Jurisdicción sobre la Plataforma Continental.	137
5.3.1. Legislación Nacional sobre la Plataforma Continental.	140
CONCLUSIONES	142
BIBLIOGRAFIA	147

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene como objeto analizar el Derecho de Paso Inocente y su implicación en las aguas de jurisdicción nacional, como son: las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. El Derecho de Paso Inocente es la facultad de la cual gozan todos los buques de estado extranjeros para navegar por los mares territoriales de otros estados, sin que por eso hecho queden sometidos a su soberanía. Es por esto que al hacer un análisis de este derecho estudiaremos las implicaciones de dicho paso con el Estado ribereño. Para alcanzar este objetivo analizaremos la legislación nacional y las convenciones que al respecto se han elaborado.

En México este derecho ha sido recogido por nuestra legislación interna, la cual ha compilado fielmente lo dispuesto en las diferentes conferencias internacionales sobre el Derecho del Mar, las cuáles se han realizado para tratar de homogeneizar las prácticas de los diferentes países.

Es por esta razón que el Derecho Internacional del Mar ha crecido considerablemente en los últimos años y se ha venido perfeccionando hasta llegar a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la cual fue ratificada por México el 18 de marzo de 1983.

De cierta manera, describimos las diferentes zonas sobre las que el país ejerce su jurisdicción, con el fin de analizar y comparar las implicaciones del Derecho de Paso Inocente en estas zonas. En el caso del Derecho de Paso Inocente, que es el tema central de nuestra investigación, éste se encuentra regulado en la Ley Federal del Mar, la cual es un vínculo entre la Convención de 1982 y nuestra legislación interna. Asimismo, en relación a este derecho analizaremos su desarrollo y aplicación en las zonas de jurisdicción marítima, para lo cual se revisaron las diferentes leyes que contemplan el paso inocente, tanto en el mar territorial como en las aguas interiores mexicanas.

Además en la presente tesis evaluamos la posición de México, la cual se ha caracterizado de ser en cierta medida conciliadora y vanguardista en los foros donde se tratan estos temas.

Este trabajo está conformado de cinco capítulos, los cuales están dispuestos de tal forma que nos proporcionan un panorama general respecto de las aguas de jurisdicción nacional.

En el primer capítulo se hace una reseña histórica de la evolución, del Derecho del Mar a nivel internacional, a partir de la Conferencia de La Haya de 1930 hasta la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar suscrita en Montego Bay, Jamaica, en 1982. En éste capítulo se observa la participación que México ha tenido, apoyando nuevas propuestas y manteniendo una posición conciliadora, lo cual ha permitido la creación y consagración de nuevos espacios marítimos. Además, con esta Convención se demostró que uniendo los esfuerzos de todos los estados se puede llegar a lograr un acuerdo de esta magnitud, y no sólo dejar el dominio y aplicación del derecho

a unos cuantos.

El segundo capítulo trata de hacer del conocimiento general, y de una manera sencilla, el estudio de las zonas mexicanas de jurisdicción marítima, para lo cual se hizo un análisis tanto de la Legislación Nacional como de las convenciones sobre el Derecho del Mar. De esta manera, se contemplan todos los espacios sobre los que el Estado ejerce su jurisdicción, señalando para cada caso su evolución en el derecho internacional, hasta llegar al establecimiento de su régimen jurídico en el momento actual.

Los últimos tres capítulos estudian de manera particular cada una de las zonas mexicanas de jurisdicción marítima, analizando para ello, los derechos y obligaciones que deben guardar tanto el Estado ribereño como los terceros estados en el cumplimiento de sus diferentes competencias a nivel internacional siguiendo a la Convención de 1982, y a nivel interno observando la legislación que el país ha expedido para cada caso. Entre los temas que se contemplan encontramos el derecho de paso inocente en el mar territorial como su posibilidad en aguas interiores, haciendo siempre mención de la jurisdicción que se ejerce sobre los buques extranjeros que ejerciten dicho derecho. Por otro lado, se señalan las características de los diferentes espacios marinos y se señala en ellos cual es la legislación nacional que los contempla.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO DEL MAR: DESDE LA CONFERENCIA DE LA HAYA (1930) HASTA LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1973-1982)

El mar, con su gran importancia tanto económica como política ha sido desde épocas muy remotas sujeto de concepciones distintas. En la época de los griegos se sostenía el principio de la libertad de los mares, que en ese entonces se traducía tanto en libertad de pesca como de navegación. Los romanos (seguidores de la tradición griega), hicieron una clasificación de las cosas, la cual se dividía de la siguiente manera: "cosas de derecho divino y cosas de derecho humano. De estas últimas, hicieron una nueva división y enumeraron las *res communes*, *res publicae*, *res universitatis* y *res privatae*".⁽¹⁾ Los romanos colocaron al mar en las *res communes* que eran las cosas no apropiables por tanto para ellos existía en el mar, tanto libertad de pesca como de navegación.

Este principio se mantuvo firme hasta antes de la Edad Media, en la que hubo un cambio total en la concepción de la libertad de los mares. A partir de ese momento y con el crecimiento que tuvieron las potencias marítimas de la época, en la cual defendían

¹ Arellano García, Carlos. Derecho Internacional Público, Porrúa, México, 1983, p. 139.

tanto sus intereses comerciales como la hegemonía de los mares, fue cuando se dio una interpretación diferente a la libertad de los mares, la cual se caracterizó por la dominación de los espacios marítimos.⁽²⁾

El jurista Hugo Grocio⁽³⁾ fue uno de los principales expositores de la concepción de la libertad de los mares, él defendió con ahínco la libertad de navegación y de comercio en los mares. En esa época también se reconoció el derecho del Estado ribereño a establecer una zona a lo largo de sus costas sobre la cual ejercería su soberanía, y a la que posteriormente se le dio el nombre de "mar territorial".

A partir de entonces se trató de determinar la anchura del mar territorial. Para establecerlo se partió de varios criterios, entre ellos se encontraban posiciones muy diversas, como la que decía que la anchura del mar territorial se debía determinar por el alcance máximo de la vista, otra decía que debía ser por el alcance de la voz humana, pero la tesis que predominó más en esa época fue la del poder de las armas o alcance de la bala de un cañón emplazado en la costa. En 1782, Galiani⁽⁴⁾ identificó que la bala del cañón llegaba a alcanzar aproximadamente una legua (tres millas).

La tesis de las tres millas tuvo su aplicación más extensa en el siglo pasado. En ese entonces fueron los Estados Unidos de América quienes la aplicaron con mayor rigor, además de que fue incorporada a su legislación como una medida respecto a su mar territorial. Pero, ni aún en esa época su aplicación fue una regla general para todos los países. Esto quedó de manifiesto al celebrarse la Conferencia de la Haya de 1930 para la codificación del derecho internacional, en la que no hubo un acuerdo general por parte de los Estados presentes sobre la determinación de la anchura del mar territorial.

2 Ver Székely, Alberto, Derecho del Mar, UNAM, México, 1991, pp. 10 y 11.

3 Jurista holandés que en 1609 publicó su obra "de Mare Liberum", la cual apareció como libro anónimo.

4 Galiani, economista italiano, quien preparó los Tratados de Comercio y Navegación de Sicilia con las grandes potencias.

1.1.- La Conferencia de la Haya de 1930 para la Codificación del Derecho Internacional

Esta fue convocada por la Sociedad de las Naciones para codificar los temas que ya habían sido aprobados para su inclusión en la agenda de la Primera Conferencia, éstos fueron: Nacionalidad, Aguas Territoriales y Responsabilidad de los Estados por Daños Causados en su Territorio a la Persona o a los Bienes de los Extranjeros. La relación de los puntos que conformarían cada uno de los temas fue elaborada por un comité preparatorio integrado por cinco miembros, el cual fue designado con la autorización de la Asamblea de la Sociedad de las Naciones. En su primer informe, este comité sugirió que la conferencia se llevara a cabo en la primavera de 1930.⁽⁵⁾

La conferencia se reunió en la Haya del 13 de marzo al 12 de abril de 1930 con la participación de 48 Estados. Se crearon tres comisiones y a la segunda Comisión, integrada a su vez por dos subcomités, le correspondió el tema de las aguas territoriales. En ésta materia los Estados participantes convinieron en varios puntos. Estos reconocían el respeto a la soberanía del Estado ribereño sobre su mar territorial, salvo la excepción del derecho de paso inocente, asimismo, la libertad de navegación marítima, las líneas de base y la reglamentación de la zona contigua.

Sin embargo, sobre el mar territorial surgieron divergencias importantes, muy particularmente en lo referente a la anchura de dicho mar. En ese entonces las naciones que apoyaban la regla de las tres millas⁽⁶⁾ se oponían al establecimiento de zonas con

⁵ Ver García Robles, Alfonso, La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial, México, 1959, p. 52.

⁶ Ibidem p 64, Posiciones que adoptaron los países sobre su mar territorial en la Conferencia de la Haya de 1930:
-En favor de 3 millas como mar territorial: Canadá, Estados Unidos, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, India, Unión Sudafricana y Japón.

-Aceptan 3 millas a condición de que haya una zona contigua adicional: Bélgica, Alemania, Egipto, Estonia, Francia, Islandia y Polonia.

-En favor de 4 millas como mar territorial: Finlandia, Noruega y Suecia.

-En favor de 6 millas como mar territorial: Brasil, Chile, Italia, Rumania, Uruguay, y Yugoslavia.

-En favor de 6 millas con una zona contigua: Cuba, España, Letonia, Persia y Turquía.

-En favor de 12 o más millas: Portugal y URSS.

una anchura mayor a esas tres millas, mientras que por el otro lado se encontraba otro número de países que alegaban que no existía ninguna regla de derecho en el sentido de decir que la anchura del mar territorial debía de ser de tres millas, además de que sus intereses nacionales requerían que se adoptaran zonas de mayor anchura.

Esto sólo sirvió para demostrar que había una división entre todos los Estados con respecto a la extensión del mar territorial, y quedó en evidencia que no existía norma alguna de derecho internacional que fijara tal extensión en tres millas, como pretendían algunos Estados. Por tal motivo se puso de manifiesto que era necesario llegar a un acuerdo por parte de todos los países, por lo cual la resolución final de la conferencia solicitó al Consejo de la Sociedad de las Naciones, que se invitase a los gobiernos a continuar el estudio de la extensión del mar territorial para que con dicha base se pudiera convocar a una nueva reunión internacional.⁽⁷⁾

1.2.- La Declaración de Panamá (1939)

Al comenzar la Segunda Guerra Mundial y ante la necesidad de evitar el entorpecimiento de las comunicaciones y de reafirmar la neutralidad frente a las naciones beligerantes, las 21 repúblicas que formaban el Sistema Interamericano, se reunieron en Panamá del 23 de septiembre al 3 de octubre de 1939, en la Primera Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores. En ella se aprobó el instrumento llamado Declaración de Panamá, el cual estableció una zona de seguridad continental la cual abarcaba una anchura de 300 millas a partir de la costa extendiéndose a lo largo del continente, desde la frontera de los Estados Unidos con Canadá hasta Tierra de Fuego.

⁷ Ver Zacklin, Ralph, El Derecho del Mar en Evolución: La contribución de los países americanos, Fondo de Cultura Económica, México, 1975. p. 32.

Esta declaración tuvo su origen en una propuesta de los Estados Unidos, para proteger a sus nacionales en contra de las actividades bélicas de los países beligerantes en la Segunda Guerra Mundial.

Esta zona serviría como una medida de protección continental siempre que se mantuviera la neutralidad de los países participantes. Se procuró obtener de los beligerantes la observancia de las disposiciones contenidas en la Declaración. Se dejó libre la posibilidad de realizar patrullajes individuales o colectivos, en las aguas adyacentes a las costas de los Estados, en la zona antes mencionada.

La Declaración fue aprobada el 3 de octubre de 1939, y aunque no tuvo una vigencia total estableció una nueva doctrina sobre la extensión de los mares cuya importancia deriva, de que fue el primer instrumento en el cual se consideró una distancia mayor a las establecidas en la época.

1.3.- Proclamas Truman

El 28 de septiembre de 1945, el gobierno de los Estados Unidos emitió dos proclamas, una sobre la plataforma continental, proclama (No.2667) y otra sobre el establecimiento de zonas de pesca en la alta mar, proclama (No.2668). Estas tuvieron una motivación eminentemente económica, ya que los Estados Unidos se dieron cuenta de la futura importancia del petróleo costero, al igual que buscaban asegurar el derecho sobre ciertas especies marinas.

La proclama sobre plataforma continental declaró como propiedad del país, sujeto a jurisdicción y control, los recursos naturales del subsuelo y lecho marino de la plataforma

continental debajo de la alta mar contiguas a los Estados Unidos, pero se aclaró que el carácter del alta mar de las aguas situadas sobre la plataforma continental y su derecho a la libre o irrestricta navegación no se verían afectados de manera alguna.

La segunda proclama señaló que los recursos pesqueros se consideraban de especial importancia para las comunidades costeras, en ésta se informaba, sobre la intención de los Estados Unidos de establecer en lo futuro áreas de conservación, contiguas a su mar territorial y sobre el alta mar, para la protección de ciertas especies vivas amenazadas por la sobreexplotación. También se aclaró que se reconocía el derecho de cualquier Estado a establecer las referidas zonas de conservación fuera de sus costas, "siempre y cuando se otorgue el reconocimiento correspondiente a cualesquiera intereses pesqueros de nacionales de Estados Unidos y se respete el carácter de alta mar y el derecho a la libre navegación de tales zonas".⁽⁸⁾

Las proclamas fueron de vital importancia para el nuevo derecho del mar que se estaba gestando, ya que dio como resultado que muchos otros países de América, realizaran declaraciones similares, aún que con interpretaciones erróneas, pero que al final de cuentas sirvieron de base a las conferencias de Naciones Unidas que pronto se llevarían a cabo.

1.4.- Primera Y Segunda Reuniones del Consejo Interamericano de Jurisconsultos en Río de Janeiro (1950-1952) y Buenos Aires (1953)

La primera reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, fue celebrada en Río de Janeiro, Brasil del 22 de mayo al 15 de junio de 1950. En ella se encomendó a

⁸ A. Vargas, Jorge, Terminología sobre derecho del mar, Caestem, México, 1979, p. 223.

la Comisión Permanente del Consejo, a través de la Resolución VII/2, el estudio del tema "régimen del mar territorial y cuestiones afines" como parte de su plan desarrollo y codificación del derecho internacional.

El comité preparó un proyecto de Convención sobre mar territorial y cuestiones afines, el cual fue presentado en el periodo de sesiones de 1952 que también se celebró en Río. Este proyecto co-patrocinado por Argentina, Chile, México y Perú se alojaba mucho de la práctica internacional mexicana ya que en su artículo 1 establecía que: "los Estados signatarios reconocen que el derecho internacional actual concede a la nación ribereña soberanía exclusiva sobre el suelo, subsuelo, aguas y espacio aéreo y estratosférico de su plataforma continental...".⁽⁹⁾

Este artículo no iba de acuerdo con la práctica mexicana ya que las aguas suprayacentes a la plataforma continental y contiguas al mar territorial eran consideradas como alta mar, por lo tanto el Estado no podría ejercer su soberanía sobre ellas. Por ello era más que evidente que México estaba fuera de la practica internacional. Después en otros foros México corrigió su postura, volviendo así a los principios que siempre había seguido.

Por otro lado, en el artículo 2 se establecieron las 200 millas, que en este caso se crearon como medida de protección, control y aprovechamiento económico; "los Estados signatarios reconocen igualmente el derecho de cada uno de ellos para fijar una zona de protección, control y aprovechamiento económico, hasta una distancia de [200] millas marinas contadas desde la línea de más baja marea de sus costas y de las de sus posesiones insulares, dentro de la cual podran ejercer la vigilancia militar, administrativa y fiscal de sus respectivas jurisdicciones territoriales".⁽¹⁰⁾ Este proyecto fue uno de los

⁹ García Robles, op.cit, p. 74.

¹⁰ Ibidem, p. 74.

primeros en donde se contemplaron las 200 millas, las cuales tienen un interés económico y de protección de los recursos por parte de los Estados ribereños, aunque después el proyecto fue rechazado, creó precedente para el creciente movimiento de las 200 millas.

Del 20 de abril al 20 de mayo de 1953, se celebró la segunda reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, la cual tuvo verificativo en Buenos Aires, Argentina. Aquí se estudió el proyecto de Convención que fue presentado en 1952, después de una prolongada discusión en su Resolución XIX el Consejo estimó que el asunto necesitaba de más estudios antes de que pudiese adoptarse una resolución al respecto, y por tanto remitió a la Comisión Permanente el proyecto para que se continuara su estudio y posteriormente se sometiera a su dictamen definitivo.

1.5.- Declaración de Santiago (1952)

Fue el primer instrumento multilateral latinoamericano que estableció la jurisdicción del Estado ribereño en 200 millas, de ahí su gran importancia, por que a partir de entonces se inició la revisión de los principios tradicionales del mar por parte de los países de América, para tratar de buscar nuevas concepciones jurídicas en la materia. Se llevó a cabo del 11 al 19 de agosto de 1952, con el nombre de Conferencia sobre la Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, y fue suscrita el 18 de agosto por Chile, Ecuador y Perú. El artículo II de la Declaración establece: "...los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y la jurisdicción exclusiva que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de [200] millas marinas desde las referidas costas".⁽¹¹⁾ Se consideró que la extensión

11 Méndez Silva, Ricardo, El Mar Patrimonial en América Latina, UNAM, México, 1974, p. 26.

del mar territorial y la zona contigua, no eran suficientes para los intereses económicos y de desarrollo de dichos países, por lo cual se procedió a aumentarla hasta 200 millas, que era una distancia necesaria para explotar los recursos naturales que requerían sus intereses nacionales.

El fundamento de la Declaración fue de carácter eminentemente económico, en el se trató de procurar a los pueblos las condiciones necesarias para su subsistencia, a través de la correcta reglamentación y protección de los recursos naturales para su buen aprovechamiento. Así los gobiernos impiden una mala utilización de los recursos y que se ponga en peligro la existencia de las riquezas marinas. Se reafirmó el derecho soberano de los Estados ribereños sobre esos recursos, además de que se planteó de manera expresa el derecho del Estado ribereño sobre tales recursos.

La Declaración no precisó claramente cual era la naturaleza jurídica de la zona, ya que sólo establecía que no se afectaba el derecho de paso inocente, y como es bien sabido, este derecho sólo pertenece al mar territorial y ninguno de los Instrumentos aprobados en la Declaración, calificaba a esa zona como mar territorial. Por ello, se puede deducir que su naturaleza jurídica no es la del mar territorial, si no el de una zona económica, que se destina exclusivamente a la conservación, desarrollo y aprovechamiento de los recursos naturales existentes dentro de las 200 millas, por lo cual es un error el establecer el derecho de paso inocente. Lo más apropiado sería haber declarado la libertad de navegación por esas aguas, principio que pertenece al alta mar y que es más correcto utilizarlo para referirse al paso de buques y barcos por ese espacio marino.

1.6.- Décima Conferencia Interamericana. Caracas (1954)

La ciudad de Caracas, Venezuela fue sede de la Décima Conferencia Interamericana, la cual se realizó del 1 al 28 de marzo de 1954. En ella se adoptó la Resolución No. LXXXIV que llevó por nombre "Preservación de los Recursos Naturales: Plataforma Submarina y Aguas del Mar". Además se reafirmó: "el interés de los Estados Americanos en las declaraciones o actos legislativos nacionales que proclaman soberanía, jurisdicción, control o derechos de explotación o vigilancia...".⁽¹²⁾ Esta resolución dio un nuevo giro a lo que habían sido las resoluciones anteriores, ya que aquí, se resaltó la importancia de las declaraciones legislativas o proclamaciones unilaterales de las repúblicas de América, que empezaban a buscar nuevas alternativas para sus mares territoriales, los cuales eran insuficientes, viéndose en la necesidad de ampliarlos hasta 200 millas.

Los Estados Americanos reafirmaron que deben de hacer uso de su jurisdicción, para vigilar y reglamentar la explotación de las riquezas naturales que existen en la plataforma submarina, así como también, se puso en relieve la necesidad de utilizar los recursos anteriores en beneficio de sus propias economías.

Por otro lado, se pidió al Consejo de la Organización de los Estados Americanos (OEA), que convocara a una conferencia especializada con el propósito de estudiar los distintos aspectos del régimen jurídico y económico de la plataforma submarina, de las aguas del mar y de sus riquezas naturales, esto debía hacerse por un organismo interamericano, el cual tendría a cabo la tarea de realizar un estudio preliminar para la celebración de la Conferencia especializada.

¹² García Robles, op.cit. p. 76.

El Consejo de la OEA, consideró como prematura la fecha propuesta para lanzar la convocatoria de la Conferencia, por lo cual, resolvió facilitar los trabajos previos a la misma al incluir el tema "régimen del mar territorial y cuestiones afines", en el programa de la tercera reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos.

1.7.- Tercera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos. Principios de México (1956)

Con base en la Resolución LXXXIV, se reunió en la ciudad de México del 17 de enero al 4 de febrero de 1956 el Consejo Interamericano de Jurisconsultos, en su tercera reunión, en la cual la Comisión adoptó la Resolución XIII titulada "Principios de México sobre el Régimen Jurídico del Mar". Los temas que se trataron fueron: Mar Territorial, Plataforma Continental, Conservación de los Recursos vivos de la Alta Mar, Líneas de Base y Bahías. Participaron en la Tercera Reunión los 21 países miembros de la OEA, quienes discutieron el proyecto presentado por la Primera Comisión, el cual fue votado por partes y en forma nominal. Votaron quince Estados en favor, uno en contra (los Estados Unidos de América) y hubo cinco abstenciones.

En cuanto al mar territorial, el Consejo declaró, que la extensión de las tres millas era insuficiente además de que no constituía una norma general de derecho internacional, también agregó, que cada Estado tenía competencia para establecer su mar territorial hasta límites razonables.⁽¹³⁾

¹³ Son límites razonables, aquellos que se establecen atendiendo a ciertos factores, ya sean geográficos, geológicos y biológicos al igual que a las necesidades económicas de cada país.

Los principios que se formularon en la resolución respecto al mar territorial fueron textualmente los siguientes:

"1. La extensión de tres millas para delimitar el mar territorial es insuficiente y no constituye una norma general de Derecho Internacional. Por lo tanto, se justifica la ampliación de la zona de mar tradicionalmente llamada "mar territorial".

"2. Cada Estado tiene competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables, atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades económicas de su población y a su seguridad y defensa".⁽¹⁴⁾ Además se otorgó un claro reconocimiento a la tendencia de los países Latinoamericanos, que propugnaba por una ampliación de dicho espacio marino.

En cuanto a la plataforma continental, este es uno de los primeros instrumentos internacionales que extendió los derechos del Estado ribereño a dicho espacio marino y a los recursos naturales que ahí se encuentran. En relación a los recursos naturales de la plataforma continental, la Conferencia aprobó que los Estados ribereños tuvieran el derecho de aprobar las medidas de conservación y vigilancia que consideraran necesarias, para proteger los recursos vivos del mar próximos a sus costas, más allá del mar territorial, siempre y cuando esas medidas no perjudicaran los derechos emanados de acuerdos internacionales.

Respecto a las bahías, los Principios de México proporcionan una definición, que posteriormente fue recogida por la Convención de Ginebra. En esta reunión, se sepultó definitivamente la regla de las tres millas y se demostró, que no era regla seguida por la comunidad internacional ya que en América el único país que la aplicaba eran los Estados Unidos.

14 Arellano García, op.cit. p. 26.

1.8.- Conferencia Especializada Interamericana sobre Conservación de Recursos Naturales: La Plataforma Submarina y las Aguas de Mar. República Dominicana (1956)

La Conferencia se reunió en ciudad Trujillo, República Dominicana del 15 al 28 de marzo de 1956. Ahí prevaleció la posición de los Estados Unidos, que junto con los Estados opositores a las nuevas normas del derecho del mar, presionaron para cambiar los principios fundamentales de la Resolución XIII que se adoptó en México.

En esta conferencia se llegó a un acuerdo, en torno al derecho del Estado ribereño para explotar los recursos del lecho y subsuelo de las áreas submarinas adyacentes a su territorio, pero no se logró consenso en cuanto al régimen jurídico del mar epicontinental. Hubo también divergencias sobre los recursos vivos del lecho del mar, la naturaleza y alcance del interés especial del Estado ribereño en la conservación de los recursos del alta mar y la extensión del mar territorial.

En cuanto a la extensión del mar territorial, se dio la siguiente conclusión, la cual está contenida en el séptimo párrafo de dicha resolución: "existe diversidad de posiciones entre los Estados representados en esta Conferencia en cuanto a la extensión del mar territorial".(15)

En los puntos a los que no se llegó a ningún acuerdo, como el referente a la anchura del mar territorial, se consideró que los principios adoptados en México por el Consejo Interamericano de Jurisconsultos, continuarían siendo los únicos que podrían ser considerados. Esto lo reconoció explícitamente el propio Consejo. La Conferencia de ciudad Trujillo, no significó ningún avance en el desarrollo progresivo del derecho del mar, debido a las profundas diferencias que surgieron, especialmente con los Estados

15 García Robles, op.cit. p. 79

Unidos y algunos países de Latinoamérica que se adhirió a la posición de los Estados Unidos. Pero si fue de gran importancia la definición que se dio de la plataforma continental, ya que luego fue adoptada en la Conferencia de Ginebra de 1958.

1.9.- Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ginebra (1958)

Después del fracaso de la Conferencia de la Haya, ésta constituyó un segundo intento a nivel mundial para codificar el derecho del mar. La Conferencia se celebró en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958. A ella asistieron representantes de 86 países, de los cuales, 79 eran miembros de las Naciones Unidas y 7 de sus organismos especializados. El antecedente de la Conferencia fue la Resolución 1105(XI) de la Asamblea General del 21 de febrero de 1957, en donde se acordó convocar a una "Conferencia internacional de plenipotenciarios para que [examinara] el derecho del mar, teniendo presentes no solamente los aspectos jurídicos del problema, sino también sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos, e [incorporara] el resultado de sus trabajos en una o más convenciones internacionales o en los instrumentos que [juzgara] apropiados."¹⁶)

Fueron cinco las comisiones encargadas de codificar el derecho internacional del mar. Los temas asignados a cada una fueron los siguientes:

Primera Comisión: Mar territorial y zona contigua.

Segunda Comisión: El alta mar, su régimen general.

Tercera Comisión: Pesca y conservación de los recursos vivos del mar.

16 A. Vargas, op.cit. pp. 215 y 216.

Cuarta Comisión: Plataforma continental.

Quinta Comisión: Libre acceso al mar de los países sin litoral marítimo.

La labor de la quinta Comisión no se tradujo en una Convención especial, ya que sus recomendaciones fueron incluidas en el artículo 14 de la Convención sobre mar territorial y zona contigua, y en los artículos 2, 3 y 4 de la Convención sobre alta mar.

En esta Conferencia se logró la codificación en cuatro convenciones, las cuales se obtuvieron por mayoría de dos tercios. Las cuatro convenciones a saber fueron sobre: el mar territorial y la zona contigua; la alta mar, pesca y conservación de los recursos vivos del mar y la plataforma continental. Estas se suscribieron el 29 de abril del mismo año, y en ellas se reconocieron los derechos de los Estados ribereños, con respecto a sus jurisdicciones y al interés de la protección de los recursos vivos del mar.

También se aprobó un protocolo facultativo sobre jurisdicción obligatoria en la solución de controversias. Según el protocolo, los Estados firmantes expresaban su voluntad de recurrir a la jurisdicción obligatoria del Tribunal Internacional de Justicia, para resolver toda controversia que afectara la interpretación y la aplicación de los convenios antes mencionados. Dicho protocolo fue sancionado con nueve resoluciones, las cuales se refieren a:

1. Experimentos nucleares en el alta mar.
2. Contaminación del alta mar por desperdicios radioactivos.
3. Convenciones internacionales para la conservación de pesquerías.
4. Cooperación en las medidas de conservación.
5. Procedimientos humanos de sacrificio de la fauna marina.

6. Situaciones especiales relativas a pesquerías ribereñas.
7. Régimen de las aguas históricas.
8. Convocatoria a una Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
9. Homenaje a la Comisión de Derecho Internacional.

Al igual que como sucedió en la Haya, la Conferencia de Ginebra fracasó en su intento por llegar a un acuerdo general con respecto a la anchura del mar territorial, ya que las potencias marinas, se mantuvieron firmes en no aceptar más extensión al mar territorial que la que ellos consideraban como general para todos los países, tratando de imponer una regla que ya era caduca. Uno de los logros de la Conferencia, fue llegar a la codificación de un derecho, que aunque ya existía, en esa ocasión quedó plasmado en un documento de carácter internacional, y el cual tendría una observancia general para todos los países, pero en cuanto al desarrollo de nuevas normas del mar, no se estableció ningún adelanto.

En lo referente al procedimiento que se seguiría en la Conferencia, se estableció que las decisiones de fondo se tomarían por el voto de una mayoría de dos tercios, y en cuanto a la forma, esta se decidiría por mayoría simple.

El presidente de la Conferencia fue el representante de Tailandia, su Alteza Real el Príncipe Wan Waithayakon Krommun Nardhip Bongsrabandh, el director de la sesión de codificación del servicio jurídico de las Naciones Unidas fue el señor Yen Li Liang.

Como es de gran importancia para nosotros lo referente al tema del mar territorial, analizaremos los trabajos que realizó la Primera Comisión, la cual trató el tema del mar territorial y zona contigua.

1.9.1.-Primera Comisión

A esta correspondió según lo dispuesto en el artículo 47 del reglamento de la Conferencia, el examen de los artículos que trataban el tema del mar territorial y zona contigua. Al finalizar los trabajos, la Comisión sometió a la Conferencia el texto de 24 artículos, junto con ocho "artículos finales" con disposiciones protocolares.

La Comisión decidió examinar conjuntamente los artículos 1, 2, 3 y 66. Con respecto al artículo tercero del proyecto de la Comisión, éste resultó un problema que no tuvo solución, porque al referirse a la anchura del mar territorial, las grandes potencias no quisieron dejar la regla de las tres millas, aún cuando ya se había demostrado que era una regla que no seguía la mayoría de los países de la comunidad internacional. El artículo tercero del proyecto de la Comisión fue redactado de la siguiente manera:

"1- La Comisión reconoce que la práctica internacional no es uniforme por lo que respecta a la delimitación del mar territorial."

"2- La Comisión considera que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de doce millas."⁽¹⁷⁾

Como se puede observar, la Comisión había considerado que las tres millas de mar territorial, no constituyan ya una anchura que siguiera vigente, por lo cual establecieron un máximo de doce millas, pero el Reino Unido, los Estados Unidos y Japón se empeñaron en desconocer la realidad, y en sus intervenciones reafirmaron su posición cerrada a nuevas posturas, como el representante del Reino Unido quien manifestó en su Declaración del 5 de marzo lo siguiente:

17 García Robles, Alfonso, La Anchura del Mar Territorial, El Colegio de México, México, 1966, p. 68.

"En nuestra opinión habría sido desde luego preferible que la Comisión, la cual después de todo es un cuerpo cuya función consiste en tratar de codificar el Derecho Internacional a la luz del derecho actual, como éste parece existir, hubiese declarado en forma inequívoca que, considerada como una cuestión puramente legal, la anchura correcta del mar territorial es 3 millas y no otra distancia alguna, creemos que desde el punto de vista del Derecho Internacional ésta es la única opinión correcta."(18)

Por su parte el representante de los Estados Unidos, en su Declaración del 11 de marzo dijo:

"Es la opinión de mi gobierno, sin pretender por ahora extenderme respecto a ella con citas autorizadas o con extenso alegato jurídico, que la regla de las 3 millas forma parte del Derecho Internacional establecido; que es la única anchura del mar territorial respecto a la cual ha habido algo parecido a un común acuerdo;..."(19)

Por el contrario, la actitud de la mayoría de las naciones fue considerar que los Estados debían, de acuerdo con sus realidades, determinar la anchura de su mar territorial dentro de límites razonables, así, uno a uno fueron interviniendo los demás países participantes en la Conferencia. En general, los representantes de todos los Estados coincidían en dos puntos esenciales a saber: primero en la inexistencia de la regla de las tres millas y segundo, en la necesidad de que se llegara a un acuerdo sobre la anchura de éste.

18 *Ibidem*, p. 71.

19 *Ibidem*, p. 73.

Por su parte, el representante de México, durante su intervención, declaró que era necesario superar épocas ya pasadas para poder llegar a un acuerdo internacional general, y que no sólo fueren las potencias las que decidieran y elaboraran el derecho internacional. Textualmente la Declaración del representante de México fue la siguiente:

"La comunidad internacional de nuestros días no podría aceptar la situación que existía en épocas ya felizmente superadas cuando un reducido cónclave de potencias se arrogaba el derecho de elaborar las normas internacionales."⁽²⁰⁾

La actitud de nuestro país fue seguida por varios Estados, que en boca de sus representantes demostraron la inexistencia de la llamada regla de las tres millas. Además se puso de manifiesto la necesidad de encontrar nuevas reglas que representaran los intereses de todos los Estados o de la mayoría y no sólo de un reducido grupo de ellos.

Una de las declaraciones, que en mi opinión fue de las más importantes, es la que formuló el representante de Suecia quién decía:

"...No es necesario que la regla fije un límite uniforme. Es incontestable, como dice la Comisión, que la práctica internacional en la materia no [sea] uniforme. El límite de las tres millas, por ejemplo, no ha tenido nunca, en nuestra opinión, ni una aplicación general, ni la autoridad preponderante que sus partidarios quieren atribuirle."⁽²¹⁾

Esta Declaración, fue de gran importancia, ya que tuvo una posición conciliatoria, además de que dio por hecho, el que la regla de las tres millas nunca había sido general, por lo cual, era necesario establecer una anchura más razonable, atendiendo a las características y necesidades de cada Estado.

²⁰ Ibidem, p. 74

²¹ García Robles, La Conferencia de..., op.cit, p. 103.

Ante el desconcierto existente y el estancamiento de los debates de la Primera Comisión, la delegación de México presentó el 7 de marzo una propuesta para la preparación de un Cuadro Sinóptico, que gráficamente señalaría la posición de los Estados ribereños en relación a la debatida cuestión de la anchura del mar territorial, pero, las grandes potencias se esforzaron por todos los medios, en que la propuesta mexicana no fuera llevada a la práctica. Para esto, hicieron una serie de argumentos de los más diversos, entre los cuales, decían que este era un proyecto imposible de realizar, o que la Secretaría no podría disponer del tiempo para preparar el cuadro, etc.

Varios representantes de los países participantes, se manifestaron en favor de la propuesta, ya que era muy sencilla de realizar y sólo se pedía que cada país declarara la anchura de su mar territorial. Esto no podría provocar oposición alguna, excepto de aquellos Estados que temiesen el conocimiento de la misma porque se pondría en relieve que la regla de las tres millas no era de uso general. Además, el Secretario de la Comisión manifestó públicamente, que la Secretaría realizaría el Cuadro Sinóptico si éste era de auténtico interés para la Conferencia.

Como era de esperarse, al someter a votación la propuesta, los opositores a ella no votaron en contra, ya que sólo formaban un reducido grupo que no podría cambiar el destino de las votaciones, por lo que fue aprobada por 39 votos en favor y 26 abstenciones. Esta se convirtió en resolución de la Primera Comisión, y en ella se pidió a la Secretaría que preparara, haciendo consultas a las delegaciones, un Cuadro Sinóptico de leyes y reglamentos vigentes de los Estados representados en la Conferencia, en lo referente a la anchura y régimen jurídico de su mar territorial, así como las reivindicaciones que cada Estado haya hecho de sus respectivos mares territoriales. Asimismo se autorizó la utilización de documentos y publicaciones de las Naciones Unidas.

Después de numerosas consultas, el 3 de abril la Secretaría publicó el Cuadro, en el que se comprobó de manera irrefutable que más de dos tercios de las naciones participantes habían fijado su mar territorial en una anchura superior a las tres millas. Además, otros Estados anunciaron su intención de fijar una anchura mayor a ésta, aunque sin exceder en la mayoría de los casos las doce millas.

1.9.2-Propuestas a la Primera Conferencia sobre la Anchura del Mar Territorial

Al terminar el debate general la Comisión decidió aplazar la consideración de los artículos 1, 2, 3 y 66, hasta la fecha que fijara el Presidente de la Comisión. En relación con las propuestas, la Comisión recibió hasta el primero de abril las siguientes:

"Propuesta presentada por:	Fecha	Anchura sugerida para el mar territorial
1. Suecia	10/III	Límite máximo de 6 millas
2. Canadá	29/III	3 millas (y 9 millas adicionales con derechos exclusivos de pesca)
3. México y la India	29/III	Límite máximo de 12 millas
4. URSS	31/III	"En general" límite máximo de 12 millas
5. Colombia	31/III	12 millas
6. Ceilán	1/IV	6 millas
7. Perú	1/IV	"Hasta límites razonables"
8. Reino Unido	1/IV	Límite máximo de 6 millas sujeto a determinadas restricciones
9. Yugoslavia	1/IV	Límite máximo de 12 millas
10. Grecia	1/IV	3 millas
11. Italia	1/IV	Límite máximo de 6 millas
12. Estados Unidos	1/IV	3 millas (y 9 millas adicionales con derechos exclusivos de pesca) ⁽²²⁾

22 Ibidem, pp 114 y 115

Como se puede ver, sólo hubo una propuesta concreta de tres millas, que fue la de Grocia, los demás defensores de la tesis, ante el fracaso que tuvo esta, decidieron adoptar posiciones conciliatorias o disfrazar sus propuestas, como lo hicieron los Estados Unidos y Canadá, quienes fijaron en tres millas el mar territorial, pero con nueve millas adicionales con derechos exclusivos de pesca. Por otro lado, la propuesta que demostraba con mayor énfasis la práctica existente a nivel mundial, fue la propuesta conjunta de México y la India, en la que se consagraba el derecho del Estado ribereño a fijar su mar territorial hasta un límite de doce millas, que era el límite que tenía más aceptación por la mayoría de los países. La contribución de México en la Conferencia, fue su desempeño en la defensa de la tesis de las doce millas, mostrándose como líder de esta regla, la cual era la más apegada a las tendencias del derecho del mar existente. La votación de la propuesta conjunta de México y la India, fue la que más se acercó a la aceptación mayoritaria, con 35 votos en favor, 35 en contra y 12 abstenciones.

Con posterioridad a esta propuesta, México y la India trataron de encontrar una fórmula que los llevara a establecer una posición conciliatoria, para lo cual, conjuntamente con Canadá coauspicaron una nueva propuesta. En esencia, ésta establecía que el Estado ribereño podría establecer su mar territorial hasta un límite de seis millas, pero éste no podría exceder de doce millas, y para el caso de que este fuera menor a las doce millas, el Estado ribereño tendría el derecho de establecer una zona contigua de pesca que se extendiese hasta dicha anchura.

La fórmula de la propuesta de Canadá, la India y México, fue demasiado irregular, de tal manera que no satisfizo de manera plena a los países ahí presentes. Ante tal acontecimiento, la propuesta fue retirada a los dos días de haberse presentado, volviendo ambos países a su antigua propuesta. En los días subsiguientes, la actividad de los países se intensificó modificando o retirando propuestas. Así, cada delegación presentó

sus propuestas, en las que se pudo observar que todas consideraban como anchura mínima del mar territorial las seis millas, (ninguna estableció la anchura del mar territorial en tres millas).

Una de las propuestas que causó más polémica, fue la que presentó la delegación de los Estados Unidos. Esta establecía una anchura máxima de seis millas, además de una zona adicional que completaría las doce millas, en esta zona, el Estado ribereño tendría derechos de pesca pero no exclusivos, ya que los nacionales de otros Estados que regularmente hubieran pescado en esa zona durante los últimos cinco años, tendrían derecho sin limitación en cuanto al tiempo, de continuar pescando en esa zona. Con respecto a esta propuesta, el representante de México concluyó que la nueva propuesta de los Estados Unidos, no constituía un adelanto, ya que si bien la anchura había sido aumentada de tres a seis millas, los derechos de pesca del Estado ribereño en la zona prácticamente desaparecieron, según la propuesta de los Estados Unidos, los otros Estados quedarían sujetos a una servidumbre ilimitada.

El resultado de las votaciones no pudo ser más que desalentador, ya que al concluirse éstas, la Comisión adoptó sólo el segundo párrafo de la propuesta de Canadá, pero ésta no se relacionaba con la anchura del mar territorial, sino hacía referencia a una zona con derechos exclusivos de pesca. Todas las demás propuestas fueron rechazadas.

1.9.3.- Textos Relacionados al Artículo 3 del Proyecto de la Comisión

Este artículo 3 es el que fijaba la anchura del mar territorial, la cual había sido establecida por la Comisión en el proyecto de la Convención en doce millas como máximo. En la sesión plenaria que se celebró el 25 de abril, se presentaron cuatro

textos, todos relacionados con el artículo 3 del proyecto de Convención. Una de las propuestas fue patrocinada por México, Arabia Saudita, Birmania, Colombia, Indonesia, Marruecos, República Árabe Unida y Venezuela. La propuesta contenía dos párrafos, el primero era idéntico al de la propuesta conjunta de México y la India que habían sometido a votación en la Primera Comisión, esta establecía una anchura del mar territorial hasta doce millas, por otra parte, el segundo párrafo establecía que en los casos en que un país tuviera un mar territorial menor a las doce millas, ese Estado debería tener una zona contigua con derechos exclusivos de pesca que completasen la anchura de doce millas.

Como era de esperarse, ninguna de las propuestas presentadas ante la sesión plenaria fue aprobada, ya que en tres de los casos, no se obtuvo la mayoría de dos tercios que se requiere según el reglamento, en cuanto a la cuarta propuesta que fue presentada por la U.R.S.S, el número de votos negativos fue mayor que el de los positivos.

A pesar de tan desalentados resultados, la Conferencia de Ginebra constituyó un avance en cuanto a que en ella se abandonó la regla de las tres millas, ya que ninguna de las delegaciones sometió a veredicto propuesta alguna que fijara el mar territorial en tal anchura. También es importante hacer notar, que en los casos en que se sometieron propuestas que fijaban la anchura del mar territorial en seis millas, éstas fueron rechazadas totalmente por mayorías abrumadoras, de tal manera que la distancia de las seis millas fue considerada como insuficiente por varios Estados, por lo cual era necesario buscar una anchura que representase los intereses de la mayoría y no sólo de un reducido grupo.

El acta final de la Conferencia se firmó el 29 de abril de 1958. Las cuatro Convenciones estuvieron abiertas a la firma de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas y de sus organismos internacionales hasta el 31 de octubre de 1958.

La Convención estaría en vigor hasta treinta días después de que el Secretario General de las Naciones Unidas recibiera 22 ratificaciones o adhesiones. La Convención sobre Alta Mar y el Protocolo Facultativo sobre Jurisdicción Obligatoria en la Solución de Controversias, entraron en vigor el 30 de septiembre de 1962; la Convención sobre Plataforma Continental el 1 de junio de 1964; la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua el 10 de septiembre de 1965; y la Convención sobre Pesca y Recursos Vivos de Alta Mar, el 30 de marzo de 1966.

Las cuatro Convenciones aprobadas, fueron de gran importancia para el derecho del mar, aunque no se llegó a realizar todo lo que se esperaba, esto marcó la pauta para posteriores arreglos internacionales, los cuales se llevaron a cabo en los años subsiguientes a la primera Convención. Al finalizar la Conferencia, estas Convenciones quedaron de la siguiente manera: la Convención sobre el Mar Territorial y Zona Contigua, que consta de 24 artículos, en la cual no se llegó a acuerdo alguno con respecto a la anchura del mar territorial, sólo se fijó que ésta sería determinada por el Derecho Internacional. Otro de los logros importantes de esta Convención, fue la reglamentación del derecho de paso inocente, el cual quedó establecido en los artículos 14, 15, 16 y 17 de dicha Convención, en los que se establece quiénes gozan de este derecho. Además, se da la definición de qué se considera paso inocente y se fijan las obligaciones del Estado respecto a este derecho. El artículo 24 habla sobre la zona contigua y establece qué parte del mar la forma y con qué objeto se crea.

Las otras convenciones son, sobre Alta Mar con 37 artículos; la Convención de Pesca y Conservación de Recursos Vivos de la Alta Mar con 22 artículos, y por último, la Convención sobre Plataforma Continental que consta de 15 artículos.

1.10.- Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ginebra (1960)

Esta se convocó principalmente, porque en la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Primera CONFEMAR) no se llegó a ningún acuerdo en cuanto a la anchura del mar territorial y límites de las pesquerías. Por eso el 27 de abril de 1958, la Primera CONFEMAR adoptó la Resolución No VIII, llamada "Convocatoria de una Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".

Se pidió por parte de la Conferencia a la Asamblea General de las Naciones Unidas "que en su decimotercer período de sesiones [estudiara] la cuestión relativa a la oportunidad en que [habría] de convocarse a una Segunda Conferencia Internacional de Plenipotenciarios",⁽²³⁾ para examinar de nuevo las materias que quedaron pendientes en la Primera CONFEMAR.

Representantes de varios países expresaron las dudas que tenían con respecto a la conveniencia de convocar a una Segunda Conferencia, sin que antes se hubiera llevado a cabo una labor preparatoria, en la cual se pusiera de manifiesto que las circunstancias que habían hecho imposible la fijación de la anchura del mar territorial en la Primera CONFEMAR ya habían sido superadas, y que de esta manera se pudiera convocar a una nueva Conferencia, sin temor a repetir los fracasos de las convenciones anteriores.

²³ García Robles, *La Anchura del...*, op.cit. p. 101.

Aún después de escuchadas las dudas que se tenían con respecto a la celebración tan acelerada de una Segunda Conferencia, la Asamblea aprobó la Resolución número 1307 (XIII), en la que se acordó pedir al Secretario General de las Naciones Unidas que convocara a una Segunda CONFEMAR, ya que ninguna de las propuestas referidas a la anchura del mar territorial y al límite de las pesquerías obtuvo la mayoría de los dos tercios que se necesitaba para su aprobación. Por tal motivo, se pedía que se examinaran de nuevo estos temas, con el deseo de llegar a un acuerdo internacional.

Cumpliendo la anterior resolución, la Segunda CONFEMAR se reunió en Ginebra del 17 de marzo al 26 de abril de 1960. En ella participaron 80 Estados, cuyo objetivo principal fue el de volver a intentar llegar a un acuerdo internacional, principalmente sobre los temas de la anchura del mar territorial y secundariamente, el límite de las pesquerías, en los cuales se había fracasado en la CONFEMAR de 1958.

Se realizaron catorce sesiones plenarias y hubo una sola Comisión Plenaria, la cual celebró 28 sesiones; pero aún después de tan largas y prolongadas sesiones, en la Segunda Conferencia, no se logró conseguir acuerdo alguno sobre los dos temas principales que habían originado el debate, "la anchura del mar territorial y el límite de las pesquerías".

En gran parte, el fracaso de la Conferencia se debió a que las propuestas para esta Segunda CONFEMAR, fueron las mismas que habían patrocinado por un lado las potencias marítimas, y por el otro los Estados ribereños, durante la Primera Conferencia. Al igual que en 1958, cada parte se mantuvo firme en su posición sin tratar de llegar a un acuerdo o a una posición conciliatoria que fuera más de acuerdo a las necesidades de la época.

En general, las sesiones de la Conferencia se circunscribieron a dos posiciones a saber: "aquellas que patrocinaban un mar territorial de seis millas con una zona contigua de pesca, y aquellas que se fundamentaban en una distancia de doce millas para el mar territorial o para la zona exclusiva de pesca".(24)

La Delegación de México, fue de las primeras en presentar su propuesta, la cual difería de la propuesta presentada en la primera Conferencia. Aquí se incluyeron otras innovaciones con el objeto de lograr una posición conciliatoria. En ese documento, México propuso como anchura del mar territorial doce millas como máximo, y para el caso de que éste fuera menor a las doce millas, el Estado tendría una zona exclusiva de pesca, contigua a su mar territorial, sobre la cual ejercería los mismos derechos de pesca y explotación de recursos vivos del mar que en su mar territorial. Además, se establecieron otras opciones, ya que para el caso de que el mar territorial fuese fijado de tres a seis millas, la zona de pesca tendría un límite hasta de 18 millas, cuando fuese de siete a nueve millas el límite máximo sería de 15 millas, y por último, si era establecido de diez a once millas, serían 12 millas de la zona de pesca como límite.(25)

La anchura que México fijaba como mar territorial era la que reflejaba la realidad práctica, pues la mayoría de los países ya habían fijado con anterioridad su mar territorial hasta la anchura de doce millas, además de que dicha anchura, no se oponía a la navegación de los buques y sí en cambio, se podía evitar algún conflicto internacional ocasionado por la invasión del mar territorial por parte de barcos pesqueros extranjeros. Además, México consideraba la anchura del mar territorial como una norma consuetudinaria de Derecho Internacional, ya que esta nunca antes había sido fijada en una Convención Internacional. Otro punto que le daba la razón a México, era el hecho de que la Comisión

24 Zacklin, op. cit. p. 37.

25 Ver artículos de la propuesta de México en la Segunda CONFEMAR en Arellano García, op. cit. pp. 62 y 63.

de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, reconoció implícitamente que tal anchura debería ser de doce millas, como lo expuso en el párrafo 2 del artículo 3, del proyecto de la Comisión de 1958.

La propuesta mexicana proponía un sistema conciliatorio, por el cual la anchura base sería de doce millas y para los casos en que fuera menor tal anchura, los Estados ribereños podrían disponer de una zona de pesca la cual sería fijada según la distancia de su mar territorial. Pero a pesar de tan innovadora proposición, México tuvo que abandonar esta propuesta, ya que no tuvo la acogida esperada por parte de las potencias marítimas, quienes no sólo pretendían establecer un mar territorial estrecho, sino también una zona de pesca estrecha.

A causa de este tropiezo, México decidió participar en una propuesta conjunta, consiguiendo el apoyo de 17 países que la co-patrocinaron. Esta propuesta, era igual a la co-patrocinada por México y la India en la Sesión Plenaria de la Conferencia de 1958, en la cual se proponía una anchura de doce millas para el mar territorial, en la segunda parte de la propuesta se estableció, que para el caso de que la anchura establecida por el Estado fuese menor, este Estado tendría una zona de pesca, con la cual completaría el límite de las doce millas, en esa zona, el Estado ribereño ejercería los mismos derechos de pesca y explotación de los recursos vivos del mar como en su mar territorial.

Esta propuesta no pudo ser adoptada, ya que en la votación final obtuvo 39 votos a favor, 36 en contra y 13 abstenciones, no alcanzando los dos tercios necesarios para ser adoptada. A pesar de ello, México se convirtió en uno de los principales defensores y líderes del movimiento de las doce millas.

Al igual que la propuesta co-patrocinada por México y 17 países, la que presentaron los Estados Unidos y Canadá, (en ella proponían seis millas de mar territorial y una zona de seis millas adicionales con derechos exclusivos de pesca) fue desechada por 43 votos a favor, 33 en contra y 12 abstenciones. Para que pudiera prosperar esta propuesta, ambos países retiraron las propuestas iniciales que presentaron al comenzar la Segunda Conferencia, las cuales eran idénticas a las propuestas presentadas en la Primera Conferencia.

Los debates de la Conferencia, demostraron que la posición anacrónica de las potencias marítimas no habían sufrido ningún cambio, lo cual en vez de beneficiar al Derecho Internacional, significó un grave retroceso para el, ya que no se avanzó en una materia que requería ya de nuevas reglas para una mejor convivencia de los países a nivel internacional.

Lo que sí quedó ampliamente demostrado, fue el que la regla de las seis millas no podría prosperar en los próximos años, porque cada vez eran más los Estados que no estaban de acuerdo en tener un mar territorial tan reducido. La Segunda Conferencia no obtuvo los resultados que la Asamblea esperaba. En ella se demostró, que no siempre la razón es la que triunfa, y aún más cuando se imponen intereses contrarios a ella. Uno de los principales factores que hicieron fracasar a la Segunda Conferencia fue que esta se realizó apenas transcurridos dos años de haberse realizado la Primera Conferencia, pero lo que más repercutió en la decisión de los países, fue que las posiciones de los Estados con respecto al tema del mar territorial no habían cambiado, y seguían defendiendo sus posturas sin ceder con respecto a los otros Estados. Esto ya lo había previsto el Comité Preparatorio de la Sociedad de las Naciones, en la Conferencia para la Codificación del derecho Internacional, que se celebró en La Haya en 1930, al decir que: "El Comité [creía] de su deber señalar que el trabajo de codificación

[ontrañaba] el riesgo de traducirse en retroceso del Derecho Internacional si el contenido del instrumento de codificación se [quedaba] atrás de lo que es en realidad el Derecho existente".(26)

Para llegar a un nuevo acuerdo a nivel mundial, la comunidad internacional tuvo que esperar más de diez años, para que se volviera a tocar el tema tan escabroso de la anchura del mar territorial. Esto fue en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se celebró en Caracas, Venezuela en 1974.

1.11.- Propuesta de Malta. (1967)

La comunidad internacional se vio de nuevo impulsada a hacer una revisión del derecho del mar, al incluirse el tema en la agenda de la XXII Asamblea General de las Naciones Unidas, que se celebró el 17 de agosto de 1967. En esta Asamblea, el Embajador de Malta ante las Naciones Unidas, Dr. Arvid Pardo, ofreció un discurso ante la primera Comisión. En este discurso pedía que los fondos marinos que estuvieran más allá de la jurisdicción nacional fueran utilizados con fines pacíficos. Por otro lado, pedía declarar a esos fondos marinos, al igual que sus recursos, como patrimonio común de la humanidad, los cuales no podrían ser susceptibles de apropiación por parte de ningún Estado. Por último, proponía la creación de un organismo internacional, el que se encargaría de vigilar y controlar las actividades en los fondos marinos, para que a través de él se explotara dicho patrimonio en beneficio de toda la humanidad, esto se haría a través de un instrumento multilateral.

Este discurso causó gran aceptación entre los países que buscaban realizar reivindicaciones nacionales, además de que aportó importantes datos sobre las riquezas

26 García Robles, La Anchura del., op cit, p. 110.

que guardan estos fondos, las cuales eran desconocidas por la mayoría de los países del mundo. La importancia de este discurso deriva además, en que se empezaron a investigar dichos fondos, donde se encontró que existen grandes yacimientos de nódulos polimetálicos. Estos nódulos son ricos en metales indispensables para la industria como el manganeso, el cobre, el níquel y el cobalto. En el Océano Pacífico se encuentran los más grandes yacimientos de nódulos, con reservas para varios miles de años.(27)

Una de las principales metas de esta propuesta, era evitar que los países desarrollados dispusieran a su antojo de los recursos de los fondos marinos, acaparando para ellos las riquezas que de ellos obtuvieran, sin que los países pobres pudieran disponer de ellos por su falta de tecnología. Por otro lado, también se trataba de detener la militarización de dichos fondos, respecto a esto, el Embajador de Malta, Dr. Arvid Pardo, señaló que: "la apropiación con fines nacionales de los fondos marinos y oceánicos, fuera de la jurisdicción nacional actual, puede ser inevitable tal vez, pero creemos que los gobiernos posiblemente deseen la oportunidad de examinar los problemas para concluir si no sería conveniente establecer cierta jurisdicción y control internacional del lecho marino, más allá de los límites de la jurisdicción nacional, antes de que las cosas tomen un rumbo que sea imposible de cambiar".(28) Las naciones industrializadas no pudieron oponerse a esta idea, ya que quedarían en evidencia sus intereses para con dichos recursos, además de que la propuesta de Pardo, proponía una solución la cual no podría causar controversia alguna, ya que ésta establecía una solución bastante noble y equitativa para la comunidad mundial, y en especial para los países más pobres.

La Asamblea General, en diciembre de 1967 mediante la Resolución 2340 (XXII), creó un comité ad hoc, el cual se compuso de 35 miembros, los que estudiarían el

27 Ver Székely, op. cit, pp. 21 y 22.

28 A. Vargas, op. cit, p. 255.

alcance de la propuesta de Pardo. Dicho comité presentó un informe en el que se reconoció la existencia de una zona de fondos marinos y oceánicos en el alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

En el mes de diciembre de 1966, por Resolución 2567 (XXIII), se estableció de manera permanente el Comité, el cual aumentó a 85 miembros, y que se conoció con el nombre de "Comisión de Fondos Marinos". Este comité fue creado para la utilización pacífica de los fondos marinos y el lecho oceánico, además se le encargó el estudio de principios y normas que promovieran la cooperación internacional, además realizó varios estudios en los años subsiguientes mediante los cuales emitía recomendaciones generales. El 17 de diciembre de 1970, la Asamblea General mediante Resolución 2749 (XXV) declaró que los fondos marinos y oceánicos, y sus recursos, formaban el patrimonio común de la humanidad. Los trabajos de esta Comisión sirvieron de base para la realización de la Tercera CONFEMAR.

1.12.- Declaración de Montevideo sobre el Derecho del Mar (1970)

Para ese año, ya eran varios los países que habían reclamado jurisdicción marítima sobre una zona de 200 millas marinas. Estas reclamaciones se dieron principalmente entre los años 1966 a 1970, esto causó gran interés, principalmente entre los países latinoamericanos, quienes aceptaban con mayor fuerza esta distancia. Con estos antecedentes, el gobierno de Uruguay, decidió promover una reunión de Estados latinoamericanos que hubiesen establecido su jurisdicción o soberanía marítima en 200 millas. La reunión se llevó a cabo del 4 al 8 de mayo de 1970 en Montevideo, Uruguay. En ella participaron Chile, Perú, Ecuador, Panamá, El Salvador, Argentina, Brasil, Nicaragua y Uruguay.

Esta Declaración tuvo como objetivo principal, el intercambiar puntos de vista y llegar a un acuerdo para establecer entre los países participantes un frente común para la defensa diplomática de los países de América del Sur, que en esa época ya contaban con una zona de 200 millas en sus costas.

La Declaración estuvo formada por dos partes, una introductoria en la cual se reiteró el derecho del Estado ribereño a establecer control sobre los espacios marítimos adyacentes a sus costas, y una segunda parte resolutive, en la que se enunciaron los principios básicos del Derecho del Mar. Entre los principios se encuentran los siguientes:

-En primer término, se estableció el derecho del Estado ribereño, para poder disponer de los recursos naturales del mar adyacente a sus costas, así como del suelo y subsuelo del mismo. Esto con el fin de promover sus economías elevar el nivel de vida de sus pueblos.

-El límite de su soberanía y jurisdicción marítima se fijó de acuerdo a sus características, ya sean geológicas o geográficas, conservando el derecho de explorar, conservar y explotar los recursos vivos del mar y los recursos naturales de sus plataformas continentales. Estos derechos también se extendieron para el caso de los recursos naturales de los fondos marinos, pero aquí se limitó el derecho hasta donde el Estado ejerza jurisdicción, ya que como se vio con anterioridad, los fondos marinos forman parte del patrimonio común de la humanidad, el cual no puede ser apropiable por ningún país.

-Por último, para el caso de las naves y aeronaves, se respetó la libertad de navegación y sobrevuelo, sin perjuicio de ejercer las medidas de reglamentación en el ejercicio de su soberanía.⁽²⁹⁾

²⁹ Ver los principios básicos de Derecho del Mar en, Arellano García, op. cit, p. 77.

La Declaración se suscribió el día 8 de mayo de 1970, bajo el nombre de, "Declaración de Montevideo sobre el Derecho del Mar". En ella no se mencionó específicamente la zona de las 200 millas y sólo se concretó a consignar el derecho de los Estados ribereños a establecer los límites de su soberanía y jurisdicción, así como a establecer los derechos que podían ejercer dentro de las zonas donde practicaban su jurisdicción.

1.13.- Declaración de Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar. Lima (1970)

A la reunión de Montevideo acudieron sólo países latinoamericanos que tenían una jurisdicción marítima de 200 millas, en cambio en esta reunión celebrada en Lima, Perú del 4 al 8 de agosto de 1970, participaron 20 países latinoamericanos, los cuales diferían en sus regímenes jurídicos con respecto al Derecho del Mar. Además, de estos, asistieron delegados de Canadá, Corea del Sur, India, Islandia, la República Árabe Unida, Senegal y Yugoslavia, al igual que observadores de la O.N.U y la O.E.A.

Esta Declaración, reprodujo en muchos aspectos a la que se celebró en Montevideo unos meses antes. En su parte introductoria se hicieron una serie de consideraciones, en las que se reafirmó, la doctrina latinoamericana sobre el derecho del mar. También se reconocieron los nexos existentes entre el mar, la tierra y el hombre, los cuales son principalmente de tres tipos, geográficos, económicos y sociales, de estos se desprendió la legítima propiedad de las poblaciones ribereñas para disponer de dichos recursos. También se habló de un aprovechamiento racional de los recursos existentes además de su protección, la que ha llevado a muchos Estados a extender el alcance de su soberanía y jurisdicción marítima hasta límites razonables, siempre respetando la libertad de navegación

y sobrevuelo de naves y aeronaves. Esta parte introductoria, es eminentemente doctrinaria y en ella se reiteraron los derechos que de una manera natural le correspondían al Estado ribereño.

La reunión declaró, cuáles eran los principios comunes del derecho del mar. Los tres primeros, repiten lo establecido en la parte introductoria de dicha Declaración. Estos se referían a los derechos del Estado ribereño, en cuanto a la libertad de explotar los recursos naturales de sus costas, al igual que el suelo y subsuelo de las mismas.

Entre los puntos importantes de la Declaración se encuentra un tema innovador, el cual hace referencia al derecho de los Estados ribereños, para prevenir la contaminación marina. Otro punto es el que se refiere al derecho que tiene el mismo Estado, para vigilar y realizar actividades de investigación científica en las zonas marinas bajo su soberanía. En palabras de A. Vargas, al referirse a esta facultad de vigilancia y realización de actividades científicas por parte de los Estados ribereños, nos dice que: "en realidad, este principio ha sido una de las aportaciones más claras que ha ofrecido la doctrina latinoamericana en el proceso de formulación de un nuevo derecho del espacio oceánico."⁽³⁰⁾ Desde ese entonces, los países de Latinoamérica ya se perfilaban como los defensores más importantes de una nueva tesis, las 200 millas, la que poco a poco fue ganando más adeptos entre los países del mundo.

La Declaración fue suscrita el 8 de agosto de 1970. En la votación de la misma, de los 18 países participantes, 14 votaron en favor, 3 en contra y hubo 1 abstención. México al aprobar el punto resolutivo número 2, lo interpretó en el sentido de que los límites del mar territorial se debían extender hasta una distancia de doce millas marinas, más no aceptaba la tesis de que el mar territorial fuera de 200 millas.

30 A. Vargas, op. cit. p. 91.

En esta reunión también fueron aprobadas diversas resoluciones dirigidas a la realización de una nueva Convocatoria sobre el Derecho del Mar, sobre los fondos marinos y oceánicos fuera de la jurisdicción nacional, sobre contaminación del medio marino y sobre investigación científica oceanográfica.

1.14.- Declaración de Santo Domingo. (1972)

Colombia propuso que se realizara una Conferencia Especializada de los Países del Caribe sobre los Problemas del Mar, la que se reunió del 5 al 9 de junio de 1972, en Santo Domingo, a ella acudieron 15 países. Esta reunión revistió mayor precisión y sistematización jurídica en cuanto a los conceptos que en ella se vertieron en comparación a las declaraciones anteriores. La reunión fue suscrita por diez países, entre ellos México, ahí se adoptó la Declaración de Santo Domingo, que se suscribió el 9 de junio de ese año.

La Declaración está compuesta de dos partes, una declarativa y otra resolutive. En la primera parte, se expresan condiciones generales a los países latinoamericanos. Además, se habla de la importancia que tienen los recursos del mar para lograr el progreso de los pueblos que dependen de estos. Otro tema que se toca es el de los recursos renovables y no renovables, los que pueden disminuir o extinguirse, por lo que se debe de buscar la cooperación internacional para asegurar la protección de los mismos y lograr un mejor aprovechamiento de ellos.

La parte resolutive contiene varios principios relativos al mar territorial, la plataforma continental, los fondos submarinos internacionales, el alta mar, la contaminación de los mares y la cooperación regional.

Sobre el Mar Territorial, se estableció que debería ser fijado por un acuerdo internacional. El límite que se fijó en la Declaración para esta zona, fue de doce millas náuticas medidas a partir de las líneas de base, además se respeta el derecho de paso inocente sobre la zona.

En cuanto al Mar Patrimonial, se avanzó mucho en comparación a las tesis existentes a la fecha, se le ubicó en una zona adyacente al mar territorial y la anchura de este se fijó en 188 millas, de tal forma que la suma de este y el mar territorial no deberían de pasar las 200 millas náuticas. Por último se declaró que las naves y aeronaves de todos los Estados, tenían el derecho a la libre navegación y sobrevuelo sobre el área. Esta fue la primera vez que en un instrumento multilateral se definieron los aspectos que distinguían a esta zona, como fue, el hecho de que el Estado solo ejercería derechos de soberanía sobre los recursos naturales que se encuentren dentro de la zona; el establecimiento de la zona hasta 188 millas; y el derecho de libre navegación y sobrevuelo.

Los principales patrocinadores de esta nueva tesis fueron Colombia, México y Venezuela. Esta fue la primera vez que México se incorporó a una tesis de tal naturaleza de una manera determinante, defendiendo una posición que era muy viable de aplicarse en la nueva Conferencia de las Naciones Unidas que estaba próxima a realizarse. Por otro lado, México ayudó a que se consolidara la posición de las 12 millas, además de que se convirtió en el defensor de una nueva propuesta, la del mar patrimonial, que después llegaría a llamarse zona económica exclusiva.

El tercer principio fue sobre la Plataforma Continental, aquí se estableció una innovación, ya que ahora se pedía que se tomara en cuenta el borde exterior de la emersión continental. Por tal motivo se pidió a las Delegaciones latinoamericanas, que promovieran ante la Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos, el estudio acerca de la utilidad de establecer un límite preciso para los Estados que tomaran en cuenta dicho

bordo exterior. Para el caso de la plataforma continental cubierta por el mar patrimonial, se dispuso que se aplicaría el régimen establecido por el derecho internacional para la plataforma. Delineados así los tres primeros temas, nos damos cuenta que en esta Declaración, se logró la conciliación de los tres más importantes conceptos del mar, como son, el mar territorial, el mar patrimonial (zona económica exclusiva) y la plataforma continental.

Los últimos tres temas fueron: los Fondos Marinos Internacionales, que son los que se encuentran más allá del mar patrimonial y de la plataforma continental no cubierta por ellos, éstos fueron considerados como patrimonio común de la humanidad. Además, la zona referida quedó sometida al régimen que fuere establecido por acuerdo internacional. Contaminación de los Mares, se estableció el deber de todos los Estados de abstenerse de realizar actos contaminantes ya sea dentro o fuera de sus respectivas jurisdicciones, además de que se reconoció la responsabilidad internacional de las personas físicas o jurídicas, que causen daño al medio marino. Para esta materia se pidió la concertación de un acuerdo internacional. Por último, la Cooperación Regional, ésta se estableció como un medio, para que los países del área unieran sus esfuerzos para lograr una política común ante la problemática particular del Mar Caribe, esto relacionado específicamente con la investigación científica, la contaminación del medio marino, así como la conservación, exploración, defensa y explotación de los recursos del mar.

Con posterioridad a la celebración de esta Conferencia, las delegaciones de México, Colombia y Venezuela presentaron, ante la Comisión de Fondos Marinos y Oceánicos, un proyecto de artículos de tratado, el cual contenía los conceptos más importantes de la Declaración de Santo Domingo.

Una de las más importantes contribuciones de esta Declaración fue la incorporación del concepto de mar patrimonial, el cual se estableció como una zona adyacente al mar territorial, en el que el Estado podría ejercer los derechos más importantes para la estabilidad económica de un pueblo como son:

- El derecho de soberanía sobre los recursos naturales, ya sean renovables o no renovables que se encuentren dentro de las aguas, el techo y el subsuelo del mar patrimonial.

- El derecho de establecer la zona hasta una anchura máxima de 200 millas, a partir de las líneas de base por las que se mide el mar territorial.

- Además de que se respetó la libertad de navegación de las naves y aeronaves que transitaran por dicha zona.

En opinión de A. Vargas, la Declaración sirvió para un doble propósito: "enunciar la posición legal y diplomática de los países del área del Caribe que la suscribieron, con miras a los trabajos que se avecinaban en diferentes foros internacionales en relación con la tercera CONFEMAR; así como enumerar los elementos principales del naciente concepto jurídico del mar patrimonial".⁽³¹⁾ En esta Declaración, se abandonó la tendencia de los 5 países latinoamericanos, que identificaban a la zona de 200 millas como mar territorial. De esta manera, se formaron dos grupos, uno cuya posición quedó de manifiesto en esta Declaración y que fue la de establecer un mar patrimonial de 200 millas, en el cual el Estado ribereño no ejerce su soberanía, sino sólo derechos exclusivos para la explotación de los recursos que ahí se encuentren; el otro grupo es el que consideraba a las 200 millas como mar territorial y que en su mayoría estaba formado por países de América del Sur.

31 Ibidem, p. 100.

1.15.- Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1973-1982)

La Tercera CONFEMAR constituyó un avance sin precedente alguno en la historia de las convenciones internacionales. En ésta se reunió el mayor número de países (156 Estados, representados por 3,000 delegados). Además de que tuvo una de las agendas de trabajo más detalladas, con 25 temas y 82 subtemas.

En ella se trataron de resolver los problemas que quedaron pendientes en las Conferencias anteriores, además sirvió para actualizar el derecho del mar que existía, producto del progreso logrado en los últimos años. Esta Conferencia se ocupó de cuestiones que van desde la anchura del mar territorial hasta la creación de nuevas zonas. Ahora sí se podría decir que en esta Conferencia se reunió el conglomerado de países que forman este planeta, y por primera vez se dio una participación de los países en vías de desarrollo, en base a la igualdad en la solución de los problemas del derecho del mar.

Otro aspecto importante que hay que resaltar, es que en esa época ya eran más los Estados que habían logrado su independencia y que por lo tanto no habían podido participar en las anteriores reuniones. Por otro lado, había Estados que no confiaban en la eficiencia de este derecho para poder solucionar las exigencias de la comunidad internacional. Son muchos los triunfos de esta conferencia y entre ellos se encuentra que los países del tercer mundo, por primera vez definieron sus posiciones, logrando una alianza y liberando al derecho del mar de su velo de colonialismo.

Se puede decir que el inicio de la tercera CONFEMAR se dio en 1967, cuando el Embajador de Malta, Dr. Avid Pardo, propuso ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, que se estudiara la posibilidad de celebrar un acuerdo internacional que permitiera la utilización pacífica de los fondos marinos y oceánicos y que se excluyera además la

posibilidad de colocar en ellos armas nucleares. A partir de entonces, la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobó una serie de resoluciones. Entre las más importantes se encuentran la Resolución 2574-B (XXIV), que fue emitida el día 15 de diciembre de 1969, bajo el nombre de "Resolución de la Moratoria". En ésta se prohibió realizar actividades de exploración de los fondos marinos a los Estados o personas físicas o jurídicas, hasta que no se hubiere realizado por la comunidad internacional un régimen sobre la explotación de dichos fondos. Otra de las resoluciones importantes fue la del 17 de diciembre de 1970, la que se conoce con el nombre de "Declaración de los principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional", (Resolución 2749 XXV). En esta Resolución se estableció que los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, que se encontraran fuera de la jurisdicción nacional, al igual que los recursos en ellos comprendidos son patrimonio común de la humanidad. Por esta Resolución, se decidió convocar a una nueva Conferencia con el fin de revisar el derecho del mar, con esto no sólo se reconoció la necesidad de superar a la anterior Convención, la cual no contenía de una manera general todos los principios del nuevo derecho del mar que se estaba gestando,⁽³²⁾ Sino que, pretendió agregar nuevos conceptos los cuales estuvieran más de acuerdo con las nuevas tendencias y costumbre de la comunidad internacional.

Otra Resolución importante de la Asamblea General fue la 2750-C (XXV), del 17 de diciembre de 1970.⁽³³⁾ En esta Resolución, la Asamblea decidió confiar al Comité de Fondos Marinos la tarea de preparar, definir y elaborar el debate y proyecto de artículos para una próxima Conferencia sobre el derecho del mar, así se convirtió el Comité en un órgano preparatorio de la tercera Conferencia.

³² Ver Gaviria Liévano, Enrique, Derecho Internacional Público, Temis, Bogotá, Colombia, 1988, pp. 78 y 79.

³³ Esta Resolución fue aprobada por 106 votos a favor, 6 en contra y 7 abstenciones.

El Comité se reunió dos veces por año y trabajó a través de tres subcomisiones, en las que se discutieron diversos temas, como el "régimen Internacional para los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional, el mar territorial, zona contigua, estrechos usados para la navegación internacional, la zona económica exclusiva, el alta mar, países sin litoral, etc.

La Comisión de Fondos Marinos, trabajando de 1970 a 1973, logró perfilar los temas a negociar dentro de la Conferencia. Durante los debates de la Conferencia las posiciones de los Estados participantes se fueron encontrando unas con otras. Por un lado, se encontraban las potencias desarrolladas que seguían aferradas a las normas tradicionales, las que los garantizaban libertad en la navegación y acceso en las pesquerías en alta mar. De tal manera, que se oponían a aumentar la jurisdicción nacional de los Estados sobre el mar. Por el otro lado, había un reducido grupo que apoyaba la idea de un mar territorial hasta 200 millas con lo cual quedarían sin validez en tan extensa zona del mar las libertades de alta mar, debido a lo cual, las flotas extranjeras deberían ceñirse a los requisitos del paso inocente y dejar por un lado la libertad de navegación.

En contraste con estas posiciones surgió una tercera, cuyos defensores eran por un lado los Estados africanos y por el otro, los latinoamericanos. Esta posición salvaguardaba algunos intereses tradicionales de las potencias marítimas, sin que por ello se vieran en peligro las aspiraciones de los países en vías de desarrollo, quienes pretendían extender su jurisdicción marítima para poder abarcar una mayor cantidad de recursos dentro de los mares adyacentes a sus costas. El problema no era tanto la distancia de las 200 millas, sino el régimen jurídico que en ellas se pretendía establecer, de tal manera que al presentarse esta nueva propuesta, se logró conseguir la aprobación de casi la mayoría de los Estados.

La Conferencia celebró once períodos de sesiones desde 1973 a 1982 y se estructuró en tres comisiones. La primera debía tratar el régimen internacional y el mecanismo a crearse para la explotación de los recursos de los fondos marinos. La segunda comisión redactaría las normas referentes a todos los aspectos del derecho general del mar, incluyéndose nuevos conceptos como el de zona económica exclusiva, entre otros. Por último, la tercera comisión trataría lo relativo a la preservación del medio marino, a la investigación científica, así como al desarrollo y transferencia de tecnología.

A continuación expondremos los trabajos realizados en los once períodos de sesiones de la Conferencia. ■

Primer Período de Sesiones

Por Resolución 3067 (XXVIII), del 16 de noviembre de 1973, la Asamblea General decidió convocar al primer período de sesiones de la tercera Conferencia, el cual se llevó a cabo del 3 al 17 de diciembre de 1973 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, en donde sólo se adoptaron reglas de procedimiento. El Presidente de la Conferencia fue Hamilton Shorley Amerasinghe de Sri Lanka quien fue elegido por unanimidad. En este primer período la mesa de la Conferencia se formó por 48 miembros.

Segundo Período de Sesiones

La primera sesión sustancial de la Conferencia se llevó a cabo en Caracas, Venezuela del 20 de junio al 29 de agosto de 1974. Ahí cada una de las Comisiones decidió hacer intercambios de puntos de vista, sobre la serie de textos que les habían sido mandados por el Comité Preparatorio.

En este segundo período se aprobó el reglamento de la Conferencia, además de que se realizó un debate general, en el que participaron representantes de 115 delegaciones. En esta ocasión la segunda Comisión se ocupó del tratamiento de los asuntos más

discutidos por la Conferencia, como era la anchura del mar territorial y la zona de las 200 millas. También se conjugaron las posiciones de los países latinoamericanos quienes unieron sus fuerzas alrededor del establecimiento de un mar patrimonial, el cual había quedado establecido en la Conferencia de Santo Domingo en 1972. Además se unieron a ellos los Estados africanos, quienes habían realizado dos reuniones con respecto al tema en 1972 y 1973, donde se pronunciaron en favor de una zona económica exclusiva.

En el debate general de esta Comisión los Estados participantes trabajaron sin ningún texto previo, por lo que no se pudo llegar a un tratado en el que se contuviera el orden legal de los espacios marítimos. Esto se debió a la agenda tan larga, la cual contenía más de un centenar de puntos muchos de ellos muy delicados de resolver. Existían diversas opiniones encontradas que en un período tan corto era difícil de conciliar, por lo que se optó por realizar un tercer período de sesiones.

Tercer Período de Sesiones

Ginebra, Suiza, fue el país elegido para llevar a cabo este período, el cual tuvo una duración de diez semanas, desde el 17 de marzo al 9 de mayo de 1975. En esta sesión, se produjo un instrumento útil para la Conferencia, el "Texto Único Oficioso para Fines de Negociación", que fue preparado por cada uno de los presidentes de las Comisiones.⁽³⁴⁾ Este fue el primer documento que sirvió como base para las negociaciones futuras de la Convención. En él fueron abarcados la mayoría de los temas que se pensaba incluir en la Convención final con la cual culminaría la tercera Conferencia.

En esta sesión, la Conferencia abandonó los métodos tradicionales, para adoptar un nuevo mecanismo a través de textos redactados bajo la responsabilidad de la Presidencia; estos se transformarían en Proyecto de Convención hasta el final de la

34 Ver Sepúlveda, César, *Derecho Internacional*, Porrúa, México, 1991, p. 468.

Conferencia. Así, cada etapa de la redacción de dichos textos, se presumía que reunía ya un acuerdo general o sino eran aquellas fórmulas que podrían tener más éxito para llegar a un consenso.

A este texto único oficioso, se le hicieron correcciones de carácter técnico, editorial y transformaciones en general, constituyéndose así el "Texto Unico Revisado para Fines de Negociación", el cual se publicó al final del cuarto período.

Cuarto Período de Sesiones

Este período de sesiones se celebró en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 15 de marzo al 7 de mayo de 1976. Aquí sólo se expusieron los resultados de las negociaciones del "Texto Unico Revisado para Fines de Negociación".

Quinto Período de Sesiones

Nuevamente se llevó a cabo en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 2 de agosto al 17 de septiembre de 1976. Se avanzó en varios aspectos sobre la base del texto revisado. Se agregaron además varias materias entre las que se encontraba la zona económica exclusiva, por otro lado se dio punto muerto sobre cómo organizar y regular las actividades mineras en los fondos marinos.

Sexto Período de Sesiones

También se llevó a cabo en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 23 de mayo al 15 de junio de 1977, en donde se llegó, después de una serie de deliberaciones, al "Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación". Este fue elaborado conjuntamente por los presidentes de cada una de las comisiones y el presidente de la Conferencia.

El texto estuvo formado por 303 artículos y 7 anexos, donde se contenía casi la versión final de la Conferencia, y en el ya se empezaba a vislumbrar un consenso por parte de la mayoría de los Estados para lograr su aprobación.

Séptimo Período de sesiones

La (primera parte) de este período se celebró en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, del 28 de marzo al 19 de mayo de 1978.

La (segunda parte) se celebró en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 21 de agosto al 15 de septiembre de 1978. En estos períodos, se establecieron siete grupos de negociación para examinar los temas de fondo que representaron algún obstáculo para el logro de un acuerdo. Por otro lado, el Comité de Redacción comenzó sus trabajos, haciendo un examen oficioso de los textos de negociación para afinar su redacción, armonizar las expresiones más empleadas y asegurar la concordancia del texto de la Convención en los seis idiomas oficiales.

Octavo Período de Sesiones

La Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, fue sede de la (primera parte) de este período, que se llevó a cabo del 19 de marzo al 27 de abril de 1979.

La (segunda parte) tuvo verificativo en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 19 de julio al 24 de agosto de 1979. Aquí surgió la primera revisión del texto para fines de negociación de 1977, además se decidió finalizar la labor relativa a la Convención para 1980.

Noveno Período de Sesiones

Este también constó de dos partes, la primera se llevó a cabo en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 3 de marzo al 4 de abril de 1980.

La (segunda parte) se realizó en las Oficinas de las Naciones Unidas en Ginebra, del 28 de julio al 29 de agosto de 1980. En este noveno período, se preparó el "Proyecto de Convención sobre el derecho del mar (texto oficioso)" y se fijó la decisión definitiva para 1981.

Este proyecto fue el resultado de la revisión y análisis de los textos anteriores. En él se vierte de una manera positiva la voluntad de los pueblos por llegar a un acuerdo en las materias que causan divergencias a nivel internacional y que sólo de una manera civilizada se podían resolver. Fue pues, un gran logro el de las comisiones, conjuntamente con los cerca de 150 Estados participantes, el haber llegado a un proyecto de esta magnitud.

Se lograron avances sin precedentes, como es el de la extensión de las 200 millas, y el régimen de los fondos marinos y oceánicos con miras a su aprovechamiento, además de las medidas que se tomaron para prevenir la contaminación de las aguas y la regulación de los derechos y deberes de los hombres con respecto al mar.

Este documento incluyó los resultados de todas las negociaciones que se celebraron en Ginebra y en los períodos de sesiones. El texto estuvo formado de 320 artículos y ocho anexos.

Décimo Período de Sesiones

La (primera parte), se llevó a cabo en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 9 de marzo al 24 de abril de 1981.

La (segunda parte), se realizó en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, del 3 al 28 de agosto de 1981. En la primera parte de este período, se tenía la intención

de aprobar una Convención, pero la Conferencia terminó su labor sustantiva sin llegar a la Convención, por lo que decidió reunirse nuevamente ahora en Ginebra en el mes de agosto del mismo año. Ya en Ginebra, se trató de aprobar un Proyecto de Convención que los Estados firmarían en un período final de sesiones en Caracas.

El proyecto se retrasó a petición de Estados Unidos, ya que ese país acababa de cambiar de Administración. Por lo tanto, debería estudiar el Proyecto de Convención en su totalidad; de esta manera, los Estados Unidos pidieron a la Conferencia que no se concluyera el texto de la Convención, sino hasta principios del año siguiente, ya que para ese tiempo ya habrían terminado su examen.

Undécimo Período de Sesiones

Se llevó a cabo en dos partes, la primera tuvo verificativo del 8 de marzo al 30 de abril de 1982, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. En esta primera parte, a solicitud de los Estados Unidos se procedió a una votación registrada. A través de esta votación, la Convención fue aprobada el 30 de abril de 1982 por 130 votos en favor, 4 en contra y 17 abstenciones.

La segunda parte se realizó también en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 22 al 24 de septiembre del mismo año. Este período de sesiones fue declarado como último período de adopción de decisiones de la Conferencia. Además se preparó

un memorando en el cual se contenían los cambios que debían introducirse en el Proyecto de Convención.⁽³⁵⁾ Asimismo, quedó aprobado el proyecto de acta final y se eligió a Jamaica como sede del período de sesiones destinado a la firma.

El Proyecto de Convención fue la culminación de un esfuerzo y labor de varios años, en la cual los Estados del mundo se reunieron para tratar de llegar a un acuerdo que redundara en el beneficio de todos o en su defecto de la mayoría. En este proyecto se respetaron tanto los derechos de los países desarrollados, como los que están en vías de desarrollarse. En el transcurso de la Conferencia, la confrontación entre los países desarrollados y los del tercer mundo se cñio alrededor de la tesis de las 200 millas, ya que los primeros consideraban a la zona como una parte de alta mar pero con ciertas excepciones, mientras que el otro grupo de países encontró la posición conciliatoria, al decir que esta era una zona *sui generis*, en la cual el Estado costero ejercería derechos de soberanía sobre todos los recursos, ya sea que estuvieran en las aguas, el suelo o el subsuelo de dicha zona, y se tratase de recursos vivos o no vivos, renovables o no renovables. En estas aguas el Estado no ejercería su soberanía como en el mar territorial, además estos derechos coexistirían con otros que gozarían los Estados que componen la comunidad mundial, como son el preservar las libertades fundamentales de las que goza un Estado en alta mar y que es la libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas.⁽³⁶⁾

La Convención y las Resoluciones I y IV fueron aprobadas con sujeción a los cambios de redacción que se hicieron posteriormente y que fueron introducidos en los

³⁵ Ver Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, *El Nuevo Derecho del Mar (Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay)*, Porrúa, México, 1986, pp. 432 y 433.

³⁶ Ver Székely, op. cit., p. 27.

textos de la Convención que figuraron en el acta final. Esta se abrió a la firma en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982. Fue suscrita por 119 países, así como por 30 organismos y países participantes. Permaneció abierta a la firma hasta el 9 de diciembre de 1984, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Jamaica y desde el 1 de julio de 1983, hasta el 9 de diciembre de 1984, en la sede de las Naciones Unidas. Después del 9 de diciembre de 1984, la Convención quedó depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. Esta entrará en vigor doce meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión.

En el artículo 311 de la Convención, se estableció que esta prevalecería para los Estados que se hubieren adherido a ella, sobre las tres Convenciones de Ginebra sobre el derecho del mar de 1958.

México firmó la Convención el 10 de diciembre de 1982, y fue aprobada por el senado el 29 de diciembre del mismo año.

Los logros de esta Conferencia fueron los siguientes:

a) El haber llegado a un acuerdo con respecto al nuevo concepto jurídico de zona económica exclusiva, cuya extensión se estableció en 200 millas náuticas. En esta zona los Estados costeros tienen sólo derechos de explotación, conservación y protección de los recursos que ahí se encuentren, respetando el derecho de libre navegación de las naves y aeronaves extranjeras que transiten por la zona.

b) Se obtuvo un acuerdo sobre los elementos básicos de un régimen para explotación de los minerales en los fondos submarinos que se encontraran fuera de la jurisdicción de los Estados.⁽³⁷⁾

c) Otro triunfo importante de la Conferencia fue el establecimiento del mar territorial en 12 millas, terminando así una lucha que por muchos años significó el fracaso de varias Convenciones.

d) Además se obtuvieron acuerdos sobre la preservación del medio marino, de la investigación científica y marina, los límites de la plataforma continental, el establecimiento de un tribunal sobre derecho del mar y el acceso al mar de los Estados sin litoral, sólo algunos desacuerdos con respecto a la autoridad y régimen de los fondos marinos, han impedido que la entrada en vigor de la Convención se retrase, ya que estos países se niegan a firmarla o ratificarla si no quedan resueltos estos detalles.

1.15.1.- Consideraciones Finales

1.- El cambio constante que sufre el derecho internacional y en esta ocasión el derecho internacional del mar, se vio beneficiado con la conclusión de esta Convención (esperada ya desde hace muchos años), la que aún no ha sido ratificada por la mayoría de Estados que se necesitan para que entre en vigor,⁽³⁸⁾ pero que de todas maneras es un gran triunfo de la Diplomacia Internacional, en la cual se demostró que uniendo

³⁷ Ver Arellano García, op cit. p. 87.

³⁸ Se requieren de 60 instrumentos de ratificación para que la Convención pueda entrar en vigor. Así lo establece el artículo 308-1 de la Convención.

los esfuerzos de todos los Estados, se puede llegar a un acuerdo de esta magnitud y no sólo pretender el dominio de la aplicación del derecho, por el hecho de ser un Estado más poderoso que otro.

2.- En la presente Convención se dieron grandes logros, aunque también hubo temas en los que no se llegó a una aprobación general. En cuanto al mar territorial, el cual había causado muchos dolores de cabeza a los internacionalistas del mundo, ya que los Estados no se podían poner de acuerdo en cuál era la anchura más apropiada para este, lo que ocasionó que muchos países establecieran mares territoriales hasta de 200 millas, o sino, en el mejor de los casos, la anchura quedaba establecida en virtud de las necesidades económicas del Estado. También este tema causó el fracaso de varias Convenciones, como en el caso de la Conferencia de la Haya de 1930, en la que no se pudo aprobar ninguna Convención, o la Conferencia de Ginebra de 1958, en la que no quedó establecido ningún límite para el mar territorial, dejando este al libre albedrío de los Estados, que viendo que no existía ningún consenso respecto al tema, optaban como ya mencioné anteriormente en establecerlo unilateralmente.

Ahora con esta Convención se logró lo que antes no se pudo, establecer el límite del mar territorial, aquí fueron por fin abandonadas las tesis cerradas de los países desarrollados, adoptándose una tesis que va más de acuerdo con lo que son las necesidades económicas de un Estado. En el apoyo de esta tesis participo muy activamente la delegación mexicana, convirtiéndose en una de las principales defensoras de dicha anchura. Esta nueva tesis fijó el límite del mar territorial en 12 millas marinas, medidas a partir de la líneas de base, esto quedó estipulado en el artículo 3 de la Convención.

3.- Otro de los puntos relevantes de la Convención, fue el surgimiento de figuras nuevas como son la zona económica exclusiva y la zona. El movimiento de la zona económica exclusiva (anteriormente llamada mar patrimonial), se gestó entre los países de Latinoamérica y África, donde debido a las necesidades económicas de sus pueblos y al ver que el mar territorial no era suficiente para satisfacerlas, dio origen a que dichos países, en beneficio de sus pueblos, reivindicaran esas zonas para sí mismos. El movimiento fue prosperando poco a poco siendo cada vez más los países que se unían a él, sin embargo los países desarrollados se oponían rotundamente al establecimiento de dicha zona, ya que lo que ellos tenían no era tanto a la zona en sí, sino la jurisdicción que el Estado ribereño pudiera ejercer sobre ella. Al unirse México al movimiento de las 200 millas, lo hizo dando una solución conciliatoria, ésta fue la de establecer dicha zona de 200 millas, pero sólo para ejercer derechos soberanos de exploración, explotación, cuidado y vigilancia de los recursos que se encuentren en ella. De esta manera se respetaba el derecho de la libre navegación de naves y aeronaves sin restricción alguna salvo las que fijara el derecho internacional, así cada parte quedó, sino satisfecha, si más de acuerdo con la nueva perspectiva. En la presente Convención se reguló el tema en el capítulo V, que comprende los artículos 55 al 75.

La otra figura que adoptó la Convención, es la llamada zona, esta fue creada con motivo del discurso del Embajador de Malta ante las Naciones Unidas, Dr. Arvid Pardo, quien en 1967 planteó que las riquezas de los fondos marinos y oceánicos fuesen explotados en beneficio de toda la humanidad. Asimismo, alertó a la comunidad mundial del peligro de que las potencias marítimas utilizaran dichos fondos para la instalación de armas nucleares. A consecuencia de este discurso, la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución 2749 (XXV) declaró que dichos fondos y sus recursos serían considerados como patrimonio común de la humanidad, y que su explotación beneficiaría

a toda la comunidad Internacional, pero en mayor medida a los países en vías de desarrollo. La zona hace referencia a los fondos marinos que se encuentran más allá de la jurisdicción nacional de un Estado. Este tema es el que ha causado más reticencia por parte de los países desarrollados, principalmente los Estados Unidos, quienes propusieron a varios países que no firmaron la Convención, la celebración de un minitratado relativo a la cuestión de los fondos marinos. En la Convención quedaron regulados dichos fondos en los artículos 133 al 191, que forman el capítulo XI.

4.- También en la Convención quedaron sin resolverse ciertos temas como el caso de la zona económica exclusiva y la plataforma continental de los Estados limítrofes, ya que en estos casos los artículos 79 y 83 párrafo 1 de la Convención, establecieron que dicha delimitación "se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que hace referencia el artículo 30 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa".⁽³⁹⁾

Otros temas que contempla la Convención son: los estrechos utilizados para la navegación, los Estados archipelágicos, el alta mar, el régimen de las islas, mares cerrados o somicerrados, derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina, desarrollo y transmisión de tecnología marina, solución de controversias, disposiciones generales y disposiciones finales.

Hasta el año de 1984, año en que se recibieron las últimas firmas, 159 países habían firmado la Convención, y para fines de 1990, eran 42 los Estados que se habían adherido o la habían ratificado. De gran importancia es destacar que son más de 80

39 Gomez-Robledo Verduzco, op. cit. pp. 195 y 201.

los Estados que han adoptado sus soluciones con respecto al mar territorial de 12 millas y con respecto a la zona económica exclusiva es un principio admitido por la mayoría de los Estados.⁽⁴⁰⁾

⁴⁰ Domingo Ray, José, *Derecho de la Navegación (Comercio Exterior)*, Abeledo-Perrot SA, Buenos Aires, 1991, p. 592.

CAPITULO II

ZONAS MEXICANAS DE JURISDICCION MARITIMA

De gran importancia para toda nación moderna es la delimitación de sus espacios marinos, esto se vuelve una necesidad, ya que así los Estados tienen la oportunidad de proteger los recursos que se encuentran en los mares adyacentes a sus costas, evitando cualquier posible violación a su jurisdicción por parte de otro Estado. Esto se ha logrado gracias al avance que ha tenido últimamente el derecho internacional del mar, el cual establece las pautas a las cuales ha de sujetarse la jurisdicción de un Estado.

El derecho mexicano del mar ha tenido una gran evolución en las últimas décadas, debido a que México se ha dado cuenta de la enorme riqueza que guardan sus mares. Por tal motivo, México ha sido y es uno de los países más activos en los foros internacionales donde se negocian todas las cuestiones referentes a estos temas. De esta manera ha sido más fácil la integración del país a las normas internacionales que se han suscrito últimamente.⁽⁴¹⁾

Otro aspecto que reviste gran importancia es el hecho de que México cuenta con una gran extensión de litorales, tanto en el Golfo de México como en el de California,

41 La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en Montego Bay, Jamaica el 10 de diciembre de 1982, fue ratificada por México el 18 de marzo de 1983, siendo el tercer país en ratificarla después de Fiji y Zaire.

el Mar Caribe y el Océano Pacífico, los cuales por sus dimensiones,⁽⁴²⁾ permiten al país explotar las riquezas que en ellos se encuentran. Asimismo, para proteger mejor esos recursos, es necesario establecer cuáles son las zonas sobre las que el país va a ejercer su jurisdicción y la única forma de hacerlo es a través del Derecho Internacional.

Son zonas mexicanas de jurisdicción marítima las siguientes: el mar territorial, las aguas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Sobre estas zonas México ejerce jurisdicción la cual puede ser plena o limitada, esto es, que en algunos casos como en el de las aguas interiores el Estado aplica su soberanía al igual que en su espacio terrestre. En cambio, es limitada esa soberanía cuando se trata de otras zonas como: la zona contigua y la zona económica exclusiva, en las cuales el derecho internacional limita la soberanía del Estado otorgándole sólo derechos exclusivos en ciertas materias. Caso muy diferente es el del mar territorial, ya que en este, el Estado ribereño tiene plena soberanía sobre él, salvo algunas limitaciones que le impone el derecho internacional como es el derecho de paso inocente.

2.1.- Mar Territorial.

Entre las zonas de jurisdicción marítima más importantes con las que cuenta un país podemos mencionar al mar territorial. Esta zona es considerada como una extensión más del territorio de un país, sobre la cual el Estado ribereño ejerce su soberanía bajo la condición de permitir el tránsito de buques extranjeros, que es el llamado derecho de paso inocente.

⁴² México cuenta con alrededor de 9.9030 Km de litorales, fuente: Diccionario Enciclopédico Espasa, tomo 16. Espasa Calpe S.A. Madrid, 1979, p. 699

La soberanía del Estado sobre su mar territorial se extiende no sólo a las aguas que forman esa zona, si no también al espacio aéreo que cubre al mar territorial, así como al lecho y al subsuelo del mismo. De ésta manera, el Estado puede reglamentar libremente el sobrevuelo de las aeronaves por encima de su mar territorial, además de la competencia que tiene para reglamentar en materia de pesca y explotación de recursos en esa zona, reservando libremente ese derecho a sus nacionales o a extranjeros por medio de licencias. Esta competencia se extiende tanto para garantizar la seguridad de sus nacionales en el mar territorial, así como para ejercer vigilancia tanto en materia aduanera como sanitaria.

2.1.1.- Concepto

La mayoría de los Estados ribereños del mundo utilizan el término de mar territorial para hablar de la faja de mar adyacente a sus costas, pero éste no es el único concepto utilizado, ya que hay otros conceptos como los de mar marginal, aguas jurisdiccionales, aguas marginales y aguas territoriales que no son muy empleados, pero que sí llegaron a utilizarse por algunos Estados, más sin embargo en la actualidad han caído en desuso.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 en su artículo 2, al igual que la de Ginebra de 1958, nos definen al mar territorial como una "franja de mar adyacente" a las costas del Estado ribereño, con la diferencia de que ahora se hace mención también de los Estados archipelágicos. Por otra parte, el artículo 23 de la Ley Federal del Mar, define al mar territorial como una "franja del mar", la cual es "adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las aguas marinas interiores".(43)

43 Ley Federal del Mar, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986.

Uno de los conceptos más completos sobre el mar territorial es el que nos da A. Vargas, quien define al mar territorial "como la faja oceánica adyacente al territorio continental de un Estado ribereño, generalmente de una anchura máxima de doce millas náuticas (o sea 22.22 kilómetros), sobre la cual dicho Estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente, con la única excepción del derecho de paso inocente a favor de otros Estados".(44)

2.1.2.- Régimen Jurídico

El régimen jurídico del mar territorial se determina por el principio de la soberanía del Estado ribereño sobre esas aguas. Esta soberanía se extiende tanto al espacio aéreo suprayacente, al cual no se le aplican las limitaciones propias del mar territorial, y al suelo y subsuelo de dicho mar. La soberanía del mar territorial sólo se ve restringida por el derecho de paso inocente y alguna que otra disposición de carácter civil y penal.

El derecho de paso inocente fue admitido desde la Conferencia de La Haya de 1930, y comprende tanto la navegación lateral, el paso en tránsito y perpendicular de entrada y salida por dicho mar. El análisis del derecho de paso inocente, se hará cuando se toque el tema de la jurisdicción mexicana sobre su mar territorial.

Otra excepción a la soberanía del Estado en su mar territorial, se encuentra establecida en el artículo 28 inciso I de la Convención de 1982, (art. 20 inciso I Convención de Ginebra). En ese artículo se ve afectado el ejercicio de la jurisdicción civil del Estado ribereño dentro de su mar territorial. Dicho artículo establece que "el Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo".(45)

44 A. Vargas, op. cit., p. 191.

45 Gómez-Robledo Verduzco, op. cit., p. 169.

Este artículo al hacer mención de la palabra "debería", da la facultad al Estado para poder decidir si se apega o no a lo establecido por dicho artículo, ya que éste sólo fija una recomendación, por tal motivo el Estado es libre de decidir si lo aplica o no. Se establecieron dos excepciones al inciso anterior:

1) que como consecuencia de obligaciones contraídas por el buque con motivo o durante su paso por el mar territorial, el Estado puede llevar a cabo medidas de ejecución o precautorias en materia civil, y

2) el Estado puede tomar las medidas precautorias y de ejecución que le permitan sus leyes en los casos de detención del buque extranjero en el mar territorial o de su paso por el mismo, procedente de aguas interiores.

En cuanto a la materia penal, el artículo 27 inciso 1 de la Convención de 1982 (art. 19 inciso 1 Convención de Ginebra), establece al igual que el artículo anterior, la prohibición (alternativa) para ejercer jurisdicción a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial con motivo de detener a una persona o investigar algún delito que se haya cometido dentro del buque, salvo cuatro excepciones: a) si la infracción tiene consecuencias dentro del Estado ribereño; b) si es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial; c) si el capitán del buque o el Cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola el buque pide la intervención de las autoridades locales y d) cuando esas medidas sean necesarias para la represión del tráfico de estupefacientes.

2.1.3.- Delimitación

La mayoría de los Estados delimitan sus espacios marinos siguiendo las pautas que establece el derecho internacional, esto es a través del establecimiento del límite exterior

o interior de su mar territorial. El límite interior se mide a través de las líneas de base normales y rectas. México utiliza las dos formas o una combinación de ambas para delimitar sus mares interiores.

Para determinar el límite exterior de un Estado, primero se debe de establecer la anchura de su mar territorial, (en el caso de México es de 12 millas marinas), y de esta forma determinar cuál será su límite exterior, aplicando para ello lo dispuesto en el artículo 4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2.1.3.1.- Antecedentes Históricos sobre la Anchura del Mar Territorial Mexicano.

El primer documento de México independiente que hace mención a la anchura del mar territorial es el Tratado de Paz, Amistad y Límites, más conocido con el nombre de Tratado de Guadalupe-Hidalgo del 2 de febrero de 1848, el cual en el artículo V primer párrafo estableció una distancia de tres leguas (9 millas), como línea divisoria entre México y los Estados Unidos, que a la letra dice: "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".⁽⁴⁶⁾

Después de ese año y hasta 1908 México celebró doce tratados bilaterales más; en éstos convino en reconocer para su mar territorial una anchura de tres leguas en siete casos, y de veinte kilómetros en seis.⁽⁴⁷⁾ Estos tratados fueron suscritos con los siguientes países: Guatemala, los Reinos de Suecia y Noruega, Francia, Ecuador, Gran Bretaña, República Dominicana, El Salvador, Holanda, China y Honduras. Con lo anterior, podemos hacer notar que cuando el país comenzó a interesarse en su mar territorial,

46 Ver artículo V, primer párrafo del Tratado de Paz, Amistad y Límites, celebrado el 2 de febrero de 1848 entre México y los Estados Unidos, en García Robles, La Conferencia de..., op. cit, p. 411

47 Ver ibidem, p. 37.

adoptó para sí la anchura de las nueve millas en la mayoría de los casos, lo cual nos hace suponer que México en su práctica internacional establecía para su mar territorial dicha distancia.

En 1902, con la aparición de la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación del 18 de diciembre (primera ley donde México establece la anchura de su mar territorial), México abandonó de súbito la práctica establecida durante el siglo anterior, al establecer en ese año la anchura de su mar territorial en tres millas, esto tal vez se debió al desconocimiento de los tratados antes mencionados, por parte de los legisladores de la época. Esta ley en su artículo 4 establecía que: "[eran] bienes del dominio público... 1.- El mar territorial hasta la distancia de tres millas marítimas..."⁽⁴⁸⁾

Otro error que cometió el legislador de la época, fue el no haber contemplado primero la figura del mar territorial y su anchura dentro de la Constitución antes de ser vertido en una ley de menor jerarquía.

Con la Constitución de 1917, se trató de enmendar el error al estipular en el artículo 27 que eran propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en los términos que fijara el derecho internacional. Esta posición hasta la fecha no ha sufrido enmienda alguna. Con esta fórmula, la Constitución dejó abierta la posibilidad para establecer la extensión de su mar territorial sin necesidad de que ella sufriera enmienda alguna al momento de cambiar la práctica internacional. Una de las razones por las que los legisladores decidieron darle esta fórmula al artículo 27, fue el hecho de que en esos años la llamada regla de las tres millas estaba cayendo en desuso, así libremente la Constitución dejaba la posibilidad de que una ley de menor jerarquía estableciera dicha distancia, sin quedar ella en contra del derecho internacional.

48 Sepúlveda op. cit. p. 186

El 31 de agosto de 1935 se expidió un decreto que reformó la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación de 1902. Este decreto en su artículo único estableció la distancia del mar territorial en nueve millas marítimas (16.668 Km). Aquí, México volvió de nuevo a la práctica que lo caracterizó el siglo pasado al establecer la anchura de su mar territorial en nueve millas. Para poder hacer esta modificación el legislador explicó en los considerandos de la misma, que esta obedecía en primer lugar, a que la práctica internacional ya no era uniforme en el sentido de considerar la regla de las tres millas como general para todos los países. Además, no existía ya entre los Estados práctica ni criterio uniforme que lo determinara así, tal como quedó demostrado en la Conferencia de La Haya de 1930. En la cual se puede decir que no hubo una costumbre jurídica internacional.

Otro punto que también tocó el legislador en su exposición de motivos fue, que atendiendo a los antecedentes de México y a los tratados celebrados con otros países, se podía observar que en la mayoría de ellos se estipularon distancias de nueve millas, con lo cual se demuestra que ésta era la extensión aceptada por México para su mar territorial.

Estados Unidos al conocer el decreto se reservó todos los derechos que le correspondían según el derecho existente de las tres millas. En respuesta México hizo alusión a los tratados celebrados con este país en 1848 y 1853, en donde se estableció dicho límite. A pesar de la oposición de los Estados Unidos, México aplicó el decreto. En este sentido, aquellos países que no objetaron dicha reclamación, adquirieron la obligación de respetar el mar territorial mexicano hasta las nueve millas.

Para 1942, la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación fue derogada por la Ley General de Bienes Nacionales, la cual fue publicada el 3 de julio de ese año. Esta Ley volvió a ser publicada el 26 de agosto de 1944, debido a la omisión de las firmas de

cinco Secretarios. En el artículo 17 de esta Ley se estipuló que el mar territorial era de uso común y comprendía tanto las aguas marginales hasta la distancia de nueve millas marítimas, y las aguas interiores (49)

Tiempo después y con motivo de las proclamaciones que realizó el gobierno de los Estados Unidos en 1945 sobre su plataforma continental y el establecimiento de zonas de pesca en el alta mar, el gobierno de México intentó introducir una serie de reformas a los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el 6 de diciembre de 1945. En estas enmiendas, no sólo se declaró que eran propiedad de la nación la plataforma continental, sino también las aguas de los mares que cubrieran dicha plataforma. Esto no sólo resultaba contrario al derecho internacional (en algunas regiones del país como el Golfo de México, dicha plataforma llega a alcanzar más de 200 millas), sino que contrariaba la práctica mexicana, la cual siempre ha sido respetuosa del derecho internacional.

Esta propuesta, aunque fue aprobada por el Congreso y las Legislaturas de los Estados, nunca llegó a promulgarse, así, México siguió apegado a los principios del derecho y la costumbre internacional.

Para arreglar esta situación, el 20 de enero de 1960, se publicó un decreto que reformó los párrafos cuarto, quinto, sexto y séptimo fracción I del artículo 27 y los artículos 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En dichas enmiendas se estableció el dominio que la nación puede ejercer sobre los recursos de la plataforma continental y zócalos submarinos. Además, se volvió a fijar la extensión del mar territorial mexicano según los términos que fije el derecho internacional.

49 Ibidem, p. 187.

En la Conferencia de Ginebra de 1958, México coauspicó con la India una propuesta donde se establecía la anchura del mar territorial en doce millas. Fue a partir de ese momento que México apareció ante los foros internacionales como uno de los países líderes en el movimiento de las doce millas. Después de celebrada dicha Conferencia (en donde se demostró que el derecho internacional consuetudinario consideraba la anchura de doce millas como la extensión más razonable para el mar territorial), fue entonces cuando México procedió a aumentar poco a poco la anchura de su mar territorial.

El primer paso que se dio fue publicar la Ley sobre la Zona Exclusiva de Pesca de la Nación, el 20 de enero de 1967; esta zona de pesca se fijó en tres millas más allá del mar territorial. Con esto quedó establecido un mar territorial de nueve millas, mas una zona exclusiva de pesca de tres, con lo cual se aumentó la jurisdicción del país hasta doce millas. Además, México celebró acuerdos con Estados Unidos y Japón, en los que se estipuló que dichos países renunciarían a los derechos de pesca que tenían dentro de esa zona en un plazo de cinco años.⁽⁵⁰⁾ En ese lapso, sólo se les permitiría pescar el mismo volumen de peces que el de los cinco años anteriores a dicha Ley.

En el año de 1969 el Presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz, presentó ante el Congreso de la Unión una iniciativa encaminada a ampliar el mar territorial. El 26 de diciembre de 1969, se publicó un decreto que reformó el primero y segundo párrafos de la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales. En este decreto se modificó la anchura del mar territorial, quedando establecido en doce millas marítimas. Para ese entonces, esta ya era una práctica establecida por el derecho consuetudinario internacional. A partir de ese momento, la anchura del mar territorial

50 Ver Székely, Alberto, México y el Derecho Internacional del Mar, UNAM, México, 1979, p. 62.

mexicano es de doce millas y parece ser que esta distancia durará muchos años más, ya que ahora se cuenta también con la figura de la zona económica exclusiva cuya anchura es de 200 millas.

2.1.3.2.- Límite Exterior

El límite exterior del mar territorial se encuentra regulado por el artículo 4 de la Convención de 1982 (art. 6 de la Convención de Ginebra) . Estos artículos establecen que dicho límite se forma por: "la línea, cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial."⁽⁵¹⁾ Por su parte, la Ley Federal del Mar regula dicha figura en su artículo 27.

Actualmente el límite exterior del mar territorial mexicano es de doce millas marinas, tal como lo fija la Ley General de Bienes Nacionales de 1982. Esta Ley establece en su artículo 29 fracción II que: "son bienes de uso común...: II, el mar territorial hasta una distancia de doce millas marinas (22. 224 metros)...".⁽⁵²⁾ Por otra parte, la nueva Ley Federal del Mar establece en su artículo 25 la anchura del mar territorial mexicano en doce millas marinas.

2.1.3.3.- Límite Interior

El límite interior es el punto por el cual se mide el mar territorial a partir de la costa de un Estado. Esta medición se hace a través de dos métodos que son: las líneas de base normales y las líneas de base rectas.

⁵¹ Gómez-Robledo Verduzco, op. cit. p. 159.

⁵² Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1982.

a).- Líneas de Base Normales

Por regla general, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la de bajamar a lo largo de la costa. Esta regla quedó establecida tanto en la Convención de Ginebra de 1958 como la Convención de 1982. En ambos Instrumentos se establece que dicha línea debe aparecer marcada en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado costero.

La práctica mexicana siempre ha procedido establecer de esta manera el límite interior de su mar territorial, actualmente el artículo 26 de la Ley Federal del Mar nos indica cuales son las líneas de base por las que se mide el mar territorial mexicano.

b).- Líneas de Base Rectas

Excepcionalmente dada la superficie de la costa no se pueden aplicar las líneas de base normales. Esto es sólo para el caso en que existan ciertas circunstancias geográficas, como es el caso de las costas que tengan profundas escotaduras y aberturas, o que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad. El artículo 7 de la Convención de 1982 (art. 4 de la Convención de 1958), establece los casos en que se deben de aplicar tales líneas.

Este método consiste en el trazado de líneas rectas que unan los puntos más salientes de la costa a los puntos exteriores de islas, cayos y arrecifes que se encuentren más cercanos a ella.⁽⁵³⁾ Estas líneas no deben apartarse de una manera apreciable de la dirección de la costa. Las convenciones antes mencionadas establecen que también se pueden trazar dichas líneas tomando en cuenta los intereses económicos de la región. Este nuevo sistema de medición se ha venido usando a partir del caso de las pesquerías Anglo-Noruegas de 1951.

⁵³ Ver Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo, Herrero, México, 1989, p. 43.

En México tales disposiciones empezaron a aplicarse después de que nuestro país se adhirió a la Convención de 1958, el 2 de agosto de 1966. Por último, la Convención de 1982 establece en su artículo 16, que deben de publicarse cartas marinas a las cuales se les debe de dar adecuada publicidad. México sólo ha procedido a establecer dichas líneas de base rectas en el caso del Golfo de Baja California.

2.2.- Aguas Interiores

Estas aguas son de gran importancia para el Estado, ya que en ellas ejerce plena soberanía al igual que en su territorio terrestre, sin que se vea afectada esa soberanía por el derecho de paso inocente (salvo una excepción contemplada en el artículo 8 inciso 2 de la Convención de 1982). Dentro de estas aguas, el Estado es el único que puede permitir el paso de buques extranjeros a través de ellas.

2.2.1.- Concepto

Por regla general, las aguas interiores se definen "como las aguas marinas o no marinas, situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, sobre las que el Estado ribereño ejerce su soberanía". En nuestra Ley Federal del Mar se les da el nombre de "aguas marinas interiores" para diferenciarlas de las aguas Internas.

La Convención de 1982 contempla dicha figura en su artículo 8 inciso I (art. 5 de la Convención de Ginebra), en el que establece que estas aguas son aquellas situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Una de las definiciones que en mi opinión es de las más completas es la que nos da Gómez-Robledo, al decir que:

"se denominan "aguas interiores", tanto a las aguas comprendidas dentro del territorio terrestre como a las aguas marítimas situadas entre el litoral y la línea de base del mar territorial: lagos, ríos, puertos, radas, bahías internas".(54)

Haciendo referencia a la soberanía que ejerce el Estado ribereño sobre sus aguas interiores, Podestá Costa nos da el siguiente concepto: "son aquellas aguas, inclusive partes del mar que se encuentran sometidas a la soberanía del Estado costero, en las mismas condiciones que el territorio terrestre".(55)

2.2.2.- Régimen Jurídico

Como se mencionó antes, en estas aguas el Estado ejerce su soberanía como en su territorio terrestre. En el ejercicio de dicha soberanía, el Estado ribereño puede aplicar y ejecutar sus Leyes a los buques mercantes extranjeros que transiten por sus aguas interiores. El régimen de las aguas interiores se encuentra regulado en el capítulo II de la Ley Federal del Mar (arts. 34 al 41). Este principio tiene algunas excepciones:

- a) La jurisdicción de los tribunales del Estado no es exclusiva, ya que los tribunales del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, pueden de igual manera iniciar un procedimiento judicial por delitos cometidos dentro del buque.
- b) El Estado no debe de interferir en el ejercicio de las facultades disciplinarias que corresponden al capitán sobre su tripulación.

54 Gómez-Robledo Verduzco, op. cit. p. 35.

55 Podestá Costa, Luis. A, Derecho Internacional Público Tomo I, Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1979, p. 283.

c) Cuando se cometa algún delito por parte de los miembros de la tripulación, el cual no afecte el orden o seguridad del Estado ribereño o sus habitantes, el Estado ribereño puede decidir que la cuestión sea resuelta por las autoridades del Estado cuyo pabellón enarbola el buque.

d) En el caso del arribo forzoso de algún buque, éste suele gozar de un cierto grado de inmunidad.⁽⁵⁶⁾

Por lo general, las reglas enunciadas anteriormente forman parte del derecho consuetudinario internacional, ya que en las Convenciones sobre el derecho del mar, no se estipuló más que la soberanía de la que goza el Estado ribereño sobre dichas aguas. Con respecto al régimen jurídico, ésta es una cuestión que quedó reservada a la reglamentación interna de cada uno de los Estados.

2.2.3.- Delimitación

Estas aguas al igual que el mar territorial tienen un límite interior y uno exterior. El primero se establece en el artículo 37 de la Ley Federal del Mar, el cual nos dice que dicho límite coincide con la línea de bajamar a lo largo de la costa. Por su parte, el artículo 39 de la misma ley, establece cual es el límite exterior de dichas aguas, éste coincide con las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial. Respecto a las aguas interiores mexicanas, es difícil determinarlas claramente, ya que México no ha procedido a delimitar sus líneas de base rectas con cartas oficiales tal como lo establecen las Convenciones sobre el derecho del mar.

⁵⁶ Ver Akehurst, Michael, Introducción al Derecho Internacional, Alianza Universidad Textos, Madrid, 1988, p. 263.

2.3.- Zona Contigua

Esta zona fue creada para poder ejercer ciertas jurisdicciones de carácter fiscal, en materia de policía, aduana, salud pública, navegación, pesca y otros. Debido a que el mar territorial no era suficiente para realizar las actividades anteriores, los Estados procedieron a crear una figura donde pudieran tener, sino la soberanía sobre dicho espacio, si ciertas jurisdicciones. Fue entonces que a partir de 1930, en la Conferencia de La Haya se reconoció la creación y reglamentación de dicha zona. Además, de esta manera se pensaba evitar que los Estados recurrieran en defensa de sus intereses a expansiones unilaterales de su mar territorial.

2.3.1.- Concepto

Como nos dice A. Vargas, "por zona contigua debe entenderse el espacio oceánico adyacente al mar territorial, de una anchura igual o menor que la de éste último, en la cual el [Estado] ribereño ejerce ciertas competencias para fines específicos, en particular de tipo aduanero, fiscal, de inmigración y sanitario".⁽⁵⁷⁾

Dicha zona se encuentra definida en el artículo 33 de la Convención de 1982 (art. 24 de la Convención de Ginebra), el cual sólo dice que es una "zona contigua" al mar territorial del Estado, en la cual éste puede tomar las medidas necesarias de fiscalización para prevenir y sancionar las infracciones a sus Leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios cometidos dentro del territorio del Estado ribereño.⁽⁵⁸⁾ Anteriormente ésta era una zona perteneciente al alta mar, tal como decía el artículo 24 de la anterior Convención.

57 A. Vargas, op. cit. p. 265.

58 Ver artículo 33 de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en. Gómez-Robledo, op. cit. p. 171.

2.3.2.- Régimen Jurídico

La zona contigua es un área donde el Estado riberoño ejerce su jurisdicción sólo para evitar, y en su caso sancionar, las infracciones que se cometan en contra de sus Leyes o reglamentos sanitarios, fiscales, aduaneros y de inmigración dentro de su mar territorial. Con esto podemos hacer la observación de que con el surgimiento de la zona económica exclusiva, la contigua quedó superpuesta a la exclusiva, de tal manera que además de las facultades anteriores, se pueden ejercer en ella los mismos derechos que en la zona económica exclusiva como son: la explotación y protección de los recursos naturales dentro de dicha zona.

2.3.3.- Delimitación

En la nueva Convención se estableció la anchura de la zona contigua en 24 millas (art. 33 inciso 2 de la Convención de 1982), en comparación de la Convención de Ginebra la cual establecía la anchura en 12 millas. Por su parte la Ley Federal del Mar en su artículo 43, siguiendo a la Convención de 1982, establece la zona contigua mexicana en 24 millas marinas (44,448 metros).

La zona contigua se delimita a través de los límites interior y exterior. Dichos límites quedan establecidos en la Ley Federal del Mar en sus artículos 44 y 45. Por su parte, el artículo 44 dice que el límite interior de la zona contigua coincide con el límite exterior del mar territorial. El artículo 45 establece que el límite exterior de la zona contigua mexicana, "es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial..." "...a una distancia de 24 millas marinas (44,448 metros)".

México es uno de los pocos países que ha procedido a establecer una zona contigua en sus mares, después del surgimiento de la figura de la zona económica exclusiva, la cual tiene una anchura de 200 millas marítimas, por lo que la zona contigua queda superpuesta a ésta

2.4.- Plataforma Continental

Esta es una de las zonas, que junto con la zona económica exclusiva, se han creado en las últimas décadas. Esto se debe al interés que ha despertado el mar para los países en vías de desarrollo en el cual han encontrado una gran diversidad de recursos, y también en gran medida, por los adelantos tecnológicos que permiten al Estado disponer con mayor facilidad de esos recursos. Por tal motivo, la plataforma continental representa para los países con bastos litorales, un yacimiento de grandes riquezas, las cuales les proporcionan garantías de estabilidad económica para la subsistencia de sus pueblos. Esto llevó a los países del mundo a reglamentar la explotación de dichos recursos, para salvaguardar en bien de sus nacionales la protección de ellos.

2.4.1.- Antecedentes Históricos

Uno de los principales acontecimientos que llevó a la creación de dicha zona fue la Declaración del Presidente de los Estados Unidos, H. S. Truman, el 28 de septiembre de 1945, en la cual, como ya se dijo con anterioridad, se declaró como propiedad de los Estados Unidos, sujeto a jurisdicción y control, los recursos naturales del subsuelo y lecho marino de la plataforma continental debajo de la alta mar contiguos a dicho país.

Después de hecha esta Declaración, otros Estados procedieron a hacer lo mismo. México a través del Presidente Avila Camacho, envió una iniciativa en la cual reclamaba tanto la plataforma continental como las aguas situadas sobre ella. Sin embargo, la

Iniciativa mexicana nunca llegó a ser publicada, ya que era violatoria del derecho internacional y fue hasta la Conferencia de Ginebra de 1958 que México volvió a ocuparse de esta materia. Dada la aceptación que tuvieron las Proclamas del Presidente Truman por parte de la comunidad mundial, se dio origen a que en la Conferencia de Ginebra se incluyera el tema para su estudio y posterior aprobación.

Por su parte, "la Corte Internacional de Justicia declaró en 1969 que los primeros artículos de la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental [constituían] normas de derecho consuetudinario".⁽⁵⁹⁾ En resumen, dichos artículos reconocen al Estado riberoño derechos de soberanía para el efecto de exploración y explotación de tales recursos. Respecto a la plataforma continental mexicana, ésta quedó establecida en las reformas del 20 de enero de 1960 a los párrafos cuarto, quinto, sexto y séptimo fracción I del artículo 27 y los artículos 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en donde se declaró el dominio directo que ejerce la nación sobre los recursos naturales de su plataforma continental o insular.

2.4.2.- Concepto

En la Convención de Ginebra sobre plataforma continental, se dio una definición de ésta, la cual no satisfizo completamente a todos los Estados. El artículo 1 de dicha Convención establece que se considera como plataforma continental:

"a) El lecho y subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a la costa, 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 permite la explotación de los recursos naturales de dichas zonas;"⁽⁶⁰⁾

59 Jiménez de Arechaga, Eduardo, *El Derecho Internacional Contemporáneo*, Tecnos, Madrid, 1980, p. 255.

60 Díez de Velasco Vallejo, op. cit. p. 372.

Ahora con la Convención de 1982, se dio un nuevo concepto en el cual fueron sustituidos los criterios de profundidad y de explotación, por los de "prolongación natural del territorio del Estado hasta el borde exterior del margen continental" y de la "distancia de 200 millas marinas" a partir de la líneas de base del mar territorial. Este nuevo concepto quedó establecido en el artículo 76 inciso 1 de la Convención de 1982, que a la letra dice:

"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"⁽⁶¹⁾

Con esta nueva concepción se vieron protegidos los intereses de dos grupos de Estados, por un lado los que tenían una plataforma continental amplia o superior a las 200 millas marinas, como es el caso de México y Por el otro, los intereses de los Estados ribereños sin plataforma o con plataforma muy reducida.

2.4.3.- Régimen Jurídico

Las dos Convenciones sobre el derecho del mar reconocen de manera casi idéntica los mismos derechos para los Estados ribereños sobre su plataforma continental. El Estado cuenta en esta zona con derechos soberanos para efecto de explorar y explotar los recursos naturales que se encuentren en su plataforma continental, estos derechos no son excluyentes en caso de que el Estado no explore esos recursos, ya que nadie

61 Gómez-Robledo Verdusco, op. cit. p. 197.

puede hacerlo si no es con el consentimiento expreso de dicho Estado. Asimismo, los derechos del Estado ribereño sobre su plataforma no afectan en nada la condición jurídica de las aguas subyacentes, ni la del espacio aéreo sobre tales aguas.

Por otro lado, Díez de Velasco dice que las dos convenciones sobre el Derecho del Mar, reconocen al Estado derechos de dos clases, los de tipo general y los específicos. En los de tipo general, el Estado ribereño ejerce completamente sus derechos de soberanía sobre su plataforma y los recursos naturales que en ella se encuentren, para los efectos de exploración y explotación de ellos. Por otra parte, dice que son derechos exclusivos o específicos los que tiene el Estado para autorizar o reglamentar la construcción, operación y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental.⁽⁶²⁾

Sobre las instalaciones y estructuras construidas sobre la plataforma, el Estado tiene la facultad de establecer zonas de seguridad alrededor de ellas, las cuales se deben de extender hasta una distancia de 500 metros, todos los buques que transiten por ahí, tienen la obligación de respetar estas zonas. Junto a los derechos del Estado ribereño sobre su plataforma, coexisten otros derechos para los demás Estados, entre estos se encuentra, la facultad que tienen los demás Estados para tender en la plataforma cables y tuberías submarinos.

La legislación mexicana le confiere al Estado plena soberanía sobre su plataforma continental para efecto de explorar o explotar sus recursos, tal como lo dispone el artículo 57 de la Ley Federal del Mar. La Convención de 1982, regula la plataforma continental en nueve artículos comprendidos del 76 al 85 de dicha Convención.

62 Ver Díez de Velasco Vallejo, op. cit., p. 376.

2.4.4.- Delimitación

El Estado debe delimitar su plataforma continental en base al límite interior y al exterior. Para el caso del límite interior, nuestra Ley Federal del Mar establece en su artículo 64 que el límite interior de la plataforma continental y las plataformas insulares mexicanas "coinciden idénticamente con el límite exterior del suelo del mar territorial". De tal manera que nuestra plataforma continental comienza a partir de las doce millas, que es la anchura de nuestro mar territorial. Para el límite exterior, el artículo 65 establece que éste "coincidirá idénticamente con el límite exterior del suelo de la zona económica exclusiva", esto se establece para el caso de que dicha plataforma no llegue a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base por las que se mide el mar territorial. En caso de que excediese de dicha anchura, la Convención de 1982 dispone que la medición se hará a través del trazado de las líneas de base rectas, cuya longitud no podrá ser mayor a las 60 millas (art. 76 inciso 7).

Para el caso de la delimitación de la plataforma continental de los Estados que se encuentren frente a frente o que sean adyacentes, la nueva Convención establece que dicha delimitación se realizará por acuerdo entre ambos Estados, sobre la base del derecho internacional (art. 83 inciso 1). Esta Convención eliminó el criterio establecido en la anterior, en la que se estipuló que en el caso de que los Estados no llegaran a ningún acuerdo en cuanto a la delimitación de su plataforma continental "ésta se [determinaría] por la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado. (art. 6, inciso 1)".(63)

63 Ibidem, p. 373.

2.5.- Zona Económica Exclusiva

El surgimiento de esta zona significó un gran triunfo para los países en vías de desarrollo que vieron culminados sus esfuerzos con la inclusión del tema en la tercera CONFEMAR, y más aún, que en el texto de la Convención haya quedado plasmada una serie de artículos referentes a dicha zona. Este proceso fue uno de los más rápidos en cuanto a la aprobación de una distancia tan grande para delimitar una zona marítima. Una de las principales razones que conllevó al éxito de dicha postura fue el hecho de que esta zona no se consideró como una parte del mar donde el Estado ejerce total jurisdicción, sino sólo en algunas materias como es la explotación y exploración de los recursos naturales que en ella se encuentran.

2.5.1.- Antecedentes Históricos

Esta tesis comenzó como un movimiento por extender el mar territorial hasta una distancia de 200 millas marinas. Los iniciadores de dicha tesis fueron Chile, con el decreto del 23 de junio de 1947, y posteriormente Perú. El motivo que llevó a estos países a reclamar tal anchura fueron las Proclamas Truman, ya que ambos carecen prácticamente de plataforma continental, además, de que sus poblaciones dependen en gran parte de los recursos del mar adyacentes a sus costas, y la riqueza de ellos obtenida proviene principalmente de los elementos orgánicos pertenecientes a sus territorios.⁽⁶⁴⁾

A partir de ese momento fueron en aumento los países que reclamaban una anchura de 200 millas, muchos de ellos consideraban a la zona como mar territorial, mientras que otro número de países la consideraban como lo que ahora se conoce como zona económica exclusiva. La mayoría de los países no se imaginaban que bajo esa zona

64 Ver Székely, México y el... op. cit. p. 126.

existe una gran riqueza tanto de recursos vivos como no vivos. Fue por medio del discurso pronunciado ante las Naciones Unidas por el Embajador de Malta, Dr. Arvid Pardo, donde se puso de manifiesto que dentro de los fondos marinos del alta mar existe una enorme riqueza, la cual debería de beneficiar a todas las naciones. Esto despertó aún más el interés de los Estados ribereños para proteger la zona en contra de la explotación que pudieran ejercer sobre ella las potencias extranjeras. Entre las primeras declaraciones multilaterales que contemplaron la anchura de 200 millas, se encuentra la Declaración de Santiago de 1952, suscrita por Chile, Ecuador y Perú. A estas siguieron otras declaraciones de países latinoamericanos como la de Montevideo de 1970.

Una de las declaraciones más significativas en cuanto a la tesis de las 200 millas fue la que se celebró en Santo Domingo, República Dominicana en el año de 1972. En esta Declaración se le dió el nombre de mar patrimonial a la zona y además, se precisó con mayor detalle la distinción entre mar territorial y el mar patrimonial. También se estableció que en dicha zona el Estado ribereño sólo puede ejercer derechos de soberanía sobre los recursos naturales que ahí se encuentren, respetando los derechos de los demás Estados para que naveguen y sobrevuelen libremente por la zona. Esta no debería exceder en ningún momento el límite de las 200 millas.⁽⁶⁵⁾

Por su parte, México nunca había apoyado la idea de un mar territorial de hasta 200 millas y fue a partir de la Declaración de Santo Domingo en que decidió adherirse a la tesis; afianzándose como uno de los líderes de esta junto con Colombia y Venezuela. Así, poco a poco se fueron uniendo los demás países latinoamericanos que no apoyaban la tesis territorialista que proponían Brasil, Ecuador, Panamá y Perú, entre otros.

⁶⁵ Ver Sobarzo Loaiza, Alejandro, México y su Mar Patrimonial (*La Zona Económica Exclusiva. (Instituciones de Derecho Internacional)*), UNAM, México, 1976, p. 54.

La diplomacia mexicana tuvo la habilidad para poder conciliar tanto las posturas territorialistas de algunos países latinoamericanos, como las de las potencias marítimas que volan a la zona como una parte de alta mar, pero con algunas prerrogativas para el Estado ribereño.

Finalmente, junto con el co-patrocinio de otros países, México propuso en 1972 al Comité de Fondos Marinos, que se incluyera el tema de las 200 millas en la Lista de Temas y Cuestiones Relativas al Derecho del Mar. Por otro lado, los países del Continente Africano tomaron la idea de una zona económica durante el seminario de Yaoundé, Camerún, poco después la proclamaron en la Declaración de la Organización de la Unidad Africana que se reunió el 24 de mayo de 1973 en Addis Ababa, Etiopía. En esta Declaración, los Estados africanos reconocieron el derecho de todos los Estados ribereños a establecer más allá de su mar territorial una zona económica exclusiva, la cual no se extendería a más de 200 millas marinas. De esta manera, los Estados latinoamericanos junto con los africanos sirvieron de vehículo para que en la tercera CONFEMAR fuera contemplada esta nueva zona. Así, con la intervención de ambos bloques se fue formando una regla de derecho internacional consuetudinario.⁽⁶⁶⁾

La propuesta de Colombia, México y Venezuela, contenía ya los elementos esenciales que caracterizan a la zona. Estos elementos fueron adoptados por la Conferencia para elaborar el articulado de la zona económica exclusiva. Durante la celebración de esta Conferencia, México jugó un papel muy importante como partidario en crear la nueva zona. Esta intervención de México, junto con Colombia y Venezuela, proporcionó la postura conciliatoria que ayudó a que la zona fuera aprobada e incluida en el texto de la Convención. Durante la celebración de la Conferencia tuvieron un papel muy importante

⁶⁶ Ver Díez de Velasco Vallejo, op. cit. p. 378.

los discursos pronunciados por el Presidente Luis Echeverría y la labor diplomática del Embajador de México, Jorge Castañeda, quien en todo momento defendió la postura mexicana, logrando que ésta ganara cada vez más adeptos.

2.5.2.- Concepto

Antes de ser adoptado el nombre de zona económica exclusiva, a esta zona se le llamó mar patrimonial. Este concepto fue utilizado por primera vez por el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Gabriel Valdés, en un discurso del Instituto Antártico Chileno. Se decía que esta era la denominación más correcta, ya que ella reflejaba el interés económico de la zona, además de que el concepto de mar patrimonial aplicado a dicha zona tenía la característica particular de dar una idea de las facultades de que goza el Estado costero, es decir, de sus derechos patrimoniales.⁽⁶⁷⁾ Otros conceptos también utilizados fueron los de zona exclusiva de pesca y zona económica, pero el que al final prevaleció fue el de la zona económica exclusiva. Este concepto nos da una idea más neutra de lo que es la zona en sí, es decir, no nos da la idea de propiedad o patrimonio del Estado sobre los recursos de la zona.

El concepto que nos da la Convención de 1982 es el más apegado a la naturaleza de esta zona. Esta definición está contenida en el artículo 55 de dicha Convención el cual establece que: "la zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico..." [establecido por esta Convención].⁽⁶⁸⁾

⁶⁷ Ver Gómez-Robledo Verduzco, op. cit. p. 60.

⁶⁸ Ibidem, p. 183.

2.5.3.- Régimen Jurídico

El régimen jurídico de esta zona se caracteriza porque en ella el Estado ribereño sólo tiene derechos de soberanía específicos como son, la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales (vivos o no vivos), de las aguas suprayacentes al lecho y subsuelo del mar. Además de estos derechos, el Estado ejerce jurisdicción sobre ciertas áreas (art. 56 inciso 1 Convención de 1982).

El Estado tiene competencia para ejercer su jurisdicción según lo establece la Convención de 1982, en las siguientes materias:

- a) "El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras". En este aspecto el Estado tiene derecho de construir, reglamentar y autorizar la construcción, operación y utilización de islas artificiales y de todo tipo de instalaciones y estructuras. Además, el Estado ribereño tiene en todo momento la jurisdicción exclusiva sobre las construcciones antes mencionadas, incluyendo entre estas la que pueda ejercer en cumplimiento de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad e inmigración (art. 50).
- b) "La investigación científica marina". Al Estado le corresponde el derecho para regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica dentro de su zona económica exclusiva. Estas actividades pueden ser llevadas a cabo por otros Estados con el consentimiento del ribereño, los cuales deben de otorgar a éste los proyectos que se le presenten (art. 246).
- c) "La protección y preservación del medio marino". En esta materia se avanzó mucho en los aspectos de conservación y protección de los recursos vivos del mar, a través del control que ejerza sobre ellos el Estado ribereño, contando con la participación y ayuda de la comunidad y organismos mundiales. En cuanto a la

conservación de los recursos vivos del mar, el Estado determinará la captura permisible de éstos dentro de su zona económica exclusiva, también llevará a cabo medidas adecuadas de conservación y administración, para que la población de estos recursos no se vea amenazada por el exceso de explotación (art. 61). Esta Convención regula también la protección y conservación de mamíferos marinos, poblaciones anádromas, especies catádromas y sedentarias.

En esta zona se consagran de igual manera derechos y deberes para todos los Estados como son, la libertad de navegación y sobrevuelo de sus naves y aeronaves y el tendido de cables y tuberías submarinos.

Para el caso de los Estados sin litoral, éstos tienen el derecho de participar en la explotación de los excedentes de los recursos vivos de la zona económica exclusiva de los Estados ribereños de la misma subregión o región. Esto siempre se hará tomando en cuenta las características tanto económicas y geográficas del Estado (art. 69). Tratándose de Estados con situación geográfica desventajosa, la Convención dispone lo mismo que para los Estados sin litoral (art. 70).

2.5.4.- Delimitación

El límite interior de la zona económica exclusiva es igual que el de los espacios marinos que ya se han visto anteriormente, es decir, la línea de base a partir de la cual se mide el mar territorial.

El límite exterior se encuentra establecido en la Ley reglamentaria del párrafo octavo del artículo 27 Constitucional, relativo a la zona económica exclusiva. El artículo 2 de dicha ley establece que: "el límite exterior de la zona económica será una línea cuyos puntos estén todos a una distancia de 200 millas náuticas de la línea de base desde

la cual se mide la anchura del mar territorial".⁶⁹ Para el caso de que haya superposición con las zonas exclusivas de otros Estados, la Ley reglamentaria y el párrafo octavo del artículo 27 de la Constitución establecen que dicha delimitación se hará, en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo entre esos Estados.

Para que la Ley reglamentaria pudiera surtir efectos en el ámbito internacional, fue necesario fijar el límite exterior a través de coordenadas que lo establecieran. Lo anterior se realizó a través del decreto publicado en el Diario Oficial del 7 de junio de 1976, en él quedó fijado el límite exterior de la zona económica exclusiva mexicana. De esta manera, México cumplió con la obligación que le impone el artículo 75 inciso 2, de la Convención de 1982, además de dar a conocer a los navegantes y público en general el límite exacto de su zona económica exclusiva.

Para el caso de la delimitación de la zona económica exclusiva de los Estados que se encuentren frente a frente o que sean adyacentes, la Convención de 1982 establece que dicha delimitación se realizará por acuerdo entre ambos Estados, sobre la base del derecho internacional (art. 74 inciso 1). Aquí, al igual que en la plataforma continental, se dejó a la libre decisión de los Estados la resolución de dicha controversia, con esto se evita cualquier interpretación de la Convención que pueda ser desventajosa para alguno de dichos Estados.

2.5.4.1.- La Zona Económica Exclusiva Mexicana

México fue uno de los Estados que desde 1976 se anticiparon a los resultados de la tercera CONFEMAR, al reclamar una zona económica exclusiva o zona económica de pesca de 200 millas. En el caso de México, el país procedió con cautela para establecer

⁶⁹ Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional, publicada en el Diario Oficial del 13 de febrero de 1976.

dicha zona y esperó hasta el momento en que estuvo listo el Texto Unico Oficioso de la Convención para dar a conocer que el país procedía a establecer en su legislación nacional la zona económica exclusiva de 200 millas.

De esta manera, el 5 de noviembre de 1975, el Ejecutivo Federal envió dos iniciativas al Congreso de la Unión. La primera iniciativa adicionaba el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en ésta se pretendía crear una zona económica exclusiva. La segunda era una iniciativa de Ley Reglamentaria del Párrafo Octavo del artículo 27 Constitucional, el cual se refería a la zona económica exclusiva. Ambas iniciativas fueron aprobadas por el Congreso y las legislaturas de los Estados. La primera iniciativa fue publicada en el Diario Oficial el día 6 de febrero de 1976, la segunda el 13 del mismo mes y año.

El límite exterior de la zona económica exclusiva mexicana se estableció mediante decreto publicado en el Diario Oficial el 7 de junio de 1976. A través de este decreto, el país pudo confirmar sus límites marinos con Cuba y los Estados Unidos. Además de las leyes antes mencionadas, México procedió a modificar la Ley Federal para el Fomento de la Pesca de 1972, mediante la reforma a su artículo 37, la cual fue publicada en el Diario Oficial del 13 de febrero de 1976.

El único país que protestó públicamente en contra de la reclamación de México fueron los Estados Unidos, sin embargo otros países expresaron su voluntad de establecer dicha zona en sus respectivos países. Por otro lado, Estados Unidos extendió su propia jurisdicción en materia de pesca hasta una distancia de 200 millas, a través de la Fishery Conservation and Management Act de 1976.⁽⁷⁰⁾ Lo cual dio a entender que los Estados Unidos, daban por hecho que la zona era ya aceptada por la comunidad internacional.

70 Gómez-Robledo Verduzco, op. cit., p. 68.

CAPITULO III

JURISDICCION EN EL MAR TERRITORIAL MEXICANO (DERECHO DE PASO INOCENTE)

Como vimos en el capítulo anterior, el mar territorial es una de las zonas de jurisdicción marítima más importantes para un Estado. Esta importancia deriva en que dentro de su mar territorial el Estado ejerce una soberanía casi completa, la cual no sólo es extensiva a sus aguas, sino también al espacio aéreo, al lecho y subsuelo de dicho mar. Respecto al espacio aéreo, el Estado tiene el disfrute exclusivo de éste y a diferencia de los buques, las aeronaves extranjeras no tienen derecho de paso inocente. Por su parte, los buques del Estado ribereño gozan del derecho de "cabotaje"; éste consiste en la facultad exclusiva que tiene el buque para transportar mercancías y pasajeros de una parte a otra del Estado.

Otra facultad soberana del Estado es su derecho exclusivo de pesca y explotación de los recursos del fondo y del subsuelo de su mar territorial. Respecto a esta materia, el Estado tiene la libertad para reglamentar dicha explotación y la facultad de poder otorgar permisos para que otros Estados puedan hacerlo.

Una de las limitaciones que tiene el Estado respecto al ejercicio de su soberanía sobre el mar territorial es el llamado derecho de paso inocente de un buque extranjero por dicha zona. En esta materia, el Estado ribereño tiene la facultad para detener los buques mercantes que ejercitando su derecho de paso inocente no cumplan con los requisitos que establecen las legislaciones nacional e internacional. Estos requisitos están contemplados tanto en la Convención de Ginebra de 1958 como en la Nueva Convención Sobre el Derecho del Mar de 1982. Respecto a la competencia que tiene el Estado sobre su mar territorial, Pierre Vellas nos dice que ésta se ve limitada por lo que él llama "la liberté des communications maritimes internationales".⁽⁷¹⁾ Esto se traduce en la obligación (del Estado ribereño) de respetar el derecho de paso inocente "*passage inoffensif*", permitiéndole al buque extranjero su detención en la medida de los límites que le imponga la reglamentación interna del Estado.⁽⁷²⁾

Con esto Vellas nos da a entender que en la actualidad todo Estado que se considere moderno y no quiera verse a la saga del progreso internacional, debe permitir el libre acceso de buques mercantes extranjeros a sus puertos y bahías, de tal manera que conforme diversifique sus mercados y abra más sus puertos al comercio mundial, en esa medida se verá más beneficiado.

En esta zona, el Estado también puede adoptar reglamentaciones tendientes a ejercer su jurisdicción en materia, sanitaria, migratoria, aduanal, civil, penal, pesquera y de navegación a las cuales deben de someterse los buques extranjeros.

71 Vellas, Pierre, *Droit International Public (Institutions Internationales)*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1967, p. 253.

72 *Ibidem*, p. 258.

3.1.- El Derecho de Paso Inocente

Esta es una de las instituciones más importantes que se han creado en el derecho del mar, ya que no sólo significa la disminución de la soberanía Estatal en beneficio de las relaciones internacionales y comerciales; sino que además tiene un matiz mucho más profundo, como es el deseo de extender las fronteras marítimas, sin que por este hecho se vea sometida la soberanía del Estado.

El derecho de paso inocente por el mar territorial fue admitido desde la Conferencia de La Haya de 1930. Para el caso del derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros, el principio fue rechazado en dicha Conferencia (principalmente por los Estados Unidos). No fue sino hasta la Convención de Ginebra de 1958 donde dicho principio se consagró formalmente con ciertas reservas y para la Convención de 1982 quedó finalmente consolidado.⁽⁷³⁾ En esta Convención se detallaron con más precisión los conceptos sobre el paso inocente.

3.1.1.- Concepto

La Convención de 1982 hace la distinción entre paso y paso inocente. Gómez-Robledo nos define en base a la Convención qué se entiende por paso, y señala que es "el hecho de navegar por el mar territorial con el fin, ya sea de *atravesar* dicho mar sin penetrar en las aguas interiores, o bien de *dirigirse* hacia las aguas interiores o *salir* de ellas".⁽⁷⁴⁾

La nueva Convención al definirnos lo que se entiende por **paso** en su artículo 18, agrega un elemento nuevo en comparación con la Convención anterior, al establecernos

73 Ver Díez de Velasco Vallejo, op. cit. p. 346.

74 Gómez-Robledo Verduzco, op. cit. p. 38.

que éste se realiza por el buque extranjero que navegue por el mar territorial, sin hacer escala en una rada o instalación portuaria fuera de las aguas interiores, lo que en la Convención anterior no se estipulaba.

Este paso debe de ser rápido e ininterrumpido, comprendiendo sólo la detención y fondeo cuando así lo requiera el buque por incidentes propios de la navegación o que lo sean impuestos por fuerza mayor o dificultad grave, también cuando dicha detención se haga con el propósito de ayudar a personas, buques o aeronaves en peligro o dificultad grave (art. 18 inciso 2 de la Convención de 1982). Para el caso de que dicho paso no sea realizado conforme a lo anteriormente dispuesto, podemos suponer que ese paso no será considerado como inocente, y más aún si dicho buque no justifica ante el Estado ribereño las causas que lo obligaron a suspender su paso.

El artículo 19 inciso 1 de la Convención de 1982 (art. 14 inciso 4 Convención de Ginebra sobre el mar territorial), estipula que el paso de los buques por el mar territorial se considerara como inocente, cuando dicho paso no sea perjudicial para la paz, el buen orden o seguridad del Estado ribereño. Por su parte, el inciso 2 de dicho artículo nos menciona los casos en que ese paso se considera como perjudicial para la paz, buen orden y seguridad del Estado, entre los que se mencionan los siguientes: que el buque extranjero realice actos para obtener información o propaganda en contra del Estado, que haga ejercicios o prácticas con armas, que realice actos de contaminación, que utilice la fuerza o haga amenazas al Estado ribereño o realice actividades de pesca, entre otras.

Las restricciones anteriores al ejercicio del paso inocente son entendibles, ya que estas actividades tienden a violentar la soberanía del Estado ribereño o tratan de disminuir su jurisdicción sobre el área. En estos casos, el Estado ribereño tiene la facultad para prohibir todo paso que no considere como inocente.

Para el caso de los submarinos o naves sumergibles, el artículo 20 de la Convención de 1982 (art. 14 inciso 6 Convención de 1958) establece la obligación de que cuando éstos transiten por el mar territorial, lo hagan por la superficie y mostrando su pabellón, para que su paso sea considerado como inocente.

3.1.2.- Derechos y Deberes del Estado Ribereño en Relación al Paso Inocente de Buques Extranjeros

Como la soberanía que ejerce el Estado sobre su mar territorial se encuentra limitada en cuanto al paso inocente, es necesario para el Estado ribereño, determinar el ámbito de aplicación de su competencia sobre dicha área, la cual se encuentra contemplada por el derecho Internacional, que además le impone ciertas obligaciones y derechos. De esta manera, se le impide al ribereño extralimitarse en el ejercicio de su soberanía, cuando transite por su mar territorial un buque extranjero en el ejercicio de su paso inocente.

Tanto la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial como la Convención de 1982 establecen los derechos y deberes de los ribereños en cuanto al paso inocente de buques extranjeros por su mar territorial. Entre los deberes del Estado ribereño podemos mencionar el comprendido en el artículo 24 inciso 1 de la Convención de 1982 (art. 15 inciso 1 de la Convención de Ginebra), el cual establece el deber del ribereño de abstenerse de imponer dificultades al paso inocente de los buques extranjeros por su mar territorial, además de no pedirle a dicho buque requisitos que obstaculicen su paso. Otro deber que se establece es el de no discriminar a un buque extranjero por provenir de determinado Estado o por transportar mercancías procedentes de un Estado en particular (art. 15 inciso 1 Convención de Ginebra).

Podemos entender que la obligación del Estado a no imponer dificultades al paso de un buque extranjero por su mar territorial, se correlaciona con la obligación de no imponerle a dicho buque requisitos que le obstaculicen su paso por dicho mar. De tal

manera que el Estado ribereño deberá ceñirse a lo dispuesto por el artículo 19 de la Convención de 1982, donde se fijan, de una manera limitativa, los casos en que dicho paso no se considera como inocente. Para el caso de su reglamentación interna, el artículo 21 de la Convención establece una serie de materias sobre las que el ribereño ha de legislar el derecho de paso inocente por su mar territorial. Estas materias son las siguientes:

- a) Seguridad de la navegación y reglamentación del tráfico.
- b) Protección de cables y tuberías, así como de las ayudas a la navegación y otros servicios.
- c) Conservación de los recursos vivos del mar.
- d) Prevención a las infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca, aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios.
- e) Preservación de su medio ambiente, así como la prevención y control de la contaminación del mismo.
- f) Investigación científica marina.⁽⁷⁵⁾

En cuanto al deber de no discriminar a un buque extranjero por el hecho de pertenecer a un Estado determinado, en nuestra opinión podemos decir que cuando existan ciertas circunstancias, como es el caso de que el Estado no mantenga relaciones diplomáticas o de otra clase con el Estado de cuya nacionalidad sea el buque o que se encuentre en conflicto con él, en estos casos creemos que es permisible dicha discriminación o el no acceso del buque a aguas interiores o mar territorial, salvo el caso que se encuentre en peligro de naufragar o perder vidas humanas.

Otro deber que menciona la Convención de 1982, se encuentra establecido en su artículo 24 inciso 2 (art. 15 inciso 2 Convención de 1958). Este le impone al Estado

75 Ver Artículo 21 de la Convención de 1982 en Gómez-Robledo Verduzco, op. cit, pp. 165 y 166.

ribereño la obligación de hacer del conocimiento de todos los buques extranjeros que naveguen por su mar territorial de los peligros que según su conocimiento amenacen la navegación por éste.

La importancia de este artículo deriva de la buena fe con la que debe de actuar el ribereño para que dado el caso, el buque extranjero pueda realizar un viaje sin problemas al tener previo conocimiento de los peligros existentes, los que de otra manera podrían poner en dificultades la navegación del buque por esas aguas. En caso de que el ribereño no tenga conocimiento de dicho peligro, se deduce que no habrá ninguna responsabilidad para el Estado ribereño por el percance que pudiera sufrir la nave extranjera.

Por último, consideramos que es otro deber del Estado el que menciona la Convención de 1982 en su artículo 22, el cual se refiere a la obligación del Estado para determinar cuáles son las vías marítimas que pueden ser utilizadas para la navegación y separación del tráfico por su mar territorial. El Estado siempre debe de tener en cuenta para el establecimiento de dichas vías las recomendaciones que le haga el organismo internacional competente. Estas vías marítimas deberán de ser dadas a conocer por el Estado a través de una adecuada publicidad.

El deber de publicar a través de cartas las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico, suponemos es una obligación potestativa, ya que en caso de que no sea necesario el Estado puede no regular el tráfico por su mar territorial, es decir este artículo es más una recomendación que un deber en sentido estricto. Nosotros consideramos que es más conveniente para un Estado fijar las vías marítimas de acceso de los barcos extranjeros a su mar territorial y aguas interiores, para que de esta manera el ribereño pueda llevar un control y registro de los buques que entran y salen de su territorio o de los que sólo transiten por esas zonas.

Por otra parte, el Estado ribereño ejerce sus derechos en función de la protección a su mar territorial. El artículo 25 inciso 1 de la Convención de 1982 (art. 16 Convención de 1958), establece la facultad del Estado para impedir todo paso por su mar territorial que no sea inocente. El inciso 2 del artículo antes mencionado, le da facultad al ribereño para impedir el incumplimiento de las condiciones a las que está sujeta la admisión de un buque a las aguas interiores o alguna instalación portuaria. Por último, en su inciso 3 establece que el Estado puede prohibir o suspender en determinadas áreas de su mar territorial el derecho de paso inocente, esto sin realizar discriminación a terceros Estados. Para que dicha suspensión pueda surtir efectos, es necesario que se le de la debida publicidad.

Como ya vimos anteriormente, la importancia del mar territorial deriva de la soberanía que en un momento dado pueda ejercer el Estado. En este caso esa soberanía la ejerce para no permitir la entrada de buques extranjeros a su mar territorial cuando considere que su ingreso pondrá en peligro dicha soberanía. En otras palabras, es comprensible que al Estado ribereño se le imponga (para este caso) una soberanía limitada, ya que de otra manera tendría el control absoluto y podría establecer reglas o requisitos de acceso que no todos los Estados podrían cumplir, y que además afectarían el derecho de paso inocente por su mar territorial, aun cuando el buque extranjero no pretendiera entrar a su territorio.

3.2.- Jurisdicción sobre Buques Extranjeros en el Ejercicio de su Derecho de Paso Inocente

Tanto la Convención sobre Mar Territorial de Ginebra de 1958 como la Convención de 1982 establecen la jurisdicción que el Estado ribereño puede ejercer sobre buques

extranjeros tanto en materia civil y penal, así como la que ejerce sobre los buques de guerra extranjeros. Antes de pasar al análisis de estas figuras nos referiremos a los sujetos sobre los cuales recaen dichas jurisdicciones.

3.2.1.- El Buque

Se puede decir que el buque es "todo vehículo flotante apto para la navegación".⁽⁷⁶⁾ Es importante para nosotros referirnos al buque, ya que sobre los sujetos que guardan una relación directa con él, como son el capitán o naviero, es como el Estado aplica su jurisdicción. Con esto queremos decir que "el buque es la entidad flotante portadora de los sujetos sobre los que el Estado ejercerá su jurisdicción cuando dicho buque se encuentre en alguna zona de jurisdicción de dicho Estado". El buque sólo puede ser objeto no sujeto de derechos.

Por regla general el buque forma parte del territorio del Estado cuya bandera enarbola. Desde el punto de vista del derecho del mar, al buque se le divide en: buque del Estado que puede ser un buque de guerra y buque mercante, estos tienen las siguientes características:

Buques de Estado: Estos se consideran como pertenecientes a un Estado determinado o que son explotados por él; su estatuto jurídico los diferencia de los mercantes. Entre los buques del Estado podemos encontrar aquellos que son destinados a fines específicamente Estatales o públicos como son: los de policía, guerra, investigación científica, entre otros y aquellos que el Estado destina para la realización de actividades comerciales que son llamados buques mercantes Estatales o del Estado.⁽⁷⁷⁾

76 Olvera Luna, Omar, Manual de Derecho Marítimo. Porrúa, México, 1981, p. 79.

77 Ver A. Vergas, op. cit., pp. 51 y 52.

Buques de Guerra: Podemos encontrar una definición de éstos en el artículo 29 de la Convención de 1982 el cual nos dice que, "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..."⁽⁷⁸⁾ Estos buques gozan de cierto grado de inmunidad cuando transitan por aguas jurisdiccionales de otro país, además cuentan con un régimen jurídico distinto al de los buques privados. Junto a los buques de guerra podemos encontrar a los submarinos que tienen dicha categoría, por lo que se encuentran sujetos al régimen jurídico que se aplica a los buques de guerra.

Buque Mercante: Es la nave que se encuentra destinada al tráfico comercial marítimo y a la cual se le aplican las normas del derecho comercial marítimo.⁽⁷⁹⁾

3.2.2.- Nacionalidad del Buque

De gran importancia para un buque es el contar con una nacionalidad, ya que por medio de ésta, a todos los actos que realice podrán otorgársele derechos y beneficios así como imponérsele obligaciones o sanciones. Por regla general el buque tiene la nacionalidad del Estado cuya bandera enarbole. La importancia del pabellón deriva en que éste determinará la ley que le será aplicada al buque de manera que quede regido por ciertas reglas, las que de otra manera aplicaría a su libre albedrío. Como veremos más adelante también en el mar territorial se dan casos en los que se restringe la soberanía del Estado riberoño para el caso de aplicar la jurisdicción del Estado cuya bandera enarbola el buque.⁽⁸⁰⁾

⁷⁸ Gómez-Robledo Verduzco, op. cit., p. 170.

⁷⁹ Ver A. Vargas, op. cit., p. 54.

⁸⁰ Ver Sobarzo Loiza, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar, Porrúa, México 1985, pp. 319 y 320.

Entre las ventajas que le confiere la nacionalidad al buque podemos mencionar las siguientes: a) que el buque se halle bajo el amparo del Estado cuya nacionalidad posee, y en dicho caso pueda reclamar la protección diplomática o consular del Estado que le concedió su nacionalidad; b) en caso de que se cometa algún delito a bordo del buque encontrándose este en el mar territorial de otro Estado se le aplicarán las leyes del Estado del pabellón, y c) todos los nacimientos o testamentos se entenderán como realizados en el país cuya nacionalidad ostenta el buque. Con esto podemos resumir que para un buque es necesaria la nacionalidad, ya que de esta manera puede darles validez a todos los actos que realice y que de otra forma podrían traer consecuencias desfavorables para dicho buque.

La nacionalidad del buque implica para este su sumisión frente al Estado cuya bandera enarbole, de esta manera gozará de la libertad de navegación en alta mar, así como del derecho de paso inocente por el mar territorial y en algunos casos las aguas interiores, que de otra manera no tendría.

Haciendo referencia a las consecuencias que genera la nacionalidad en los buques, Alejandro Sobarzo las divide en tres grupos:

- a) "Las que trascienden a los intereses de la comunidad internacional". Entre estas podemos mencionar aquellas que tengan lugar a bordo del buque y que sean susceptibles de producir consecuencias jurídicas, éstas se aplican tanto para la legislación civil como penal, ya sea en el alta mar o en algunos casos el mar territorial y aguas interiores.
- b) "Las proteccionistas". Estas son las medidas tendientes a colocar en una situación especial a los buques nacionales de un Estado frente a los extranjeros. Generalmente se trata de defender la pesca en aguas de jurisdicción nacional,

o de medidas de preferencia de buques nacionales frente a extranjeros. En este caso la nacionalidad otorga a la nave el derecho de acudir a la protección de su gobierno cuando sea necesario, y

- c) "Las que imponen obligaciones especiales". En este caso un Estado puede prohibir a sus buques el negociar o comerciar con determinados puertos.⁽⁸¹⁾

La nacionalidad de un buque no se comprueba sólo con la bandera que enarbola. la prueba fehaciente de ésta se lleva a cabo mostrando los documentos que hayan sido expedidos por la autoridad competente del país cuya nacionalidad ostenta. Al respecto, el artículo 91 inciso 1 de la Convención de 1982 establece en un principio que los buques tendrán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar. Por otra parte, en su inciso 2 menciona que el Estado que otorgue su nacionalidad deberá de expedir los documentos correspondientes. De esta manera, el derecho internacional da la facultad para que el Estado ribereño sea quien por medio de su legislación interna establezca cuáles son los documentos necesarios para otorgar su nacionalidad.

En cuanto a la legislación nacional, el artículo 89 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos⁽⁸²⁾ establecía que "la nacionalidad de los buques se [comprobaba] con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula, según el caso, expedidos conforme a [dicha] ley". Actualmente la nueva Ley de Navegación ⁽⁸³⁾ establece en su artículo 9 párrafo segundo que "la embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "Certificado de Matrícula". Con esto nos damos cuenta que para México el documento comprobatorio de la nacionalidad de buques mexicanos es el certificado de matrícula.

81 Ibidem, pp. 322 y 323.

82 Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963.

83 Publicada en el Diario Oficial el 4 de enero de 1994.

Respecto a la navegación de un buque bajo dos banderas, el artículo 92 inciso 2 de la Convención de 1982 es claro al decir que ningún buque puede navegar bajo dos banderas, en el entendido de que si así lo hiciera no se podrá amparar ante ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado. Con esto podemos hacer notar que cuando un buque se ostente con una nacionalidad, otro Estado no está en libertad para imponerle legítimamente la suya, salvo el caso de que dicho buque haya perdido su nacionalidad anterior.

Por último, mencionaremos que los buques que naveguen sin tener nacionalidad corren el riesgo de ser considerados como piratas. La desventaja de no poder demostrar nacionalidad alguna es que cualquier buque de guerra extranjero que navegue por el alta mar puede detenerlo para inspeccionarlo, sin que el buque sin nacionalidad esté en posibilidad de buscar la protección de Estado alguno.

3.2.3.- Jurisdicción Civil

Como vimos en el capítulo anterior, la jurisdicción que ejerce el Estado ribereño sobre los buques extranjeros tanto en materia civil como penal contempla en el derecho Internacional otra excepción a su soberanía. Para este caso, el artículo 28 inciso 1 de la Convención de 1982 (art. 20 inciso 1 Convención de Ginebra) establece la prohibición (potestativa o alternativa) del Estado ribereño para que se abstenga de desviar a los buques extranjeros cuando transiten por su mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre las personas que se encuentren a bordo. Nosotros consideramos que se trata de una excepción potestativa, ya que dicho artículo al mencionar la palabra "debería" para establecer la prohibición al Estado de detener o desviar al buque extranjero, lo está facultando para realizar o no tal detención, de modo que el ribereño tiene la potestad de apearse o no a lo establecido por dicho artículo o en su defecto establecer sus

propias reglas. Al respecto podemos agregar que para el caso de reciprocidad internacional, si un Estado respeta dicha excepción para con los buques de otro Estado, éste se verá obligado a respetarla en la misma medida.

Respecto a esta obligación del ribereño a no ejercer su jurisdicción en materia civil, el mismo artículo establece dos casos en los cuales se le faculta para intervenir aplicando su jurisdicción en ciertos casos. La primera excepción se establece en el inciso 2 de dicho artículo, en éste se menciona la posibilidad de que el ribereño lleve a cabo medidas de ejecución o precautorias en materia civil, cuando el buque extranjero durante su paso o con motivo de este incurra en responsabilidad o contraiga obligaciones con dicho Estado.

Es de entenderse que como consecuencia del tránsito del buque extranjero por aguas de jurisdicción estatal, éste debe de ceñirse a la reglamentación interna del ribereño en la medida en que haya generado obligaciones las cuales produzcan consecuencias en dicho Estado.

La otra facultad del ribereño en cuanto a la aplicación de su jurisdicción civil al buque extranjero, se encuentra establecida en el inciso 3 del artículo 28 de la Convención de 1982. En este inciso se permite al ribereño realizar, de conformidad a sus leyes y reglamentos, las medidas de ejecución o cautelares en materia civil sobre el buque extranjero que se detenga en su mar territorial o transite por el, proviniendo de sus aguas interiores.

Este inciso abre la facultad para que el ribereño, en el ejercicio de su jurisdicción, aplique las medidas necesarias para sancionar cualquier violación a su legislación interna. Como requisito para que se de este supuesto es necesario que el buque extranjero detenga su paso cuando cruza el mar territorial de un Estado, de tal manera que en ese momento pierde el buque su derecho de paso inocente por lo que queda completamente

sujeto a la jurisdicción del ribereño. Como hemos visto, para que se considere paso inocente es necesario que ese paso sea rápido e ininterrumpido. Para el otro supuesto, se requiere que el buque provenga de aguas interiores del ribereño. Como es sabido, en las aguas interiores no existe derecho de paso inocente salvo algunas excepciones que se verán más adelante, de tal forma que el ribereño puede interceptar al buque cuando cruce su mar territorial con motivo de las obligaciones contraídas durante su estancia en dichas aguas.

3.2.4.- Jurisdicción Penal

A. Vargas nos dice que por jurisdicción penal a bordo del buque extranjero debemos entender "la facultad del [Estado] ribereño para conocer de los delitos que se cometan a bordo de un buque extranjero en los casos previstos por el derecho del mar".⁽⁸⁴⁾ Como vimos al hablar de la jurisdicción del Estado ribereño sobre buques extranjeros en materia civil, en el caso de la jurisdicción penal también se contempla otra excepción a su soberanía, tal como lo establece el artículo 27 inciso 1 de la Convención de 1982 (art. 19 inciso 1 Convención de Ginebra), en este artículo se fija (de la misma manera que los hace en materia civil) la prohibición (potestativa o alternativa)⁽⁸⁵⁾, para que el Estado ribereño se abstenga de ejercer su jurisdicción penal a bordo del buque extranjero que transite por su mar territorial, para el caso de detener a alguna persona que se encuentre a bordo o realizar cualquier investigación que se relacione con delitos cometidos dentro del buque.

A continuación analizaremos los casos en que se excepciona la prohibición anterior. Estos son:

84 A. Vargas, op. cit, p. 162.

85 Cuando hablamos de la jurisdicción del ribereño en materia civil, se explicó el por qué consideramos a ésta como una prohibición potestativa o alternativa del Estado.

- a) "Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño". Para este caso podemos mencionar como ejemplo, el que algún pasajero del buque extranjero cometa un delito en el territorio del ribereño y después se refugie dentro del buque. Aquí como vemos, el ribereño es libre de perseguir el delito, aplicando su jurisdicción a la persona que se encuentre en el buque.
- b) "Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial". Consideramos que constituye una ofensa o amenaza para el ribereño, el ataque que sufra por parte de algún pasajero o tripulante del buque cuando éste atente contra el escudo o emblemas nacionales del ribereño. Esto lo veremos más adelante cuando hablaremos de la legislación nacional en esta materia.
- c) "Cuando el Capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales". Entendemos en este punto que la persona encargada del buque, como es el capitán o las personas que tengan facultad para actuar a nivel diplomático, pueden solicitar en cualquier momento la intervención del ribereño para que los ayude al esclarecimiento de algún delito.
- d) "Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas". Esta es una cuestión de actualidad, ya que a todo Estado le interesa detener y sancionar el contrabando de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de tal manera, es comprensible que el ribereño al tener conocimiento de un buque que se dedique a dicho contrabando ejerza su total jurisdicción.

Las disposiciones anteriores no son limitativas para el caso de que el ribereño, conforme a sus leyes y reglamentos, tome las medidas necesarias para detener e investigar al buque extranjero que provenga de sus aguas interiores (art. 27 inciso 2 Convención de 1982 y art. 19 inciso 2 de la Convención de Ginebra). Para este caso, creemos que

cuando se da el supuesto de que el ribereño tenga conocimiento de algún delito cometido en su territorio por alguna persona relacionada con el buque, éste pueda adoptar las medidas necesarias en base a su legislación para detener e investigar a dicho buque antes de que abandone sus aguas jurisdiccionales.

Por último, el inciso 5 de dicho artículo dispone que cuando el buque provenga de un puerto extranjero y cruce el mar territorial de otro Estado sin penetrar a sus aguas interiores, el ribereño no podrá detenerlo para ejercer su jurisdicción sobre persona alguna, ni practicar diligencias con motivo de algún delito cometido antes de haber ingresado a su mar territorial. Este inciso contiene dos excepciones, la primera en el caso de que dicho buque haya contravenido las disposiciones de la parte V de la Convención de 1982 que se refiere a la "zona económica exclusiva" y la segunda, que contravenga la parte XII que trata lo referente a la "protección y preservación del medio marino".

Al considerar nosotros como excepciones a la soberanía del Estado ribereño la limitación a su jurisdicción en materia civil y penal, lo hacemos conscientes de que tales limitaciones derivan como consecuencia del derecho de paso inocente, lo que de otra manera constituiría una violación a dicha soberanía.

3.2.5.- Jurisdicción Sobre Buques de Guerra y Estado Extranjeros

Durante su paso por el mar territorial, todos los buques de guerra o de Estado extranjeros, deben cumplir con las leyes y reglamentos del Estado costero que se refieren al derecho de paso inocente. En caso de que no acaten tal disposición, el Estado ribereño sólo podrá pedirles que abandonen su mar territorial, tal como lo dispone el artículo 30 de la Convención de 1982 (art. 23 Convención de Ginebra). En la legislación nacional, dicho principio se consagra en el artículo 30 de la Ley Federal del Mar el cual recoge casi fielmente lo dispuesto por la Convención de 1982.

Como vimos anteriormente los buques de guerra y de Estado que no se dediquen a fines comerciales gozan de inmunidad durante su paso por el alta mar, respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón, pero una vez encontrándose en un puerto extranjero gozan de ciertas excepciones para el caso de la jurisdicción penal y civil que pueda ejercer el Estado ribereño. Con esto podemos agregar que la inmunidad de la que gozan dichos buques les permite no ser inspeccionados por el ribereño, cuyas facultades sólo se reducen a exigirles el cumplimiento de sus leyes y para el caso de que no lo hagan que se retiren de su territorio. Respecto a la inmunidad de la que gozan los buques de Estado que no se dediquen a fines específicamente comerciales, México formuló una reserva expresa a los artículos de la Convención que establecen lo anterior. La reserva de México es en relación a que la práctica mexicana considera que todos los buques de Estado gozan de inmunidad independientemente de su uso. Para tal efecto, la actual Ley Federal del Mar recoge dicho principio en el artículo 32, el cual dice que las disposiciones de dicha ley no afectan las inmunidades a las que tienen derecho las embarcaciones extranjeras de guerra y las de Estado no destinadas a fines comerciales, por estar sujetas a la jurisdicción del Estado de su pabellón, y "con base en la *reciprocidad* a las embarcaciones de Estado destinadas a fines comerciales."

Por último, la Convención de 1982 en su artículo 31 estableció la responsabilidad de la que se hace merecedor el Estado cuyo pabellón enarbola el buque de guerra o de Estado, con motivo de los daños causados por sus buques al incumplir las leyes y reglamentos del ribereño (art. 31 Ley Federal del Mar).

3.3.- El Derecho de Paso Inocente en la Legislación Nacional

México siempre se ha caracterizado por respetar el derecho internacional. Es por eso que la legislación nacional referente al derecho del mar va de acuerdo a la práctica establecida por los Tratados y Convenciones vigentes sobre la materia. Por lo que se

refiere a las normas que tratan el derecho de paso inocente, existe una serie de disposiciones, las cuales se encuentran dispersas en diversas legislaciones, lo cual las hace difíciles de conocer y sólo una persona interesada en el tema podría aplicarlas debidamente. Por lo que consideramos al igual que otros autores, que sería necesario que se elaborara una legislación en la que se contengan todas estas materias, unificándolas y relacionándolas debidamente para que estando en un Código o reglamento sean más fáciles de conocer, de tal manera se evitaría el recurrir no sólo a los tratados y Convenciones, que tratan del tema y que son válidos en el territorio nacional.

El derecho de paso inocente se consagra en el artículo 199 de la Ley de Vías Generales de Comunicación⁽⁸⁶⁾ el cual al respecto dice que "la navegación en los mares territoriales de la República es libre para todas las embarcaciones, de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales". En el artículo anterior se sigue utilizando el concepto de "libre navegación" el cual no es apropiado cuando hablamos del tránsito de los buques por el mar territorial. Tal como lo hace notar Székely⁽⁸⁷⁾ este concepto es utilizado para el caso de que el buque navegue por el alta mar y en el cual no se observa limitación alguna para su paso, lo que sí sucede en el mar territorial donde los buques extranjeros deben de someterse a la legislación del ribereño. Por su parte la Ley de Navegación establece en su artículo 30 que "la navegación en zonas marítimas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países, en los términos de los tratados internacionales". Sobre este artículo podemos hacer la observación que nunca hace mención del derecho de paso inocente que opera en el mar territorial, además de que su segundo párrafo establece que la navegación y arribo a puertos mexicanos, será negado por la autoridad marítima cuando no exista reciprocidad con el país cuya bandera enarbole el buque, o

⁸⁶ Publicada en el Diario Oficial el día 19 de febrero de 1940.

⁸⁷ Ver Székely, México y el..., op. cit., p. 76.

cuando así lo exija el interés público. En este caso creemos que dicho párrafo va más allá de lo establecido por las Convenciones que al respecto se han elaborado, pero consideramos que es comprensible tal determinación, para el caso de que un Estado extranjero no respete tal libertad para con los buques nacionales.

Por otro lado la Ley Federal del Mar establece expresamente dicho derecho en su artículo 29, el cual (casi de la misma manera como lo disponen las Convenciones sobre el Derecho del Mar vigentes), dice que "las embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial mexicano".

Como vimos anteriormente, la Convención de 1982 establece en su artículo 21 cuáles son las materias sobre las que el Estado puede regular el paso inocente por su territorio. En las legislaciones antes mencionadas se da el soporte a la legislación nacional para aplicar dichas leyes y reglamentos, al decir que las embarcaciones extranjeras quedan sujetas por el hecho de navegar por el mar territorial mexicano a las leyes y reglamentos de la República. Entendemos que estas leyes y reglamentos sólo pueden referirse a las materias a que hace mención la Convención.

México establece para su legislación nacional el sistema de la reciprocidad internacional, para el caso de que la ley del buque extranjero sea compatible con la mexicana, pero esto no significa que el país renuncie a la soberanía que le confiere el derecho internacional, ya que esta reciprocidad se da sólo para el caso de que el buque no infrinja las disposiciones concernientes al derecho de paso inocente que establece el derecho internacional. En resumen, podemos decir que esta reciprocidad se refiere sólo a cuestiones internas en las que la ley extranjera se equipare a la nacional y además que dicho Estado respete dentro de su mar territorial dicha reciprocidad para con los buques nacionales.

A continuación haremos un breve análisis de las disposiciones de la legislación nacional que de una manera tienen relación con el derecho de paso inocente en materia sanitaria, penal, migratoria, aduanera, de pesca y navegación.

Legislación Sanitaria: En esta materia la encargada de vigilar todas las cuestiones de sanidad, además de impedir la ontrada de buques extranjeros cuando se considere que su ingreso al país es peligroso para la salud de la población, es la Secretaría de Salud. En el artículo 354 de la Ley General de Salud,⁽⁸⁸⁾ se establece la competencia de dicha Secretaría para "...adoptar las medidas que procedan para la vigilancia sanitaria de personas, animales, objetos o sustancias que ingresen al territorio nacional y que, a su juicio constituyan un riesgo para la salud de la población...".

Como recordamos, la Convención de 1982 establece la facultad del Estado ribereño para determinar cuáles serán las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en su mar territorial. Para este caso, la Ley General de Salud fija que puertos son los que se encuentran abiertos al tráfico internacional y en los cuales llevará a cabo la vigilancia sanitaria de los buques extranjeros (art. 355). De esta manera, las autoridades sanitarias al arribo de naves extranjeras tienen la facultad de exigir al buque su inspección sanitaria, el cual quedará sometido a los requisitos que le exija la legislación nacional. Estas embarcaciones deben de estar provistas de la documentación necesaria que le exijan los tratados y Convenciones internacionales (arts. 364 y 367).

Por su parte, el Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional⁽⁸⁹⁾ señala las facultades de la Secretaría de Salud para establecer en todos los puertos de tráfico internacional servicios permanentes de sanidad internacional (art. 26), y cuando dicha Secretaría lo crea conveniente y de acuerdo a sus informes tenga

⁸⁸ Publicada en el Diario Oficial el día 7 de febrero de 1984 y modificada por decreto publicado en el Diario Oficial el 14 de junio de 1991.

⁸⁹ Publicado en el Diario Oficial el día 18 de febrero de 1985.

conocimiento que el arribo de un buque no dará lugar a la introducción de alguna enfermedad o daño para la salud de la población. En ese caso podrá otorgar al buque lo que se denomina "libre plática", lo que significa que dicho buque no será sujeto a inspección por parte del ribereño (art. 29). Pero cuando tenga conocimiento de que un buque no ha cumplido con lo dispuesto por la legislación nacional e internacional podrá inspeccionarlo.

Otro aspecto que tiene que ver con esta materia, es el referente a la prevención y control de la contaminación del medio marino, en la cual se ha avanzado mucho en los últimos años. Estas materias se encuentran reguladas por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente⁽⁹⁰⁾, en la cual se fija el interés de la federación para realizar las acciones tendientes a preservar el equilibrio ecológico. El organismo encargado de vigilar lo anterior es la Secretaría de Desarrollo Social. En esta ley se encuentran disposiciones referentes a la prevención del tráfico ilegal de especies de la fauna marina, además de disposiciones tendientes al aprovechamiento racional de los recursos del mar y el control de vertimiento de desechos en aguas marinas.

De igual importancia son los Reglamentos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental⁽⁹¹⁾, en Materia de Residuos Peligrosos⁽⁹²⁾ y en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera⁽⁹³⁾. Otras disposiciones referentes al tema son el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación de Aguas⁽⁹⁴⁾ y el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias⁽⁹⁵⁾. En este último, se establece

90 Publicada en el Diario Oficial el día 28 de enero de 1988.

91 Publicado en el Diario Oficial el día 7 de junio de 1988.

92 Publicado en el Diario Oficial el día 25 de noviembre de 1988.

93 Publicado en el Diario Oficial el día 25 de noviembre de 1988.

94 Publicado en el Diario Oficial el día 25 de noviembre de 1988.

95 Publicado en el Diario Oficial el día 23 de enero de 1979.

que la autoridad competente para autorizar las inspecciones a los buques que se presume transportan sustancias que serán vertidas al mar, es la Secretaría de Marina. El artículo 20 de dicho reglamento establece que cuando se pionen realizar un vertimiento en aguas jurisdiccionales del país los inspectores podrán: I) abordar o introducirse en el barco que se presume realizará el vertimiento; IV) abordar la nave nacional o extranjera, cuando se presume que transporta desechos o materias para ser vertidas o abandonadas en aguas de jurisdicción nacional, y V) para detener cualquier barco que en alguna forma infrinja las disposiciones de dicho reglamento. Con esto podemos concluir, que conforme al reglamento mencionado se entiende que dichas facultades podrán ser ejercidas aun cuando el barco no haya llegado a puerto nacional y se encuentre en el mar territorial o aguas de jurisdicción nacional. Respecto a estos temas, la Ley de Navegación ha incluido en su capítulo VII dos artículos que hacen referencia a la prevención de la contaminación marina, los cuales van de acuerdo a lo dispuesto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

La regulación en esta materia tiende a impedir la propagación de enfermedades dentro del territorio, además de detener cualquier acto tendiente a dicha propagación, de tal manera que el ribereño debe de ejercer las medidas de visita e inspección a los buques extranjeros y nacionales que entren a puertos mexicanos, para verificar que contengan la documentación exigida por la ley. En los artículos que acabamos de analizar, no se habla nunca de las medidas que el ribereño puede tomar en su mar territorial para investigar al buque que transite por dicha zona, pero creemos que conforme a las Convenciones y Tratados internacionales, y en virtud de la facultad de la que goza el ribereño para impedir el paso de los buques que alteren la paz y buen orden en su territorio, el ribereño puede cuando tenga conocimiento de que algún buque extranjero

importe alguna enfermedad dentro de su territorio y ponga en peligro la salud de su población, en este caso entonces, el ribereño puede libremente impedir el paso de dicho buque por su mar territorial o desviarlo de él.⁽⁹⁶⁾

Legislación Penal

Las disposiciones referentes a esta materia se encuentran contenidas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el Código Penal⁽⁹⁷⁾, las cuales se apegan a lo establecido por la Convención de 1982, donde se fijan los casos en los cuales el ribereño puede intervenir para aplicar dicha jurisdicción. En el caso de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, su artículo 4 establece que los delitos que se cometan a bordo de los buques se entenderán como cometidos en el territorio nacional "C) cuando se tenga conocimiento de que se están cometiendo hechos presumiblemente delictuosos a bordo de un buque en aguas nacionales, las autoridades tomarán las providencias necesarias del caso, con arreglo a las leyes mexicanas.

Por su parte, el artículo 4 tercer párrafo del Código Penal nos dice que se entenderán como cometidos en el territorio nacional, los delitos que se efectúen a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente u ofendido no fuere de la tripulación. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad. Como vemos este artículo se apoya fielmente a lo dispuesto por la Convención de 1982, sin embargo se encuentra una excepción que se da para el caso de que el delincuente o el ofendido sean de la tripulación del buque, ya que para este caso es aplicable la ley del Estado cuya bandera enarbola el buque la cual es aplicable como consecuencia del derecho de reciprocidad a que alude el artículo anterior. Como se sabe, México ha establecido que

⁹⁶ La anterior restricción la entendemos para el caso de que el buque intente penetrar a aguas interiores del ribereño, si el buque sólo ejerce su derecho de paso inocente, consideramos que no se da dicho supuesto

⁹⁷ Publicado en el Diario Oficial el día 14 de agosto de 1931.

cuando se respete dicha reciprocidad para con los buques nacionales en igualdad de circunstancias que los extranjeros, se aplicará la ley del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque.

Por otro lado el artículo 5 de dicha ley establece la facultad del Estado para tomar las providencias necesarias cuando se tenga conocimiento que dentro de un buque extranjero, que se encuentre en aguas nacionales, se estén cometiendo actos delictuosos conforme a las leyes nacionales. Tal como lo establece la Convención de 1982 este artículo dispone que cuando el capitán o alguna otra persona que tenga autoridad en esta materia puede pedir la intervención de las autoridades nacionales.

Por último, el artículo 6 del Código Penal dice que cuando algún delito no se encuentre contemplado por dicho Código, pero sí en una ley o tratado internacional de observancia obligatoria en México, se aplicarán éstos. Así, se abre una ventana más amplia para la configuración de delitos no contemplados en la legislación nacional, pero que ya han sido previstos en otros instrumentos de carácter obligatorio para México. Entre los delitos que contempla nuestro Código Penal en materia de Derecho Internacional y que guardan una relación con el paso de los buques por el mar territorial podemos mencionar el de piratería contemplado en los artículos 146 y 147, los actos violentos en contra de los escudos, emblemas o pabellones de una potencia amiga (Artículo 148). Este artículo va relacionado con el Artículo 191, el cual considera como delitos el ultrajar el escudo de la República o Pabellón Nacional, ya sea de palabra o de obra. De esta manera, consideramos que la legislación nacional se apega a lo dispuesto en el artículo 27 de la Convención de 1982 (Art. 19, Convención de Ginebra) al ejercer sólo la jurisdicción penal en los casos que establecen dichos instrumentos.

Legislación Migratoria

Tanto la Ley General de Población⁽⁹⁸⁾ como su Reglamento⁽⁹⁹⁾ contienen disposiciones tendientes a regular el aspecto migratorio dentro del territorio nacional en materia de tránsito internacional de personas, el cual debe hacerse por los puertos designados para tal efecto (Art. 11 de la Ley) además de fijar los requisitos necesarios para la internación de personas dentro del territorio. Por otro lado, podemos mencionar que la Ley Federal de Turismo⁽¹⁰⁰⁾, se encuentra relacionada a este tema en lo concerniente a los requisitos que deben de cumplir los extranjeros cuando intenten introducirse al país. Por lo que consideramos que durante el trayecto que realiza el buque, los pasajeros guardan una cierta relación con este y con todo lo que sucede con el durante su paso.

Legislación Fiscal

En esta materia no hay disposición expresa aplicable a los buques extranjeros, ya que en este caso sólo podrán imponérselo al buque extranjero los gravámenes que se originen con motivo de la prestación de algún servicio, tal como lo dispone la Convención de 1982 en su artículo 26. Por lo que toca a la materia aduanera, la Ley Aduanera⁽¹⁰¹⁾ dispone en su artículo 4 que para el caso de inmunidad internacional "las naves militares y las dedicadas exclusivamente a servicios oficiales de la federación o de los gobiernos extranjeros no quedarán sujetas a las disposiciones de esta ley, excepto cuando se utilicen para efectuar alguna operación comercial", ya que al actuar con fines comerciales, está cambiando sus funciones, motivo por el cual adquiere los derechos y obligaciones a que deben de sujetarse todos los buques mercantes, como es la obligación de pagar

⁹⁸ Publicada en el Diario Oficial el día 7 de enero de 1964, y reformada por última vez por decreto publicado en el Diario Oficial el día 17 de julio de 1990.

⁹⁹ Publicado en el Diario Oficial el día 17 de noviembre de 1976.

¹⁰⁰ Publicada en el Diario Oficial el día 8 de febrero de 1984.

¹⁰¹ Publicada en el Diario Oficial el día 30 de diciembre de 1981 y modificada por ley publicada en el Diario Oficial el día 20 de julio de 1992.

los impuestos que generen los actos de comercio que realicen. Aun cuando el buque mercante estatal queda sujeto a las disposiciones que establece la ley nacional, éste no pierde el derecho a la inmunidad que le otorga la ley mexicana, en base al derecho de reciprocidad, cuando a los buques mexicanos se les otorgue el mismo derecho.

Las disposiciones de esta ley se ocupan de establecer las condiciones necesarias que se exigen para que el buque entre a territorio nacional y cumpla con los requisitos y obligaciones fiscales que se le requieran. Por último, el Reglamento de la Ley Aduanera⁽¹⁰²⁾, establece cuales son los requisitos mínimos para la introducción y salida de mercancías al país, además de determinar los impuestos a los que quedan sujetos los buques mercantes al introducirse al país.

Por lo que toca al derecho de paso inocente, se estableció que se respetara dicho paso, cuando la mera entrada y salida de las embarcaciones no constituyan operaciones de importación o exportación y además que dichas mercancías no sean desembarcadas. Por otro lado, si el buque va a permanecer en el mar territorial, el artículo 23 de dicho reglamento establece que "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". En este punto entendemos que al detenerse el buque extranjero en el mar territorial, en ese momento se interrumpe su derecho al paso inocente, y si dicho buque intenta realizar actividades de tipo comercial desde ese punto, es necesario que antes cumpla con las obligaciones fiscales que le impone la ley, por lo que primero debe de

¹⁰² publicado en el Diario Oficial el día 18 de junio 1982 y reformado por decreto publicado en el Diario Oficial el día 29 de octubre de 1990.

arribar a un puerto mexicano. De no ser así, creemos que el país se encuentra facultado para pedirle al buque que abandono el territorio nacional o se dirija a algún puerto nacional.

Legislación de Pesca

México es un país, que se ha caracterizado por permitir la pesca por parte de extranjeros en sus aguas jurisdiccionales, esto a través de diversos tratados y de la legislación nacional. Actualmente, con la Ley Federal de Pesca⁽¹⁰³⁾ se pretende regular y fomentar la pesca en las diversas zonas donde el país ejerce su jurisdicción. Para el caso de los extranjeros que pretendan pescar en estas aguas, el artículo 36 de la mencionada ley establece que estos requieren de un permiso especial para tal propósito, y sólo podrán hacerlo dentro de la zona económica exclusiva, además como dispone la Convención de 1982, el país es libre para determinar en base a sus necesidades y al racional aprovechamiento de los recursos provenientes del mar, cuál será el máximo permisible para capturar dentro de esa zona.

Por su parte, el Reglamento de la Ley Federal de Pesca⁽¹⁰⁴⁾ regula de una manera más detallada lo dispuesto por la ley, estableciendo entre otras cosas, las reglas y sanciones a las que han de sujetarse los buques extranjeros que pretendan pescar dentro de las aguas de jurisdicción nacional.

Legislación sobre Navegación

En relación a esta materia, la Ley de Navegación de 1994 contiene disposiciones que regulan todo lo referente a la nacionalidad de los buques, su forma de comprobarla, el régimen que opera dentro de las aguas nacionales, los requisitos que deben de cumplir

¹⁰³ Publicada en el diario Oficial el día 26 de diciembre de 1986.

¹⁰⁴ Publicado en el Diario Oficial el día 7 de enero de 1988, modificado por decreto publicado en el Diario Oficial el día 7 de febrero de 1991.

los buques ya sean extranjeros o nacionales que provengan de un puerto extranjero y pretendan entrar a puertos nacionales. Además de estas cuestiones, también se tratan otros temas como son las medidas que se deben de tomar en caso de hundimiento o remoción de algún buque, así como el salvamento de personas y demás obligaciones que se les imponen a los buques extranjeros a su entrada a aguas nacionales.

Otra ley que se relaciona con esta materia, es la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual en su artículo 193 menciona los casos en los cuales se permite a los buques extranjeros, bajo permiso de la Secretaría de Marina, el prestar el servicio de cabotaje, que como se sabe sólo lo pueden realizar los barcos nacionales salvo que ya no haya cupo dentro de los buques nacionales o que no se preste dicho servicio por buques del país. Además contiene otras disposiciones relativas a las facultades de los buques extranjeros al entrar al territorio nacional, como es el caso de el otorgamiento de franquicias o concesiones, que como excepción se le pueden otorgar al buque extranjero para que opere dentro de aguas mexicanas como barcos o fabricas.

3.4.- Consideraciones Finales

1.- El derecho de paso inocente es una institución la cual se ha venido gestando desde hace varios siglos, y que en la época actual es ya aceptada por la mayoría de las naciones del mundo. Las dos convenciones sobre el Derecho del Mar constituyen los pilares de este derecho, el cual sólo debe de ser contemplado por las legislaciones internas de cada uno de los Estados partes de dichas convenciones, para que de esa manera se haga del conocimiento de todos los sujetos a los que se les van a aplicar dichas disposiciones.

2.- Como hemos visto durante la realización de este capítulo, el derecho de paso inocente dentro del mar territorial mexicano no representa ningún problema en cuanto a su aplicación en el ámbito internacional, ya que el país, al estar adherido a las convenciones

que se han elaborado para regular el Derecho Internacional del Mar, ha aceptado de manera expresa estos ordenamientos. Por lo que, como dijimos antes, esto no constituye problema alguno para nuestra legislación interna, ya que la única reserva que hizo México a las convenciones fue para el caso de que a los buques de Estado extranjeros que se dediquen a fines comerciales se les respete también su inmunidad. Por tal motivo, en la legislación mexicana se establece que en materia de reciprocidad internacional, México respetará la inmunidad de los buques de Estado dedicados a fines comerciales, en la medida en que los Estados cuya bandera enarbore el buque, respeten la regla para con los buques nacionales.

3.- Creemos, al igual que ya lo han expresado otros autores, el problema se presenta cuando observamos la legislación mexicana referente al tema. Con esto podemos darnos cuenta, que aunque ésta es respetuosa del derecho internacional sobre la materia, sus disposiciones no son de ninguna manera accesibles para todos aquellos que quedan sujetos a ella. Por lo cual, creemos que sería mejor elaborar una ley o código donde se vertieran todas estas materias. Consideramos pues, que la creación de esto sería muy benéfico, ya que de esta manera se evitaría el consultar diversas leyes que en muchos casos no son muy precisas.

4.- Con la Ley Federal del Mar, se trató de contemplar todo lo dispuesto por las Convenciones de Ginebra y Montego Bay, en cuanto a la jurisdicción del Estado en sus aguas de jurisdicción nacional. Creemos que hubiera sido más acertado el incluir dentro de esta ley las disposiciones, que de manera expresa se encuentran en otras legislaciones y las cuales tratan el tema tanto del paso de los buques por estas zonas, así como la jurisdicción aplicable a ellos. Con esto se lograría una legislación interna, la cual estaría más acorde con los Tratados y Convenciones sobre la materia, de manera que los sujetos

a los que van dirigidas tales disposiciones, tal como son los buques extranjeros que ejercitan su derecho de paso inocente, sepan de una manera más eficaz, cuál es la reglamentación y las materias en las que va a quedar regulado dicho paso



CAPITULO IV

JURISDICCION EN LAS AGUAS INTERIORES MEXICANAS (POSIBILIDAD DEL PASO INOCENTE)

Las aguas interiores es otra de las zonas de jurisdicción nacional que tienen una importancia vital para un país. Sobre esta zona el Estado ejerce plena soberanía como si se tratase de su territorio terrestre. Cuando hablamos de esta zona en el Capítulo II de esta tesis, definimos a estas aguas como "las aguas marinas o no marinas, situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, sobre las que el Estado ribereño ejerce su soberanía."

Las aguas interiores guardan un contacto muy estrecho con el territorio del Estado, por lo que se les considera como de propiedad exclusiva de éste, y su reglamentación es a través de su legislación interna. Es de gran importancia para el ribereño el mantener su soberanía sobre esas aguas, ya que éstas se encuentran íntimamente ligadas con la superficie terrestre del Estado, y es por medio de ellas que se puede permitir el acceso a su territorio. Como señalamos anteriormente, en estas aguas el ribereño está facultado para ejercitar completamente su soberanía sobre ellas, regulando para tal efecto todo lo relacionado a la jurisdicción, reglas y permisos de acceso de buques extranjeros a dichas aguas (en relación a este punto, existe una excepción que se verá más adelante). Todas

estas facultades del ribereño no se encuentran contempladas de una manera expresa por el derecho internacional, sino que es por medio del derecho internacional consuetudinario y de la legislación interna del Estado que se aplican dichas reglas.

Una de las limitaciones que los propios Estados establecen sobre estas aguas es a la que Vellas se refiere como "la libertad de comunicaciones"⁽¹⁰⁵⁾. Esto significa que los Estados ribereños deben permitir el acceso de buques mercantes extranjeros a sus puertos, ya que es necesario para el progreso económico de sus poblaciones, logrando de esta manera, diversificar sus mercados.

Los temas referentes a la entrada de buques mercantes extranjeros a puertos de otros Estados fueron contemplados en la Convención Internacional de Ginebra de 1923, en la cual se estableció el principio de la libertad de acceso a puertos extranjeros de dichos buques. Para el caso de buques de guerra extranjeros, esta Convención no admitió este principio mientras el Estado en cuyas aguas pretendieran navegar no les autorizara el acceso. Los buques de guerra dentro de estas aguas gozan de una cierta extraterritorialidad (inmunidad), la cual les permite escapar de la jurisdicción del ribereño, salvo que el personal del buque cometa algún ilícito en tierra.⁽¹⁰⁶⁾

4.1.- Diferencia entre Aguas Interiores, Internas y Nacionales

Como ya vimos, las aguas interiores son las aguas marinas o no marinas que se encuentran detrás de las líneas de base por las que se mide el mar territorial de un Estado. Estas aguas comprenden tanto los puertos, radas y bahías (aguas marinas) y lagos y ríos (aguas no marinas), así como la porción que le corresponde al Estado de ríos y lagos internacionales.

¹⁰⁵ Vellas, op. cit, p. 255.

¹⁰⁶ Ibidem, p. 255

Las aguas interiores se diferencian de las internas, en que las internas son aquellas aguas que se encuentran dentro del territorio continental del Estado. Estas comprenden los ríos, lagos, lagunas, estanques, etc. y sobre estos el Estado ejerce su soberanía total sin la intervención del derecho internacional, rigiéndose sólo por las leyes que establezca la reglamentación interna del Estado ribereño poseedor de dichas aguas.⁽¹⁰⁷⁾

Por último, estos dos tipos de aguas forman lo que se llama "*aguas nacionales*". Como nos dice A. Vargas "las aguas nacionales son las que se encuentran sometidas a la soberanía de un [Estado], sea ribereño o sin litoral, y comprenden tanto las aguas interiores como las aguas internas".⁽¹⁰⁸⁾ Estas aguas se encuentran reguladas por el derecho interno el cual establecerá el régimen jurídico que prevalecerá sobre ellas.

4.2.- Aguas Interiores

Se consideran como aguas interiores las aguas marinas (puertos, radas y bahías) y las no marinas (lagos y ríos) que pertenecen a un sólo Estado, al igual que la porción que le corresponde al Estado de ríos y lagos internacionales. Por su parte, el artículo 36 de la Ley Federal del Mar nos dice que "son aguas marinas interiores" las que se encuentran entre la costa y las líneas de base normales o rectas, por medio de las cuales se mide el mar territorial, éstas incluyen:

- I. La parte norte del Golfo de California;
- II. Las de las bahías internas;
- III. Las de los puertos;
- IV. Las internas de los arrecifes; y
- V. Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanentemente o intermitentemente con el mar."

¹⁰⁷ Ver A. Vargas, op. cit., p. 38.

¹⁰⁸ Ibidem, p. 39.

Ríos

Pertenecen a la categoría de aguas interiores, los ríos que desembocan directamente en el mar ya sean nacionales o internacionales. Su sistema de medición se establece en el artículo 9 de la Convención de 1982 (art. 13 Convención de Ginebra). En este artículo se dice que la línea de base por la que se medirá la desembocadura del río será la línea recta, cada uno de cuyos puntos se trazará a través de la línea de bajamar de sus orillas.

Los ríos nacionales son los que nacen y se desarrollan dentro de un mismo Estado, y los internacionales son aquellos cuyas aguas pertenecen a dos o más estados, como pueden ser los ríos fronterizos. Para el caso de los ríos, sus aguas se consideran como interiores, cuando éstas desembocan directamente en el mar tal y como se establece en el artículo 9 de la Convención de 1982.

Puertos

Los puertos son construcciones realizadas por el hombre y forman parte de las instalaciones llamadas portuarias, las cuales son utilizadas por el Estado para el arribo y despacho de buques, mercancías y pasajeros. Por regla general, los puertos se encuentran abiertos a la navegación comercial, ya que como vimos anteriormente, es necesario para el progreso de un Estado mantener sus puertos dispuestos al comercio internacional, y es con motivo de éste que en la Convención Internacional de Ginebra de 1923 se establecieron las reglas a las que ha de sujetarse la entrada de un buque extranjero a puertos de otros Estados.⁽¹⁰⁹⁾

En la mencionada Convención como ya se dijo, se estableció que los buques de guerra extranjeros necesitan de la autorización expresa del Estado ribereño para poder

109 Ver Seara Vazquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Porrúa, México, 1991, 265.

entrar a sus puertos o aguas interiores. Se entiende que tal permiso sólo se podrá otorgar en tiempos de paz, ya que de lo contrario su entrada puede ser completamente prohibida. Creemos entonces, que los puertos, por estar de una manera más ligados al territorio continental del Estado y al formar una prolongación de éste (de manera artificial), son en cierta manera puntos estratégicos para dicho Estado y para el libre ejercicio de su soberanía, por tal motivo la entrada de buques extranjeros a sus aguas interiores debe de quedar regulada bajo las reglas que dicte el propio Estado. La Convención de 1982 en su artículo 11 (art. 8 Convención de Ginebra) sólo se limita a decir qué se considera como puerto o instalación portuaria, sin entrar en más detalle al respecto.

Radas

Se entiende por rada "la bahía o ensenada donde las naves pueden estar ancladas al abrigo de [los] vientos."⁽¹¹⁰⁾ La Convención de 1982 en su artículo 12 (art. 9 Convención de Ginebra), habla de las radas que se encuentren fuera del trazado general del mar territorial, las cuales se entenderán como comprendidas por éste. A. Vargas nos dice que "los tratadistas del derecho internacional del mar han sido siempre de la opinión unánime que las radas -al igual que los puertos- forman parte de las aguas interiores del [Estado], por lo que éste puede libremente imponerles las modalidades jurídicas que estime adecuadas"⁽¹¹¹⁾. Es entonces de la opinión general, que las radas son consideradas como una prolongación del territorio del Estado. Nosotros creemos que las radas forman parte de las aguas interiores cuando éstas se encuentren comprendidas dentro de una bahía o puerto, o cuando al ser aplicado el método de las líneas de base rectas para delimitar las aguas interiores, éstas queden localizadas dentro de ellas.

110 Diccionario Enciclopédico Espasa, op. cit., tomo 20, p. 521.

111 A. Vargas, op. cit., p. 232.

Bahías

El jurista Díez de Velasco señala que por bahía debe de entenderse "una penetración o hendidura del mar en la costa que tenga limitada extensión".⁽¹¹²⁾ Por su parte, la Convención de 1982 en su artículo 10 inciso 2 (art. 7 inciso 2 Convención de Ginebra) nos dice que la bahía es una escotadura bien determinada la cual contiene aguas cercadas por la costa, pero para que esas aguas sean consideradas como interiores es necesario que su superficie sea igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

El diámetro que debe guardar la bahía para que sus aguas sean consideradas como interiores, es el que se menciona en el inciso 4 del artículo 10 de la Convención de 1982, donde se dice que la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada a la bahía no deben exceder de 24 millas marinas. En caso de que éstas excedan de dicha distancia, se podrá trazar una línea de base recta dentro de la bahía de manera que ésta encierre la mayor superficie de agua.

Bahías Históricas

Estas no se encuentran reguladas por las convenciones sobre el Derecho del Mar de Ginebra y Montego Bay, ya que en éstas se establece que las disposiciones referentes a las bahías no son aplicables para el caso de las llamadas bahías históricas.

Cervantes Ahumada nos dice que doctrinariamente debemos entender por bahías históricas "aquellas sobre las cuales el Estado ribereño ha ejercido o proclamado soberanía, a través de largo tiempo, sin que otros Estados hayan discutido los derechos del costanero."⁽¹¹³⁾

¹¹² Díez de Velasco Vallejo, op. cit. p. 335.

¹¹³ Cervantes Ahumada, op. cit. p. 37.

La principal referencia histórica sobre la creación de este tipo de bahías se dio con el caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas, en el cual se alegaron derechos históricos sobre ciertas zonas de pesca en el Mar del Norte. En este caso, el Tribunal Internacional de Justicia con su sentencia del 18 de diciembre de 1951, reconoció y aceptó la teoría de las aguas históricas para el caso de la posición Noruega sobre esas aguas.⁽¹¹⁴⁾

En México se trató de considerar al Golfo de California como una bahía histórica, pero en la práctica, éste siempre se consideró como una parte de alta mar, cuyas aguas siempre han sido visitadas y explotadas por buques de otras nacionalidades, y es en referencia a éstos y otros actos que podemos determinar que nunca tuvo una connotación histórica. Como es sabido, para que una bahía pueda ser considerada como histórica, es necesario que la soberanía que ejerce sobre ella el Estado ribereño sea continua e ininterrumpida, además de contar con el conocimiento de la comunidad internacional, cuyo consentimiento a esta situación debe de ser tácito.⁽¹¹⁵⁾

Para este caso, México actuó de una manera respetuosa del derecho internacional, por lo que decidió aplicar el artículo 7 de la Convención de 1902 (art. 4 Convención de Ginebra) el cual se refiere a las líneas de base rectas. Con base en lo anterior, México unió, mediante líneas de base rectas, la franja de islas que se encuentran de uno y otro lado de las costas al norte del Golfo las cuales reunían las características establecidas por la Convención para su trazado. La adopción de este método trajo como consecuencia que las aguas comprendidas al norte del Golfo quedaran encerradas como aguas interiores.⁽¹¹⁶⁾

114 Ver Díez de Velasco, Vallejo, op. cit, p. 339.

115 Ver Székely, Derecho del..., op. cit, p. 44.

116 Ver Székely, México y el..., op. cit, pp. 118 y 119.

Con motivo del trazado de estas líneas, el Gobierno mexicano expidió un decreto en el cual se "Delimita el Mar Territorial Mexicano en el Interior del Golfo de California", el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de agosto de 1968. Recientemente, con la creación de la nueva Ley Federal del Mar, se consideran como "aguas marinas interiores" las aguas que se encuentran comprendidas entre la costa y las líneas de base normales o rectas, por las que se mide el mar territorial las cuales incluyen "I. La parte norte del Golfo de California" (art. 36 LFM). De esta manera, se establecen formalmente como aguas interiores, las comprendidas en la parte septentrional del Golfo de California, cuyas líneas de base rectas van desde el Cabo de San Miguel, en Baja California, hasta Punta Baja en Sonora.(117)

Actualmente, con el surgimiento de la zona económica exclusiva el Golfo ha quedado cerrado ya para propósitos de pesca, quedando este derecho reservado de manera exclusiva al Estado mexicano.

4.3.-Jurisdicción sobre Buques Extranjeros (Posibilidad del Paso Inocente)

La jurisdicción aplicable a los buques extranjeros dentro de las aguas interiores se construye a la legislación interna del Estado ribereño sobre cuyas aguas navegue el buque. Para el caso de la jurisdicción aplicable a éstos, el derecho internacional no participa de una manera directa, sino es a través del derecho internacional consuetudinario que estas cuestiones quedan reguladas.

Por regla general, el ribereño puede aplicar y hacer valer sus leyes sobre los buques extranjeros que penetren dentro de sus aguas interiores, aunque existen ciertas excepciones que se establecen de manera general por todos los Estados, entre las que podemos mencionar las siguientes:

117 A. Vargas, op. cit. p. 142.

- a) Para el caso de la jurisdicción de los tribunales del ribereño, ésta no es aplicada de manera exclusiva por ellos, ya que cuando se cometa un ilícito dentro del buque extranjero, y éste no tenga consecuencias en el territorio del ribereño, podrá en ese caso iniciarse el procedimiento por los tribunales del Estado cuya bandera enarbola el buque.
- b) Otra excepción se da para el caso de la arribada forzosa del buque, cuando éste trate de escapar de alguna tormenta, o se encuentre en una situación que pueda poner en peligro a la tripulación. En estos casos el ribereño debe de abstenerse de imponer los impuestos derivados por el uso de puertos u otros.
- c) En tiempos de paz por lo general se puede permitir la entrada de buques de guerra extranjeros a aguas interiores de los Estados ribereños, esto bajo ciertas condiciones y con la autorización expresa del ribereño. Como se vio anteriormente, en la Convención Internacional de Ginebra de 1923 se establecieron algunos principios respecto al acceso de buques mercantes y de guerra en aguas interiores de los Estados, respetando siempre la aplicación de la legislación interna del ribereño. El permiso de entrada de buques de guerra extranjeros a aguas interiores de otro Estado, puede ser rotundamente negado cuando dicho Estado se encuentre en guerra, para este caso sólo se lo permitirá la entrada al buque cuando se da el caso de arribada forzosa o previo permiso del ribereño.

En cuanto a la aplicación de las leyes internas del ribereño al buque de guerra extranjero que se encuentre dentro de sus aguas interiores, éste se encuentra obligado a cumplirlas, pero con la restricción de que las autoridades del ribereño no pueden en ningún momento introducirse al buque, ni celebrar acto alguno dentro de este. Esto es que la inmunidad de la cual goza el buque de guerra extranjero no lo releva de cumplir las leyes tanto sanitarias, penales, como de navegación entre otras. El buque de guerra

que se encuentre dentro de las aguas interiores de otro Estado debe siempre de respetar la soberanía de este, no ejerciendo presión alguna sobre él, de no hacerlo así, el ribereño está en su total derecho de obligarlo a salir de su territorio, además de reclamarle al Estado cuya bandera onarbola el buque, la reparación de los daños y perjuicios que haya ocasionado la actitud del buque.

Sobre estas aguas el ribereño no se constriñe en aplicar su jurisdicción sólo en las materias que establece la Convención de 1982 para el caso de la jurisdicción aplicable a los buques extranjeros en el mar territorial, sino que puede regular, conforme a su legislación interna, otras cuestiones previstas por dicha legislación. Asimismo, el ribereño puede reglamentar el paso o permiso de acceso a sus aguas interiores de buques con características especiales, como son los buques de propulsión nuclear o aquellos que transportan sustancias radioactivas o de otro tipo. En estos casos, la entrada de dichos buques se puede establecer libremente por medio de tratados Internacionales celebrados entre los Estados involucrados.

En cuanto a la legislación nacional referente al tema, ésta contempla casi los mismos puntos que se mencionaron al hablar de dicha jurisdicción en el mar territorial, ya que al penetrar o salir de las aguas interiores, el buque extranjero debe cruzar el mar territorial del ribereño, de tal manera que entre estas dos zonas existe un vínculo que une ambas zonas. La única diferencia que podemos hacer notar, es que para el caso del mar territorial, se contemplan una serie de excepciones tal como es el derecho de paso inocente, en cuyo caso el Estado ribereño debe de abstenerse de aplicar su jurisdicción sobre los buques que transiten por su mar territorial en el ejercicio de dicho paso. Por último, el artículo 41 de la Ley Federal del Mar establece que "las embarcaciones extranjeras que naveguen en las aguas marinas interiores quedan sujetas, por ese sólo hecho, al cumplimiento de esta ley, de su reglamento y de las demás disposiciones legales aplicables de la república". De esta manera la Ley Federal del Mar nos remite a las demás

disposiciones que traten de cierta manera el tema, de tal modo que para poder consultar estas cuestiones es necesario conocer a fondo los diversos ordenamientos legales donde se contemplan las diferentes materias a las que ha de atender el buque extranjero durante su estancia en aguas interiores mexicanas. Como dijimos en el capítulo anterior, sería más conveniente el contar con una sola ley o código donde se manejaran estos temas, de modo que las personas a quienes van dirigidas estas leyes, se los facilitaría su conocimiento.

4.3.1.- Posibilidad del Paso Inocente

La única excepción que podemos encontrar al libre ejercicio de la jurisdicción del Estado sobre sus aguas interiores, es la posibilidad del derecho de paso inocente sobre estas aguas. Esta excepción establecida por el derecho internacional se encuentra contemplada en el artículo 8 inciso 2 de la Convención de 1982 (art. 5 inciso 2 Convención de Ginebra). Dicho paso surge con motivo de la aplicación del método de las líneas de base rectas para delimitar el mar territorial. Concretamente este artículo establece que "cuando el trazado de una línea de base recta..." "produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente...".

En este caso creemos que al establecer la posibilidad del paso inocente de buques extranjeros en aguas interiores del ribereño, se está cambiando la naturaleza de dicha zona, ya que como hemos visto, sobre esta zona el Estado puede ejercer de manera plena su jurisdicción sobre los buques que transiten por ella, lo que de manera contraria no lo puede hacer, cuando el buque extranjero transita por aguas encerradas (vía líneas de base rectas) como interiores. Es posible, que este derecho haya prevalecido por el hecho de que esas aguas antes formaban parte del mar territorial o del alta mar del ribereño, motivo por el cual se sigue manteniendo una cierta libertad de navegación sobre

ellas, de manera que esta excepción abre la posibilidad para que las naves de otras naciones continúen disfrutando del paso por aguas que anteriormente no estaban bajo el dominio absoluto de ningún Estado.

Nosotros pensamos, que sería mejor darle otro nombre a las aguas encerradas como interiores por las líneas de base rectas, ya que de otra manera se contradice a lo establecido por la Convención, en su artículo 18 inciso 1. a) el cual nos define el paso como "el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores...". Con esto sólo podemos hacer notar, que dicho paso se realiza sobre "aguas interiores de jurisdicción limitada o subordinada", ya que cuando un buque navegue ejerciendo su derecho de paso inocente sobre estas aguas, el ribereño no podrá aplicarle sus leyes mientras dicho buque cumpla con lo establecido por la Convención.

El hecho de que sea permitido el paso inocente por aguas encerradas como interiores por las líneas de base rectas, no significa que el Estado ribereño pierda su derecho a ejercer y aplicar su jurisdicción conforme a su legislación interna sobre los buques que se encuentren anclados en dichas aguas, ya que el ribereño sigue conservando los demás derechos que corresponden a las aguas interiores, los cuales se mantienen vigentes en cuanto a su aplicación a los buques extranjeros que no ejerzan su derecho de paso inocente, o que lo interrumpen durante su transcurso por dichas aguas.

Por último, mencionaremos que para el caso de aguas interiores que se encuentren situadas dentro de un estrecho utilizado para la navegación internacional, éstas, conforme al artículo 35 inciso (a) de la Convención de 1982, no quedarán afectadas por ninguna de las disposiciones referentes a los estrechos, salvo que esas aguas hayan sido creadas por el método de las líneas de base rectas. Como es sabido, para el caso de los estrechos, existe una especie de paso inocente, que en este caso se le llama paso en

tránsito, el cual se diferencia del paso inocente, entre otras cosas, en que en este caso se permite a las aeronaves el derecho de paso en tránsito. Respecto a las aguas interiores dentro de los estrechos utilizados para la navegación internacional, se excluye según el artículo 35 la posibilidad del paso en tránsito, así como otras obligaciones impuestas por el **derecho** internacional a los estrechos.

CAPITULO V

OTRAS ZONAS MEXICANAS DE JURISDICCION MARITIMA

En este capítulo analizaremos la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, que es donde el Estado ribereño ve restringida su soberanía y jurisdicción con respecto al permiso de entrada y salida de buques extranjeros. Como es sabido, dentro de estas zonas no existe el derecho de paso inocente, el cual únicamente se puede ejercitar en el mar territorial y excepcionalmente en las aguas interiores. Así tanto en la zona contigua como en la económica exclusiva, existe la libertad de navegación de buques y aeronaves extranjeras, por ello el ribereño no puede restringir el paso de ningún barco extranjero que transite por esas zonas. Su jurisdicción sólo se restringe en aplicar su legislación en ciertas materias, las cuales se refieren sobre todo a cuestiones de pesca, protección y explotación de los recursos naturales.

Se dice que estas zonas son de jurisdicción limitada para el Estado ya que en ellas no puede aplicar su soberanía tal como lo puede hacer en el mar territorial o aguas interiores, pero éstas no pierden su importancia para el ribereño, ya que le proporcionan la mayoría de los recursos naturales que el Estado puede explotar, y que por lo general se encuentran en esas zonas. Estos recursos son para el ribereño de una gran importancia económica, razón por la cual es necesario que regule debidamente su explotación. La importancia económica de estas zonas, propició que los Estados ribereños en vías de

desarrollo lucharan unidos en las conferencias especializadas sobre el derecho del mar para que les fueran reconocidos ciertos derechos sobre estas zonas (generalmente de explotación y preservación de los recursos que ahí se encontraran). De esta manera, se logró el consenso por parte de la comunidad internacional para la creación de la zona económica exclusiva, así como la consagración de la plataforma continental.

5.1.- Jurisdicción sobre la Zona Contigua

Esta zona se creó para el caso de que el Estado ribereño pueda aplicar las medidas de fiscalización que sean necesarias para evitar y reprimir las intracciones a sus leyes tanto de policía, fiscales, de migración y sanitarias, las cuales se hayan cometido en su territorio, aguas interiores o mar territorial (art. 33 Convención de 1982, {art. 24 Convención de Ginebra}). Con esta zona se pudo lograr, en cierta manera, una ampliación del mar territorial para el caso de que un buque extranjero que haya cometido alguna violación a las leyes mencionadas, sea detenido en la zona contigua para que el ribereño pueda ejercitar y aplicar las normas violadas u omitidas.

Esta zona no se puede extender a más de 24 millas contadas a partir de las líneas de base por las que se mide la anchura del mar territorial. De esta manera, el Estado ribereño que tenga un mar territorial de 12 millas (como México), tendrá una zona contigua de 12 millas más allá de su mar territorial.

La competencia del ribereño en esta zona se refiere principalmente al control que tiene para impedir y castigar las posibles violaciones a sus reglamentos en las materias que establece la Convención, además de poder regular lo referente a la explotación, preservación y conservación de los recursos naturales que ahí se encuentren. Esta facultad nace por el hecho de que la zona continua queda superpuesta a la zona económica exclusiva de manera que las disposiciones que regulan a la económica, fácilmente pueden ser aplicadas a la continua.

5.1.1.- Legislación Nacional sobre la Zona Contigua

La primera vez que se contempló la zona contigua en la legislación nacional fue en la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación de 1902, la cual estableció en 20 Km (11 millas) su anchura y quedó reservada sólo para ejercitar la jurisdicción del país en materia fiscal. Para 1942, la Ley General de Bienes Nacionales en su artículo 2 hizo referencia a las aguas adyacentes al mar territorial. En 1969 esta misma ley estableció concretamente una zona contigua de tres millas, la cual era adyacente al mar territorial, que en ese entonces era de nueve millas. Por último, el decreto que reformó el párrafo primero y segundo de la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, publicado el 26 de diciembre de 1969, procedió a aumentar la anchura del mar territorial mexicano hasta doce millas, de esta manera la zona contigua mexicana desapareció, al no hacer dicha ley ninguna referencia posterior de ésta.⁽¹¹⁸⁾ Tampoco la actual Ley General de Bienes Nacionales de 1982 hace mención alguna de dicho espacio.

No fue sino hasta el surgimiento de la Ley Federal del Mar de 1986, cuando se volvió a establecer una zona contigua mexicana, la cual, al igual que la Convención de 1982, establece que su anchura será de 24 millas (art. 43 LFM). Sobre esta zona, el país tiene competencia para ejercer las medidas necesarias de fiscalización para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos aduanales, fiscales, de inmigración y sanitarios, que se hayan cometido en el territorio, aguas interiores o mar territorial (art. 42 LFM).

5.2.- Jurisdicción sobre La Zona Económica Exclusiva

Esta es una de las zonas de más reciente formación, además de que es de vital importancia para las actividades económicas del Estado costero. Esta importancia deriva

118 Ver Székely, México y el..., op. cit, pp. 121 y 122.

de que en dicha zona se encuentran la mayoría de los recursos tanto vivos como no vivos, renovables o no renovables, sobre los que el Estado ejerce soberanía. Esta zona abarca las aguas adyacentes al mar territorial y el lecho y subsuelo del mar hasta una distancia de 200 millas marinas. Como vimos anteriormente, el movimiento de la zona económica exclusiva se fue gestando en los países americanos, llegando a su culminación en la Tercera CONFEMAR. En ella se acordó otorgarle al ribereño el ejercicio de derechos de soberanía; pero no la soberanía misma, tal como se puede establecer para el caso de las aguas interiores o mar territorial. Es decir, que en esta zona el Estado costero ve restringida su soberanía, para el caso de permitirlo a los demás Estados ciertas libertades.

En esta zona, el Estado ribereño goza de ciertos privilegios frente a los demás Estados, entre éstos podemos mencionar que el ribereño tiene derechos de soberanía sobre la zona para el caso de la explotación, conservación y administración de los recursos naturales que ahí se encuentren (art. 56, 1. (a) Convención de 1982). Otra facultad del ribereño, es su jurisdicción para el establecimiento y concesión de permisos para establecer y utilizar islas artificiales, instalaciones y estructuras, regular y realizar investigaciones científicas marinas, además de procurar la protección y preservación del medio marino (art. 56, 1. (b) Convención de 1982).

Sobre la zona económica también concurren derechos y deberes de terceros Estados, entre los más importantes podemos mencionar, que éstos gozan de la libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinos. Respecto a la libertad de navegación a través de la zona económica exclusiva, no puede ser confundida con el derecho de paso inocente que se ejercita en el mar territorial, ya que en el caso de la zona económica, el ribereño no puede prohibir la entrada a ningún buque extranjero, el cual sólo debe atender y respetar los ordenamientos del ribereño en las materias en las que está autorizado a regular, tal como lo establece la Convención.

Pensamos, que el establecimiento de la libertad de navegación sobre esta zona, se da por el hecho de que esas aguas antes formaban parte del alta mar, en el cual existe tal libertad. Así al crearse esta nueva zona, se trató de adecuarla lo más posible al régimen que opera en el alta mar, de tal forma que los Estados con intereses en la zona no quedaran sometidos a la soberanía del ribereño.

En relación a la pesca en esta zona, se acordó que el ribereño de acuerdo a su capacidad de captura, podrá otorgar permisos o concesiones a Estados extranjeros, los cuales explotarán los excedentes de la captura permisible, de manera que si el ribereño no tiene capacidad de captura, tiene la obligación de permitirle el acceso a buques extranjeros para que pesquen en la zona. Los Estados extranjeros que ejerciten este derecho, deberán observar la legislación del ribereño, la cual debe regular la preservación del medio marino, cuidando el racional aprovechamiento de los recursos del mar. Todo esto se hará tomando en cuenta la captura permisible en la zona. Además de estos temas, las leyes expedidas por el ribereño deben ir de acuerdo a la Convención, pudiendo en su caso contemplar los temas que estableció en su artículo 62.

La competencia que puede ejercer el ribereño sobre los buques extranjeros que violen la legislación de éste, referente a la exploración, conservación, explotación y administración de los recursos en la zona económica, sólo incluye la visita, inspección, apresamiento o la iniciación de procedimientos judiciales sobre los infractores. En todo caso quedan excluidas las penas privativas de la libertad, salvo pacto en contrario, además cuando el buque es apresado, el ribereño tiene la obligación de informar al Estado cuyo pabellón enarboló el buque (artículo 73 Convención de 1982).

Una de las nuevas instituciones que se crearon en esta Convención fue el derecho de los Estados sin litoral o con situación geográfica desventajosa, para que puedan participar de los beneficios de las zonas económicas de los Estados ribereños de la

misma región o subregión. Todo lo anterior se llevará a cabo teniendo en cuenta las características económicas de los Estados interesados, además de que sólo tienen participación sobre una parte equitativa y proporcional de los excedentes de recursos vivos obtenidos en la zona (art. 69 Convención de 1982).

En relación a la importancia económica de la zona, Gómez Robledo nos dice que "la zona económica exclusiva constituye una zona de soberanía económica, que forma parte de lo que se puede llamar la zona de jurisdicción nacional, la cual comprende a su vez una zona de total soberanía, es decir, la de las aguas interiores y la del mar territorial."⁽¹¹⁹⁾ Con la definición anterior Gómez-Robledo hace resaltar la característica principal de esta zona, la cual de cierta manera establece su naturaleza, que como se sabe es eminentemente económica y tiene por objetivo en primer lugar, procurar la protección y subsistencia económica del riberoño quien es titular de esos derechos.

5.2.1.- Legislación Nacional sobre la Zona Económica Exclusiva

Con el "Decreto que adiciona el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para establecer una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial",⁽¹²⁰⁾ es como se da inicio a la creación de este nuevo espacio, el cual quedó regulado por la "Ley reglamentaria del párrafo octavo del artículo 27 Constitucional, relativo a la zona económica exclusiva"; ésta fue publicada en el Diario Oficial el 13 de febrero de 1976.

Posteriormente, el 7 de junio de 1976 se expidió el "Decreto que fija el límite exterior de la zona económica exclusiva de México", con el cual, nuestro país procedió a hacer del conocimiento de todos los navegantes y público en general de los límites exactos de dichas aguas. De esta manera, la zona económica exclusiva de México quedó

119 Gómez-Robledo Verduzco, op. cit., p. 63.

120 Publicado en el Diario Oficial el día 6 de febrero de 1976.

formalmente establecida y delimitada, lo que sirvió para que al ser aprobada la Convención de 1982, la práctica de México haya quedado completamente consolidada, ya que el artículo 75 de la mencionada Convención establece la obligación del Estado costero para que fije las coordenadas geográficas de su zona económica.

Actualmente, la Ley Federal del Mar es la que se encarga de regular la zona económica exclusiva, apegándose a lo establecido por la Convención de 1982. Sobre esta zona, el país ejerce sus derechos de soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales del lecho y subsuelo del mar y aguas suprayacentes, además de realizar actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona (art. 46 fracción I, LFM). Respecto a la jurisdicción en estas aguas, la LFM dice que el Estado tiene la facultad de establecer y utilizar islas artificiales, instalaciones, estructuras, además de realizar investigaciones científicas y procurar la protección y preservación del medio marino (art. 46 fracción II).

En esta zona, el país tiene la obligación de respetar los derechos y deberes de los demás Estados, entre los que se encuentra el derecho que tienen los buques extranjeros para navegar y sobrevolar libremente por esas aguas. Asimismo, para tender cables e instalar tuberías submarinas, y los derechos que se deriven de aquellos (arts. 47 y 48, LFM). Por su parte, el artículo 56 de la mencionada ley, y de acuerdo a lo establecido en la Ley de Pesca, da la facultad a los Estados extranjeros para pescar en la zona económica mexicana, siempre que haya excedente en la pesca nacional, o cuando la capacidad de pesca de las embarcaciones nacionales sea menor al límite permisible.

5.3.- Jurisdicción sobre la Plataforma Continental

La importancia de esta zona deriva principalmente en que es la región donde se encuentran y acumulan la mayoría de recursos tanto minerales como energéticos, los cuales son, como en el caso de la zona económica exclusiva, de gran ayuda para la

subsistencia y crecimiento económico de una nación. La plataforma continental es una prolongación del territorio de un Estado cuya extensión es muy variable, dependiendo de la zona en que se encuentre, ya que hay lugares en los que llega a rebasar las 200 millas de anchura, mientras que por otro lado, existen sitios que tienen una plataforma continental muy reducida o escasa. Es debido a estas características, que en la nueva Convención sobre el Derecho del Mar se estableció que la anchura de la plataforma será de una distancia de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base por las que se mide el mar territorial (art. 76-I Convención de 1982). Con esto se logra un avance en cuanto a la Convención anterior, la cual establecía que la plataforma continental debería tener una profundidad de 200 metros, o más allá, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permitiera la explotación de los recursos naturales que ahí se encuentren.

En relación a la anchura de la plataforma continental, Gómez-Robledo nos dice que "la plataforma continental es, pues, la parte prácticamente plana del zócalo de los continentes que se extiende desde la línea de la costa hasta la isóbata de los 200 metros".⁽¹²¹⁾ De esta manera podemos concluir, que la inclusión de esta nueva fórmula para medir la plataforma continental, resultó ser la más adecuada para los intereses de los diversos Estados, que como vimos anteriormente tienen plataformas continentales pequeñas o escasas.

La idea de la plataforma continental surgió en el año de 1945, con motivo de la proclama del presidente norteamericano, H. S. Truman, quien en esa época, declaró que los recursos naturales del suelo, subsuelo y lecho marino de la plataforma continental debajo del alta mar contiguos a los Estados Unidos, eran propiedad de ese país.

121 Gómez-Robledo Verduzco, op. cit. p. 71.

Posteriormente esta idea fue tomada por varios Estados (entre ellos México), hasta que se logró su inclusión en la Convención de 1958, llegando a su consagración en la actual Convención sobre el Derecho Internacional del Mar.

Sobre esta zona, el ribereño tiene una serie de competencias y facultades a diferencia de los terceros Estados, los cuales tienen derecho sólo al tendido de cables y tuberías submarinos, además de que las aguas suprayacentes a esta zona, no quedan afectadas por el régimen de la plataforma, de tal manera que sobre las aguas de la zona económica exclusiva que se encuentran por encima de la plataforma continental, seguirán operando los mismos derechos y obligaciones que ya se han mencionado para el caso de ese espacio marino, tal como es la libertad de navegación y sobrevuelo.

Entre los derechos del ribereño sobre su plataforma, podemos mencionar que éste puede ejercer su soberanía en materia de exploración y explotación de los recursos naturales (minerales o energéticos), sobre los cuales goza de exclusividad para poder disponer de ellos, de tal modo que si no lo hiciera, ningún otro Estado podrá hacerlo si no es bajo su consentimiento.

Además, el ribereño goza de derechos exclusivos para construir, autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre su plataforma continental. Para este caso debe vigilar que todas las actividades que realice sobre su plataforma no entorpezcan la navegación sobre las aguas suprayacentes a la plataforma, que como ya vimos, siguen conservando sus características.

La Convención de 1982 ha establecido una serie de limitaciones a las actividades que pueda realizar el Estado costero sobre su plataforma, como es el caso de que esta zona no afectará en ningún caso el régimen de las aguas suprayacentes a ésta, también el ribereño debe, en todo momento, abstenerse de entorpecer la navegación u otros derechos o libertades de los cuales gozan los demás Estados. Por último, podemos

mencionar, que para el caso del tendido de cables y tuberías submarinos, el ribereño debe en todo momento abstenerse de impedir su tendido. Para este caso, los terceros Estados tienen la obligación de observar las condiciones que el ribereño establece para la instalación de estos a su plataforma. De lo anterior podemos concluir que para el ejercicio de este derecho, se le otorgan al ribereño facultades para decidir de cierta manera la disposición de dichos cables y tuberías, lo que se podría prestar a abusos o injusticias por parte de este. Suponemos entonces, que lo que se trató de regular en dicho artículo, fue el establecer una cierta ventaja del ribereño respecto a los demás Estados, ya que tratándose de su plataforma continental, creemos es más pertinente que éste tenga más facultades con respecto a la distribución de los cables y tuberías.

5.3.1.- Legislación Nacional sobre la Plataforma Continental

El primer antecedente en nuestra legislación se dio con la Declaración del Presidente Avila Camacho sobre la plataforma continental mexicana el 29 de octubre de 1945. Posteriormente se envió una iniciativa para enmendar los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual fue presentada el 6 de diciembre del mismo año. Esta iniciativa fue aprobada por el Congreso y legislaturas estatales, más nunca fue publicada, ya que era contraria a lo que se establecía para dicha zona. En esta iniciativa se pretendió establecer que las aguas suprayacentes a la plataforma continental quedaban de igual manera bajo el dominio de la nación, lo cual no era posible, ya que en esa época, todavía no se creaba la zona económica exclusiva, la cual incorporó esas aguas a la jurisdicción nacional.

Fue en el año de 1960, que se publicó el "Decreto que Reforma los Párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo Fracción I del artículo 27 y los Artículos 42 y 48 de la Constitución

Política de los Estados Unidos Mexicanos"(122). Con este decreto se incluyó formalmente en la Constitución la plataforma continental, declarando el dominio directo de la Nación sobre todos los recursos naturales que ahí se encuentren.

Finalmente, la Ley Federal del Mar se encarga de regular a la plataforma continental, adecuando para ese efecto la legislación nacional con lo establecido en la Convención de 1982. En la serie de artículos que van del 57 al 65, se establece el dominio y jurisdicción que la nación ejerce sobre sus plataformas continental e insular, así como sobre sus recursos naturales, declarando en todo momento que la soberanía del Estado no depende de la ocupación real o ficticia que en un momento ejerza el país sobre ella (art. 57, 58 y 59). Además, se regula la no afectación de la navegación y régimen de las aguas suprayacentes a la plataforma continental (arts. 60 y 61).

122 Publicada en el Diario Oficial el día 20 de enero de 1960.

CONCLUSIONES

1. Es importante hacer notar el avance y evolución que en los últimos años ha tenido el Derecho del Mar, lo cual es palpable a través de las diferentes convenciones que sobre el tema se han elaborado (la importancia de éste deriva de los descubrimientos que a últimas fechas se han hecho sobre la riqueza que guardan los mares). De igual manera, consideramos que México es un país que ya se ha dado cuenta de esta importancia, lo que ha hecho que en los foros internacionales nuestro país se caracterice por ser uno de los países más activos en el manejo de las negociaciones, apoyando tesis que en el momento actual están vigentes.
2. Como hemos visto sobre las zonas en las que México ejerce su soberanía (Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental y Zona Económica Exclusiva) el país se ha mantenido acorde a la práctica internacional. De modo que podemos decir que México es un país respetuoso del derecho internacional no solamente en esta materia.
3. En la presente tesis hacemos notar algunas impresiones respecto a la interpretación de ciertos artículos de la Convención de 1982, tal es el caso del artículo 28, inciso 1 de dicha Convención, el cual se refiere a la jurisdicción que en materia civil ejerce el ribereño sobre los pasajeros del buque extranjero que transite por su mar territorial. Este artículo menciona en su texto que "el Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros..." esto para el caso de que

el ribereño ejerza su jurisdicción civil sobre las personas que se encuentren a bordo de dicho buque. De este modo, al hacer mención de la palabra *debería*, se está otorgando la facultad a este para decidir de cuenta propia si ejerce o no su jurisdicción sobre el buque extranjero. El mismo caso se aplica para el artículo que habla sobre la jurisdicción del ribereño en materia penal. Pensamos que dicha prohibición es alternativa o potestativa para el ribereño, ya que se le está otorgando al ribereño la facultad para realizar o no tal detención.

4. Consideramos importante señalar que con la actual Convención sobre el Derecho Internacional del Mar se ha logrado un avance respecto a las convenciones anteriores, la cual aplica criterios más generales, los cuales no sólo benefician a un pequeño bloque de estados, ya que en esta ocasión se dio una mayor participación de los países en vías de desarrollo, lo que redundó en un equilibrio en los resultados finales. Entre estos podemos mencionar el triunfo que se logró sobre el establecimiento de la anchura del mar territorial, que en la actualidad es de 24 millas, otro logro es el surgimiento de la zona económica exclusiva, sobre la cual se reconocieron derechos exclusivos en materia económica para la exploración y explotación de los recursos naturales que ahí se encuentran.
5. Para el caso de los buques de Estado extranjeros que se dediquen a fines comerciales, México ha hecho una reserva expresa al ratificar las convenciones del Derecho del Mar. Esta reserva es con respecto a que México considera que las embarcaciones de Estado destinadas para fines comerciales gozan de la inmunidad que se les otorga a los demás buques de Estado. De manera que por medio de la reciprocidad internacional, México respetará la inmunidad de los buques extranjeros que se dediquen a fines comerciales, en la medida en que los Estados cuya bandera enarbolan dichos buques, respeten tal derecho para con las embarcaciones mexicanas.

6. El Derecho de paso inocente es una institución del Derecho Internacional del Mar, la cual ha quedado debidamente regulada por la Legislación Nacional, que contempla de la misma manera los temas incluidos en las convenciones ratificadas por México.
7. El Derecho de paso inocente dentro del Mar Territorial mexicano no representa ningún problema en cuanto a su aplicación en el ámbito tanto nacional como internacional. El único defecto que se encuentra en la Legislación Nacional es la falta de una ley específica para el caso de que ésta, aunque es respetuosa del Derecho Internacional, contiene disposiciones que no son de ninguna forma accesibles a las personas a las que van dirigidas.
8. Creemos que nuestra legislación debería contemplar la creación de una ley o código donde se vertieran todas las materias que se regulan en las convenciones del Derecho del Mar, es decir, proponemos que todas las cuestiones referentes a las zonas mexicanas de jurisdicción nacional se contemplen en dicha ley, esto es, tanto sus aspectos generales como específicos. De esta manera se regularía tanto el paso inocente por el mar territorial mexicano, al igual que se incluirían las diversas obligaciones que se generan por el paso de los buques extranjeros por ese mar. Con esto, quedarían regulados en la misma ley tanto el paso como las obligaciones que se contraen con dicho paso, las cuales se podrían referir a las materias fiscal, sanitaria, de migración, penal y civil.
9. Con la creación de esta ley se verían beneficiadas todas aquellas personas que de alguna manera guardan una relación con estos temas, tal como son los buques extranjeros que transitan por las aguas de jurisdicción nacional, los cuales

tendrían conocimiento de manera más eficaz de cuál es la reglamentación interna que se les aplica y de qué manera van a quedar sujetos a ella durante su paso.

10. Creemos que la Ley Federal del Mar no resuelve en sí todo el problema, ya que trata el tema de manera muy general y sólo repite a la Convención de 1982, y Para el caso concreto esta ley sólo remite a las demás disposiciones aplicables en el país. Además es importante señalar, que con la creación de esta ley se llenó un hueco existente en la legislación nacional, ya que es la primera ley que regula y hace mención de las zonas de jurisdicción nacional.
11. Con lo anterior, sólo nos basta decir que todas las disposiciones que tienen de alguna manera relación con las materias que se manejan en la Convención pueden ser vertidas en esta ley, es decir, tanto las cuestiones sanitarias, de migración, fiscales etc, logrando con esto un fácil acceso a estas temas.
12. Con respecto a la posibilidad de que se de el Paso inocente por las aguas interiores, creemos que al establecer dicho paso en estas aguas se está cambiando su naturaleza, ya que como hemos visto, sobre esta zona el Estado ejerce su soberanía total sin ninguna restricción por parte del Derecho Internacional. Con lo que al permitirse el Derecho de Paso inocente en aguas interiores encerradas por líneas de base rectas se lo está imponiendo una limitación al ribereño en cuanto a sus facultades jurisdiccionales. Creemos que es más conveniente otorgarle otro nombre a esas aguas denominándolas aguas interiores de jurisdicción limitada o subordinada distinguiéndolas de las aguas interiores donde el Estado tiene plena soberanía. Con esto, no proponemos crear una nueva zona, sino sólo hacer notar la diferencia que existe entre ambas.

13. Por último, consideramos que salvo pequeñas observaciones al Derecho de Paso Inocente y la jurisdicción que el país puede ejercer sobre sus zonas de jurisdicción nacional no presentan mayor problema para su aplicación en el territorio nacional, ya que México al estar adherido a las convenciones internacionales sobre el derecho del mar, ha adoptado de manera expresa sus ordenamientos, y así lo demuestra con su legislación interna, la que de ninguna manera viola lo establecido por el derecho Internacional.

BIBLIOGRAFIA

A. VARGAS, JORGE, *Contribución de la América Latina al Derecho del Mar*, UNAM, México, 1981.

A. VARGAS, JORGE, *Terminología Sobre Derecho del Mar*, CEESTEM, México, 1979.

ARELLANO GARCIA, CARLOS, *Derecho Internacional Público*, Porrúa, México, 1983.

AKEHURST, MICHAEL, *Introducción al Derecho Internacional*, Alianza Universidad Textos, Madrid, 1988.

CAMARGO, PEDRO P. *Tratado de Derecho Internacional*, Tomo I, Temis, Bogotá, 1983.

CERVANTES AHUMADA, RAUL, *Derecho Marítimo*, Herrero, México, 1989.

COLOMBOS, C. JOHN, *Derecho Internacional Marítimo*, Aguilar, 1961.

DIEZ DE VELASCO VALLEJO, MANUEL, *Instituciones de Derecho Internacional Público*, Tomo I, Tecnos, Madrid, 1990.

DOMINGO RAY, JOSE, *Derecho de la Navegación "Comercio Exterior"*, Abeledo- Perrot, Buenos Aires, 1991.

GARCIA ROBLES, ALFONSO, *La Anchura del Mar Territorial*, El Colegio de México, México, 1966.

GARCIA ROBLES, ALFONSO, *La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial*, México, 1959.

GAVIRIA LIEVANO, ENRIQUE, *Derecho Internacional Público*, Temis, Bogotá, 1988.

GOMEZ ROBLEDO-VERDUZCO, ALONSO, *El Nuevo Derecho del Mar (Gula Introductiva a la Convención de Montego Bay)*, Porrúa, México, 1986.

GOMEZ ROBLEDO-VERDUZCO, ALONSO, *Temas Selectos de Derecho Internacional*, UNAM, México, 1986.

JIMENEZ DE ARECHAGA, EDUARDO, *El Derecho Internacional Contemporáneo*, Tecnos, Madrid, 1980.

L. OPPENHEIM, M.A. LL. D, *Tratado de Derecho Internacional Público*, Tomo I, Vol II, Bosch, Barcelona, 1961.

LOPEZ JIMENEZ RAMON, *Tratado de Derecho Internacional Público*, Tomo II, San Salvador, 1970

MENDEZ SILVA, RICARDO, *El Mar Patrimonial en América Latina*, UNAM, México, 1974.

MONROY CABRA, MARCO, GERARDO, *Manual de Derecho Internacional Público*, Temis, Bogotá, 1986.

OLVERA LUNA, OMAR, *Manual de Derecho Marítimo*, Porrúa, México, 1981.

PODESTA COSTA, LUIS A. *Derecho Internacional Público*, Tomo I, Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1979.

SEARA VAZQUEZ. MODESTO, *Derecho Internacional Público*, Porrúa, México, 1991.

SEPULVEDA, CESAR, *Derecho Internacional*, Porrúa, México, 1991.

SOBARZO LOAIZA, ALEJANDRO, *México y su Mar Patrimonial (La Zona Económica Exclusiva)*, México, 1976.

SOBARZO LOAIZA, ALEJANDRO, *Regimen Jurídico del Alta Mar*, Porrúa, México, 1985.

SZEKELY, ALBERTO, Derecho del Mar, UNAM, México, 1991.

SZEKELY, ALBERTO, Introducción al Derecho del Mar, UNAM, México, 1981.

SZEKELY, ALBERTO, México y el Derecho Internacional del Mar, UNAM, México, 1979.

VELLAS, PIERRE, Droit International Public (institutions Internationales), Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1957.

ZACKLIN, RALPH, El Derecho del Mar en Evolución: La Contribución de los Países Americanos, Fondo de Cultura Económica, México, 1975.

Leyes y Códigos Consultados

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Dada en el salón de Sesiones del Congreso Constituyente en Querétaro del 31 de enero de 117.

CODIGO PENAL, publicado en el Diario Oficial el 14 de agosto de 1931

LEY DE BIENES NACIONALES, publicada en el Diario Oficial el 8 de enero de 1982.

LEY FEDERAL DEL MAR, publicada en el Diario Oficial el 8 de enero de 1986.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, publicada en el Diario Oficial el 21 de noviembre de 1963.

LEY DE NAVEGACION, publicada en el Diario Oficial el 4 de enero de 1994.

LEY REGLAMENTARIA DEL ARTICULO 27 CONSTITUCIONAL, publicada en el Diario Oficial el 13 de febrero de 1976.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, publicada en el Diario Oficial el 19 de febrero de 1940.

LEY GENERAL DE SALUD, publicada en el Diario Oficial el 7 de febrero de 1984 y modificada por decreto publicado en el Diario Oficial el 14 de junio de 1991.

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE, publicada en el Diario Oficial el 28 de enero 1988.

LEY GENERAL DE POBLACION, publicada en el Diario Oficial el 7 de enero de 1984 y reformada por última vez el 17 de julio de 1990.

LEY FEDERAL DE TURISMO, publicada en el Diario Oficial el 6 de febrero de 1984.

LEY ADUANERA, publicada en el Diario Oficial el 30 de diciembre de 1981 y modificada por ley publicada en el Diario Oficial el 20 de julio de 1992.

LEY FEDERAL DE PESCA, publicada en el Diario Oficial el 26 de diciembre de 1986.

REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE SALUD, publicado en el Diario Oficial el 18 de febrero de 1985.

REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE POBLACION, publicado en el Diario oficial el 17 de noviembre de 1976.

REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA, publicado en el Diario Oficial el 18 de junio de 1982 y reformado por decreto publicado en el Diario Oficial el 29 de octubre de 1990.

REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE PESCA, publicado en el Diario Oficial el 7 de enero de 1988 y modificado por decreto publicado el 7 de febrero de 1991.