

881309



UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

PLANTEL LOMAS VERDES

32

24

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO,
NUMERO DE INCORPORACION 8813-09

"ANALISIS DE DERECHO MARITIMO"

T . E . S . I . S

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

ANDREA LILIANA VILLEGAS REPPER

DIRECTOR DE LA TESIS: LIC. ABEL GARCIA SANCHEZ

REVISOR DE TESIS: LIC. JUAN ARTURO GALARZA

NAUCALPAN, EDO. DE MEXICO. JUNIO DE 1995

FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mis padres,

Les doy las gracias por el apoyo
que me han dado tanto personal
como profesional en toda mi vida
y me han guiado para seguir adelante
al final de mi carrera.
Los quiero mucho.

A mi hermano,

Gracias por haber contado
con tu apoyo y estímulo
para lograr este triunfo.

A mi abuelita,

Mil gracias por haberme motivado
y estimulado para la realización
de este trabajo.

A mi novio,

Gracias por su apoyo en
cada momento para lograr
mi superación personal.

AGRADECIMIENTOS

A LA UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO,

Así como a mis profesores por sus enseñanzas,
apoyo y colaboraciones que tuvieron conmigo
durante el transcurso de todos mis estudios,
en especial a los C.C.

LIC. ABEL GARCIA SANCHEZ, Asesor de mi tesis, y

LIC. JUAN ARTURO GALARZA, Revisor de la misma.

Y a todas aquellas personas que de alguna manera
me han ayudado a la realización de esta tesis.

INDICE

I N D I C E

Pág.

INTRODUCCION.....	1
-------------------	---

CAPITULO I

HISTORIA DEL DERECHO MARITIMO

1.1 Códigos Existentes en el Derecho Marino.....	6
1.2 Edad Media hasta los comienzos del siglo XX.....	8
1.3 Definición de Derecho Internacional y de Derecho Marítimo.....	10
1.4 Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	14
1.5 Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	17

CAPITULO II

DIFERENTES CONVENCIONES DEL DERECHO MARITIMO

2.1 Convención de Nueva York.....	19
2.2 Convención de La Haya.....	19
2.3 Convención de Ginebra.....	21
2.4 Consideraciones de la O.N.U. en la Convención de Derecho Marítimo.....	22
2.5 Convención sobre la Pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar.....	25

CAPITULO III

Tratados de Amistad, Comercio y Navegación celebrados entre México con otros países.

3.1 México y Alemania, Francia, Suecia, Noruega, Gran Bretaña, El Salvador, Holanda, China, Honduras...	30
3.2 Pesquerías.....	37
3.3 Reglamentación internacional de la navegación del comercio del mar, de las pesquerías y salvamento de vidas en el mar.....	42
3.4 Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.....	57

CAPITULO IV

CONTAMINACION DE ALTA MAR

4.1 Conservación de los Recursos Vivos.....	78
4.2 Reglamentación Postbélica de la pesca de la ballena.....	81
4.3 Diferentes formas de contaminación marina.....	83
4.4 Utilización de los Recursos Vivos.....	90

CAPITULO V

PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

5.1 Medidas para prevenir, preservar y controlar la contaminación del medio marino.....	94
5.2 Medidas para prevenir la contaminación.....	101
5.3 Principios generales para la realización de la investigación marina.....	102

5.4 Medidas para facilitar la investigación científica marina y prestar asistencia a los buques de investigación.....	107
5.5 Regulaciones internacionales.....	118
5.6 Aspectos científicos y técnicos de la administración pesquera.....	133
CONCLUSIONES.....	152
BIBLIOGRAFIA.....	165

INTRODUCCION

El Derecho Marítimo es la rama del Derecho que se ha ocupado y se ocupa de las manifestaciones Jurídicas que se relacionan con los actos ejecutados por el hombre sobre el mar, en la navegación, en los puertos y costas.

El Derecho Marítimo crea un nuevo régimen legal para océanos y mares en relación con los Estados con ribera o sin ella, es decir, un derecho más equitativo, más justo, universal y democrático que por lo menos encierre las aspiraciones de todos los pueblos de la tierra.

En esta materia lo que cuenta es la pesca y su significado económico y la tarea será obtener un acuerdo que armonice las aspiraciones de los pueblos.

En la Convención de Ginebra de 1958 se estableció que los Estados ribereños reclamaran los recursos del suelo bajo el mar, el límite de esta zona de jurisdicción quedó establecido de una manera que presentaría problemas futuros.

La tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar celebró su primera sesión en

Caracas del 20 de Junio al 29 de Agosto de 1958; en ésta se estableció una comisión para la utilización de los fondos marinos y oceánicos.

No obstante las distintas conferencias y tratados que se han efectuado relativas al Derecho Marítimo, éste no ha sido objeto del estudio adecuado que se merece, toda vez que no existe una gran variedad de libros respecto a este tema, por lo que es muy difícil hacer una investigación sobre el mismo.

Es éste el motivo principal por el que decidí elaborar este trabajo de tesis, para brindar un pequeño reconocimiento a esta rama del Derecho, toda vez que, como ya mencioné, no tiene mucha difusión cultural, lo que implica un total desconocimiento por parte del público en general del mismo, aun cuando esta rama del Derecho contiene disposiciones que van encaminadas a evitar la extinción de las especies marinas, la contaminación en alta mar, así como al salvamento de náufragos en el mismo.

Este trabajo de tesis profesional, tiene dos objetivos primordiales, el primero es darle un reconocimiento a esta rama del Derecho, y el segundo,

darlo a conocer, para que los estudiosos del tema tengan alguna base más en qué fundamentar sus estudios.

**HISTORIA DEL
DERECHO MARITIMO**

I. Historia del Derecho Marítimo

1.1 Códigos Existentes en el Derecho Marítimo.

1. Código de Manú.

Se ocupa ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar, en dicho código se establece un tratamiento especial para la venta de las mercancías procedentes de ultramar las que se nulifican si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.

2. Las Leyes Ródicas.

Rodas fue el primer pueblo en la antigüedad que legisló leyes marítimas; las Leyes Ródicas regulaban diversas instituciones tales como delitos cometidos entre marinos o los relativos al buque y al cargamento que transportaba éste.

3. Las Leyes Atenienses.

Los griegos utilizaron fundamentalmente las Leyes

Ródicas, el esplendor de Grecia se debió en gran parte sin duda a su tráfico marítimo regulado por las antiguas Leyes Ródicas.

4. Las leyes de Wisby.

Las leyes marítimas de la ciudad sueca de Wisby, contienen una transcripción de los Roles de Olerán con extractos de las Leyes de Amsterdam y Ludeck. Es notable la regulación que estas Leyes hacen del trabajo en el mar.

5. El Código Hanseático.

En el siglo XII las ciudades teutónicas de Ludeck y Danzing formaron la famosa Liga Hanseática con el principal objetivo de proteger y promover el comercio marítimo. La liga fundó barcos en Londres, Rusia y Noruega, esta liga aplicó Leyes de Wisby y ya en el siglo XVII, el Código Hanseático promulgó las costumbres marítimas.

6. El Consulado del Mar.

Es una compilación doctrinal de las costumbres marítimas del mediterráneo, data del siglo XVI y fue publicado en Barcelona, gozó de singular prestigio en la cuenca mediterránea.

7. El Guidón de la Mar.

Entre las primeras leyes de nuestro antiguo Derecho Marítimo, están en las partidas del rey Alfonso X, el Sabio (1267), las ordenanzas y estatutos de la casa de contratación de Sevilla (1567), este último contiene una completa y notable legislación sobre el seguro marítimo.

En la época moderna, las ordenanzas sobre la marina, de Luis XVI, sirvieron de antecedente del Código de Napoleón.

1.2 Edad Media hasta los comienzos del siglo XX.

En los siglos XIV y XV, los juristas italianos haciéndose eco propugnaron distintas consideraciones para

la zona de mar, en las que el Estado ribereño debía poseer jurisdicción, entre éstos, el más conocido fue Bartolo de Saxoferrato, quien a mediados del siglo XIV sostuvo que el Estado ribereño debía necesariamente ejercer jurisdicción sobre el mar hasta una distancia de 100 millas, que en esa época se estimaba en 2 días de viaje.(1)

En los países de Europa septentrional, en el siglo XVI, el criterio dominante para medir la anchura del mar fue el del alcance de la vista, naturalmente éste dependía tanto de las condiciones meteorológicas como de la altura sobre el nivel del mar, así, a Francia e Inglaterra parece haber correspondido 21 millas.

La diversidad de conceptos existentes respecto de la anchura del mar, empieza a disminuir en el siglo XVIII, cuando el jurista holandés Correlis Van Bynkershoek en 2 obras publicadas en 1703 y en 1717, propone como normas generales para fijar la anchura del mar el disparo de un cañón emplazado en la costa, esta fórmula debía de servir de base para la llamada regla de las tres millas.(2)

(1) Ypez, Jesús María. "El mito de la pretendida regla de las tres millas", Revista Universitaria Nº 12, Edit. UNAM. 3ª edic. México 1988, pp. 7, 8, 9, 10.

(2) Vargas Carreño, Edouardo. "La anchura del mar territorial en la conferencia de Ginebra", Fondo de Cultura Económica, 2ª edic. México, 1972. pp. 37, 38.

En 1772, Galiani en su obra sobre los "Deberes de los Príncipes Neutrales", propone que se adopte como medida de alcance de la artillería la distancia de tres millas, que es la mayor distancia a la que puede llegar un proyectil de los cañones entonces existentes.

Según Gibel fueron los Estados Unidos los que por primera vez ponen en práctica la medida establecida (3); en 1930, se reúne en La Haya bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones, la Conferencia para la "Codificación del Derecho Internacional", que constituye un paso de gran trascendencia en la evolución para terminar con la hegemonía del concierto europeo en la formulación de las normas internacionales surgiendo la llamada "Regla de las tres millas".

1.3 Definición de Derecho Internacional y de Derecho Marítimo.

Definición de Derecho Internacional.

El Derecho Internacional es aquél del que forman

(3) Vezex, Jesús María. Op. Cit. pp. 12, 14.

parte esencial los principios que rigen el comercio marítimo, la guerra naval y la neutralidad en las relaciones mutuas entre los diversos Estados.

Definición de Derecho Marítimo.

Nadie puede informarnos de manera confiable quién fue el primer catedrático que le puso el nombre de Derecho Marítimo a la rama del Derecho que se ocupa de las manifestaciones jurídicas que se relacionan con los actos ejecutados por el hombre sobre el mar, en la navegación, los puertos y las costas.

El nombre actual de su enseñanza en México es el de Derecho Marítimo, y es categoría oficial en la U.N.A.M., y así se ha impartido por muchos años en las distintas universidades.

En los últimos años, el Derecho Marítimo ha sufrido profundas transformaciones, los cambios notables que se han operado obedecen a los asombrosos progresos logrados por la ciencia y la tecnología del mar, así como el surgimiento de una clara conciencia política entre los países en vías de desarrollo, que con justo derecho

quieren aprovechar los recursos naturales existentes en sus costas para elevar su nivel de vida.

Los clamores de desarrollo económico justo, no pasaron desapercibidos para la Organización de las Naciones Unidas, y con base en ellos, acometió la empresa de formular un nuevo ordenamiento de aplicación en los océanos y mares, y así fue posible que con la asistencia de 160 países afiliados a la O.N.U., iniciara la reunión de la Conferencia (Convención, como ellos le llamaron) que todos esperaban en Montego Bay, Jamaica, en 1981, el principal logro de esa asamblea internacional fue el surgimiento de la Ley que tiene por nombre Derecho Marítimo.

El Derecho Marítimo crea un nuevo régimen legal para océanos y mares en relación con los Estados con ribera o sin ella, es decir, de alcances mundiales e iguales para todos, un derecho más justo, más equilibrado, universal y democrático, que por lo mismo encierra las aspiraciones de todos los pueblos de la tierra y de manera especial de los países en vías de desarrollo.

El Derecho Marítimo que fijó ya los espacios

marítimos, como ya se mencionó, regula las actividades de los Estados sobre el mar.

Fuentes del Derecho Internacional.

1. La Costumbre.

La costumbre es la fuente principal del Derecho Internacional y por ello los usos de los grandes Estados marítimos han ejercido siempre una poderosa influencia en el desarrollo del mismo.

2. Los Tratados.

Estos pueblos pueden considerarse como un principio de Derecho Internacional, lo adopta la ley nacional inglesa siempre que haya logrado general aceptación por las naciones civilizadas como regla de conducta internacional aprobada por convenios internacionales, tales como textos autorizados, la práctica y las decisiones judiciales.(4)

(4) Sepúlveda, Jorge, "Curso de Derecho Internacional Público". Edit. Porrúa, 3ª edición, México 1990, pp. 67, 68.

1.4 Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

El 21 de Febrero de 1957, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 1105 por la que se acordó convocar a una conferencia para examinar el Derecho del mar en la forma recomendada por la Comisión de Derechos Internacionales.

Esta Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se reunió en Ginebra del 24 de Febrero al 27 de Abril de 1958, participaron representantes de 86 Estados de los que eran miembros de las Naciones Unidas.

Las labores de la Conferencia se concretaron en cuatro Convenciones, siendo éstas las siguientes:

- Convención sobre el mar territorial.
- Convención sobre la pesca.
- Convención sobre el alta mar.
- Convención sobre los recursos vivos de alta mar.

Convención sobre el Mar Territorial.

Algunos resultados de esa Convención, en lo que a México se refiere, son los siguientes:

La aplicación del método conocido como "Líneas de Base Rectas", que en la práctica es una extensión del mar territorial del Estado ribereño, cuando la costa tenga profundas aberturas o bien cuando exista una franja de isla a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, la Comisión de Derechos Internacionales había estipulado que las "Líneas de Base" no se trazan hacia escollos que emergen ni a partir de ellos.

La Conferencia lo modificó aprobando una propuesta de México que quedó incluida en el artículo 4, párrafo 3º de la Convención, en la que se establece que se permite el trazado de las líneas de base hacia los escollos.

Para evitar también que los submarinos extranjeros puedan abusar del derecho de paso inocente, se reforzó la disposición correspondiente del Derecho Internacional, en el que se establece lo siguiente: "Los submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y de mostrar su

bandera".

Gracias a varias enmiendas de México y otros países, quedó establecido que los derechos de soberanía del Estado ribereño sobre la plataforma continental respecto a la explotación de los recursos naturales, "son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado".

La Conferencia aprobó que la Secretaría preparase y distribuyese, como documento oficial de la misma, un cuadro sinóptico de las Leyes y Reglamentos Marítimos vigentes en los Estados.

Desafortunadamente la intransigencia de las potencias marítimas y pesqueras, que no supieron ver la realidad ni interpretar las lecciones, hizo imposible esa propuesta aun cuando obtuvo el 1er. lugar, no logró alcanzar la mayoría de los dos tercios exigidos por el reglamento de la Conferencia.

1.5 Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Al no llegar a un acuerdo sobre la anchura del mar territorial y los límites de las pesquerías, se tuvo que convocar a una segunda Conferencia; a pesar de ello la Asamblea, después de múltiples debates, acordó pedir al Secretario General se convocara a una segunda conferencia sobre el Derecho del Mar. En marzo de 1960, la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre esa resolución se reunió en Ginebra, Suiza, del 17 de marzo al 26 de abril de 1960, con participación de 88 Estados de los que 82 eran miembros de las Naciones Unidas.

La delegación de México asistió dispuesta a cooperar con los Estados participantes para la concentración de un acuerdo justo y equitativo, aceptable para todos, al mismo tiempo de que tal solución sólo podría lograrse si se llenaban los requisitos siguientes:

1. Cumplir con los puntos que estableciera la Segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar.

2. Tomar como punto de partida la realidad.

**DIFERENTES
CONVENCIONES
DEL DERECHO
MARITIMO.**

II Diferentes Convenciones del Derecho Marítimo.

2.1 Convención de Nueva York.

La Conferencia de las Naciones Unidas reunida en Nueva York en Junio de 1965, aprobó a la que reglamenta los principios sobre el derecho de tránsito de los países sin litoral, pero en realidad toma las cláusulas de la Convención de Alta Mar.

Define el Estado sin litoral como aquél que no tiene costa marítima.

Las principales restricciones que contiene la Convención provienen de la facultad reconocida de los Estados para suspender el libre tránsito por motivos de salud pública y seguridad moral, iguales restricciones podrán imponerse en tiempo de guerra.

2.2 Convención de La Haya.

En vista de las diferentes doctrinas de las aguas territoriales, la Organización de las Naciones Unidas se esforzó en establecer un convenio internacional por

conducto de un comité; se tardó varios años hasta que se preparó una conferencia internacional convocada por el Consejo de la S.P.N., ésta se reunió en La Haya en 1930, 42 Estados enviaron delegados.

Podemos decir que la Conferencia de La Haya fracasó en sus objetivos, ya que no se pusieron de acuerdo en los puntos que se pedían.

La Conferencia de La Haya propuso un proyecto acerca de "El Estatuto Jurídico del Mar Territorial", el cual se incorporó al acta final de la misma; a pesar de que es sólo un proyecto constituye un documento importante para el Derecho Internacional.

1. Alemania
2. Austria.
3. Bélgica.
4. Bulgaria.
5. Canadá.
6. Cuba.
7. Chile.
8. China.
9. Estados Unidos.

10. Finlandia.

11. Francia.

12. Holanda.

13. Irlanda.

14. Italia.

15. Japón.

16. México.

17. Noruega.

18. Portugal.

19. Suecia.

20. Suiza.

21. Turquía.

22. Uruguay.

23. Yugoslavia.

2.3 Convención de Ginebra.

La Conferencia de Ginebra de 1958, al igual que la Conferencia de La Haya, no llegó a un acuerdo respecto del límite de las aguas territoriales.

La Conferencia de Ginebra se reunió con intervención de 86 delegados el 24 de febrero del mismo año, estableciendo un acta que contenía cuatro convenios,

siendo éstos los siguientes:

1. El alta mar.

2. Las pesquerías y la conservación de los recursos vivos de alta mar.

3. La plataforma continental.

4. El mar territorial.

La Conferencia también adoptó nueve resoluciones en materia de experimentos nucleares en alta mar, de contaminación de las aguas por sustancias radiactivas y de conservación de los peces.

2.4 Consideraciones de la O.N.U. en la Convención de Derecho Marítimo.

Los Estados que formaron parte de esta Convención, fueron inspirados por el deseo de solucionar, con espíritu de comprensión y cooperación mutua, todas las cuestiones relativas al Derecho Marítimo y conscientes del significado de esta Convención importante para el

mantenimiento de la paz, de la justicia y el progreso para todos los pueblos del mundo.

Los acontecimientos ocurridos desde la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho Marítimo, celebrada en Ginebra en 1958 han acentuado la necesidad de una nueva Convención sobre el Derecho Marítimo, por medio de esta Convención se debe establecer un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos, con fines pacíficos, de los mares y los océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, protección y preservación del medio marino, así como la conservación de sus recursos vivos.

Desearo desarrollar mediante esta Convención los principales principios de la del 17 de Diciembre de 1970, en el cual la Asamblea General de las Naciones Unidas, declaró entre otras cosas que la "zona de los fondos marinos y oceánicos, y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son patrimonio común de la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados".

Convencidos de que el desarrollo progresivo del Derecho Marítimo en esta Convención contribuiría al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones.

El Derecho Marítimo está constituido por 320 artículos, y anexos que son parte integrante de la misma Ley, cuyos puntos principales son los siguientes:

1. Especies altamente migratorias.
2. La empresa (órgano de la autoridad) que realiza actos en la zona.
3. Disposiciones básicas relativas a la protección de la explotación y la exploración.
4. Comisión de límites de la plataforma continental.
5. Conciliación.
6. Arbitraje.

7. Arbitraje especial.

2.5 Convención sobre la pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar.

Los derechos e intereses del Estado ribereño en la conservación de los recursos vivos de alta mar, quedaron reconocidos en la "Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar", gracias a una propuesta de México, República de Corea y Venezuela, misma que dio como resultado la limitación al derecho de todos los Estados que pescan en alta mar.

Todos los Estados tienen derecho de que sus naciones se dediquen a la pesca en alta mar, salvo lo siguiente:

1. Las disposiciones sobre conservación de los recursos vivos de alta mar.
2. Obligaciones convencionales.

Los países que firmaron a favor de la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta

mar, fueron los siguientes:

1. Argentina.
2. Austria.
3. Bolivia.
4. Canadá.
5. Colombia.
6. Costa Rica.
7. Cuba.
8. Dinamarca.
9. Estados Unidos.
10. Finlandia.
11. Francia.
12. Haití.
13. Irlanda.
14. Islandia.
15. Nueva Zelanda.
16. Países Bajos.
17. Panamá.
18. Portugal.
19. Suiza.
20. Uruguay.
21. Venezuela.
22. Yugoslavia.

Adhesiones: Ninguna.

Convención sobre el alta mar.

Debe entenderse por libertades, la libertad de alta mar, la libertad de navegar, la libertad de pesca, la libertad de poner cables y tuberías submarinas y la libertad de volar sobre el alta mar.

La propuesta de México fue que el Estado ribereño estuviera facultado para emprender la persecución de un buque cuando éste ha cometido una infracción a las Leyes del propio Estado.

Los países que firmaron a favor de la Convención sobre el alta mar fueron los siguientes:

1. Alemania.
2. Australia.
3. Austria.
4. Bolivia.
5. Bulgaria.
6. Canadá.
7. Colombia.
8. Costa Rica.
9. Cuba.

10. China.
11. Dinamarca.
12. Estados Unidos.
13. Finlandia.
14. Francia.
15. Haití.
16. Irlanda.
17. Islandia.
18. Nueva Zelanda.
19. Panamá.
20. Portugal.
21. Rumania.
22. Uruguay.
23. Suiza.
24. Venezuela.
25. Yugoslavia.

Adhesiones: Ninguna.

**AMISTAD, COMERCIO
Y NAVEGACION
CELEBRADO ENTRE
MEXICO CON OTROS
PAISES..**

III. Tratados de Amistad, Comercio y Navegación celebrados entre México con otros países.

3.1 México y Alemania, Francia, Suecia, Noruega, Gran Bretaña, El Salvador, Holanda, China, Honduras.

Los principales tratados de esta naturaleza en los que ha intervenido nuestro país, son los siguientes:

- 1. Tratado de amistad, comercio y navegación celebrado entre México y Alemania, en fecha 5 de Diciembre de 1882.**

Su principal aportación fue el Artículo VIII, en el que las dos partes contratantes convienen en considerar como límite del mar territorial en sus costas respectivas, la distancia de tres leguas marinas, contadas desde la línea de la marea baja.

Sin embargo, esta estipulación no ha tenido efecto sino en lo relativo a la vigilancia y aplicación de los reglamentos aduanales y de las medidas para evitar el contrabando.

Este tratado fue ratificado por el gobierno de Alemania el 21 de Mayo de 1883 y por el gobierno de México, el 14 de Junio del mismo año, el texto que aquí se reproduce está tomado del Diario Oficial de la Federación, dicha fecha, pág. 2.

2. Tratado de amistad, comercio y navegación, celebrado entre México y Francia, en fecha 27 de Noviembre de 1886.

El artículo más importante surgido de esta Convención, es el Artículo XV, en sus párrafos tercero y cuarto, en los que se establece que las partes contratantes convienen en considerar como límite de la soberanía territorial, en sus costas respectivas, la distancia de 20 kilómetros a partir de la línea de la marea baja, sin embargo, esta regla será aplicable solamente para el ejercicio del reglamento de la aduana y para la prevención del contrabando.

Este Tratado fue ratificado por el gobierno de México el 5 de Marzo de 1888 y por el gobierno de Francia el 17 de Marzo del mismo año.

El texto está tomado de los archivos de la Secretaría de Relaciones Exteriores de nuestro país.

3. Tratado de amistad, comercio y navegación, celebrado entre México y el reino de Suecia y Noruega, en fecha 29 de Julio de 1886.

Mediante este Tratado las partes contratantes convienen en considerar como límite del mar territorial en sus costas respectivas, la distancia de tres leguas marinas, contadas desde la línea de la marea baja, para todo lo que se refiere a la vigilancia y aplicación de los reglamentos aduanales y para evitar el contrabando.

Este tratado fue ratificado por el rey de Suecia y Noruega en fecha 28 de Mayo de 1886 y por el gobierno de México el 19 de Julio del mismo año; el texto anterior fue tomado de los archivos de la Secretaría de Relaciones Exteriores en nuestro país.

4. Tratado de amistad, comercio y navegación, celebrado entre México y la Gran Bretaña, en fecha 27 de Noviembre de 1888.

El principal artículo derivado de este Tratado, fue el IV, párrafo sexto del mismo, en el que se manifiesta, que las dos partes contratantes convienen en considerar como límite del mar territorial en sus costas respectivas, la distancia de tres leguas marítimas contadas desde la línea de la marea baja.

Sin embargo esta estipulación no tendrá efecto sino solamente en lo relativo a la vigilancia y aplicación de los reglamentos y las medidas para evitar el contrabando.

Este Tratado fue ratificado por el gobierno de la Gran Bretaña el 12 de Enero de 1889 y por el de México el 18 de Febrero del mismo año; el texto que aquí se reproduce está tomado del Diario Oficial de la Federación de fecha 7 de Marzo de 1889, pág. 2.

5. Tratado de amistad, comercio y navegación, celebrado entre México y El Salvador de fecha 24 de Abril de 1893.

En este Tratado el artículo más importante es el 'XXI', en el que se conviene entre los dos países contratantes, que el límite de su soberanía en las aguas territoriales adyacentes a sus costas respectivas, corresponde a la distancia de 20 kilómetros, medidos desde la línea de marea más baja, pero esta regla sólo será aplicable para el ejercicio del Derecho de Policía, para la ejecución de las ordenanzas aduanales y de las medidas que tiendan a evitar el contrabando.

Este Tratado fue ratificado por el gobierno de México el 20 de Julio de 1893 y por el de El Salvador el 31 de Agosto del mismo año; este fragmento fue tomado del Diario Oficial de la Federación de fecha 27 de Noviembre de 1893, pág. 5.

6. Tratado de amistad, comercio y navegación, celebrado entre México y Holanda el 22 de Septiembre de 1897.

El artículo más importante de este Tratado, es el VI, en el que las partes contratantes convienen en considerar como límite de la soberanía territorial, en sus respectivas costas, la distancia de 20 kilómetros, contados a partir de la línea de la marea baja, sin embargo, esta regla será aplicable solamente para la vigilancia de la aduana y para las prevenciones al contrabando.

Este Tratado fue ratificado por el gobierno de Holanda el 7 de Mayo de 1899, y por el de México, el 10 de Julio de 1899; este texto fue tomado del Diario Oficial de la Federación de fecha 29 de Julio de 1899, pág. 3.

7. Tratado de amistad, comercio y navegación celebrado entre México y la República de China en fecha 14 de Diciembre de 1899.

SU Artículo XV señala que las partes contratantes convienen en considerar la distancia de tres leguas

marinas a partir de la marea baja, como límite de sus aguas territoriales para todo lo relacionado con la vigilancia y ejecución de las ordenanzas de aduanas y con las distancias necesarias para impedir el contrabando.

Este Tratado fue ratificado por el gobierno de China el 26 de Marzo de 1900 y por el de México el 21 de Mayo del mismo año; este fragmento fue tomado de los archivos de la Secretaría de Relaciones Exteriores de nuestro país.

8. Tratado de amistad, comercio y navegación celebrado entre México y Honduras el 24 de Marzo de 1908.

En el Artículo XXI de este Tratado se conviene entre ambas partes contratantes, que el límite de su soberanía en las aguas territoriales adyacente a sus respectivas costas, comprende la distancia de 20 kilómetros, a partir de la marea baja, pero que ésta es sólo aplicable para la ejecución del Derecho de Policía, para la ejecución de las ordenanzas aduanales y para las medidas que tiendan a evitar el contrabando.

Este Tratado fue ratificado por el gobierno de México el 3 de Agosto de 1908 y por el de Honduras el 24 de Marzo de ese mismo año, el texto anterior fue tomado del Diario Oficial de la Federación de fecha 8 de Octubre de 1910, pág. 389.

3.2 Pesquerías.

Pesquerías se define como la extensión y límites de los derechos del Estado costero en materia de pesca, dentro de la zona económica, en las que se establece lo siguiente:

1. Derecho del Estado costero de adoptar, únicamente, medidas de conservación en compañía de otros Estados y organizaciones internacionales competentes, consagrando ciertos principios de aceptación obligatoria.
2. Obligación de respetar las reglas establecidas por el Estado costero en ejercicio de sus derechos soberanos.

Especies sometidas a regímenes especiales.

Estas son las siguientes:

1. Especies Anádromas tales como el salmón, que para mantener un nivel estable de ellos es necesario dejar un número de hembras en las aguas de desolve.

2. Especies eminentemente migratorias.

La pesca de especies migratorias deberá efectuarse fuera de la zona económica de cada país, esto según la reglamentación establecida por organizaciones internacionales; algunas de estas especies son:

- Atún saltador

- Atún de aleta

- Aguja

- Pez vela

- Pez espada

- Papardas

- Delfines

- Ballenas

- Atún rojo

- Atún bigeye

Mamíferos marinos.

En cuanto a los mamíferos marinos, se reconoce el derecho del Estado ribereño o de la organización internacional, según el caso, de prohibir la explotación de dichos mamíferos.

Los Estados deben prohibir, limitar o reglamentar la explotación de los mamíferos marinos en una forma más estricta que la actual.

Los Estados deben cooperar con miras a la conservación de los mamíferos marinos y en especial, de los cetáceos, realizarán por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio.

Población Anádroma.

1. Los Estados en cuyos ríos se originen poblaciones anádromas tendrán la responsabilidad primordial de tales poblaciones.

2. La pesca de especies anádromas se realizará únicamente en las aguas en dirección a tierra del límite exterior de las zonas económicas exclusivas, excepto en los casos en que esta disposición pueda acarrear perturbación económica a un Estado distinto del de origen; respecto a la pesca de dichas especies más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva, los Estados interesados, celebrarán consultas con miras a llegar a un acuerdo relativo a las modalidades y condiciones de dicha pesca, teniendo en cuenta las exigencias y las necesidades del Estado con relación a esta especie.
3. El Estado de origen cooperará para reducir al mínimo la perturbación económica causada en aquellos Estados que pesquen dichas poblaciones, teniendo en cuenta la captura normal, la forma en que realicen sus actividades y las áreas en que se lleven a cabo éstas.
4. La ejecución de los reglamentos relativos a

las poblaciones anádromas más allá de la zona económica, se llevará a cabo por acuerdo entre el Estado de origen y los interesados.

5. Cuando las poblaciones anádromas emigren hacia aguas situadas en dirección a tierra, a partir del límite exterior de las zonas económicas de un Estado distinto al de origen, éste cooperará con el de origen en todo lo que se refiera a la conservación y administración de dichas poblaciones.

6. El Estado de origen de las poblaciones anádromas y los que pesquen estas poblaciones, harán arreglos para la aplicación de las disposiciones que correspondan por conducto de las organizaciones internacionales.

Especies Catádromas.

1. El Estado ribereño en cuyas aguas las especies catádromas pasen la mayor parte de su ciclo vital, será responsable de la administración de esas especies y asegurará la entrada y la

salida de los peces migratorios.

2. La captura de las especies catádromas se realizará únicamente en las aguas situadas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas; cuando esta captura se realice en las citadas zonas económicas, estará sujeta a disposiciones relativas a la pesca en zonas económicas.

3.3 Reglamentación internacional de la navegación del comercio del mar, de las pesquerías y salvamento de vidas en el mar.

La navegación marítima requiere para ser eficiente que su seguridad esté garantizada.

Hubo fructuosos intentos para llegar a acuerdos internacionales que mejoraran la seguridad de la vida en el mar, aunque desde los albores de la navegación los marinos estaban sometidos a normas sobre colisiones y salvamentos, pudiera decirse un derecho común del mar, era obligatorio no porque lo impusiere alguna potencia

superior, sino porque fue aceptado como regla de conducta.

Reglas de rumbo y gobierno en el mar.

En la seguridad en la navegación, es indispensable la acción común, y esto se logra en un principio por la adopción de cada Estado de un conjunto de normas, las cuales se tienen que determinar lo más minuciosamente posible, por ejemplo: cómo han de dirigirse los buques en el acercamiento uno a otro, para evitar el riesgo de colisión, las luces y el equipo de señales que debe de llevar todo barco para que tenga oportuno aviso de que se acerca otro.

En éstos, como en otros detalles, Inglaterra obtuvo el primer conjunto de normas referentes a evitar colisiones, lo publicó Trinity House en 1840 siendo reconocido como aplicable por el Tribunal de Almirantazgo. (5)

Así la MERCHANT AMENDMENT ACT. imponía las RULES OF THE ROAD, que eran un conjunto de leyes inglesas que

(5) Azcárraga, José Luis. "El Derecho Internacional Marítimo", Revista española de Derecho Internacional, Tomo V, España 1987, pp. 98, 99, 100.

regían igualmente a los barcos extranjeros en los tribunales de ese país.

Es decir, todo barco no debía omitir esfuerzos por salvar vidas y prestar toda clase de ayuda a otro barco, esto fue reconocido por el Tribunal del Almirantazgo, y el incumplimiento de brindar ayuda a cualquier barco dañado en colisión se castigaba obligando al barco incumplidor a sufragar los gastos del pleito, aunque quedase libre de culpa, la Ley de 1862 iba acompañada de un conjunto de normas para prevenir abordajes en el mar que fueron adoptadas por los Estados Unidos en 1864 y en menos de diez años aceptadas por 30 Estados marítimos del mundo; ésta fue seguida por la Ley de Navegación Mercante (Merchant Shipping Act. de 1894, misma que aún está en vigor).

La Orden de Consejo de 1910, promulgó un nuevo conjunto de normas que contenían detalles acerca de las luces que debían de llevar y exhibir los buques, el uso y despliegue de señales y las instrucciones de dirección y navegación que debían observarse con el objeto de evitar

abordajes (6), estas normas se revisaron en las Conferencias de Londres de 1929 y 1948, entrando en vigor el 1º de Enero de 1954, tienen validez toda vez que fueron aprobadas por la sección 418 (apartado 1) de la MERCHANT SHIPPING ACT de 1984, y aprobadas por todos los barcos con única excepción de los pertenecientes a Su Majestad.

El Tribunal de Apelación sostuvo, en el caso del ALBION, que por pertenecer este barco a la Corona, no le eran aplicables las normas sobre colisiones, no obstante, se obligó a tener precauciones a quienes tenían el mando del mismo.

Régimen jurídico del buque.

No se podrá efectuar cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultantes de un cambio efectivo en la propiedad o en el registro.

Buques que navegan bajo dos banderas.

El buque que navega bajo dos banderas de dos o más

(6) Sierra Orielly, Justo. "Lecciones de Derecho Marítimo", Imprenta Ignacio Cumplido, 3ª edición, México, 1987, pp. 9, 10, 11.

Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

Registro, Matrícula, Abanderamiento, Suprema Patente de Navegación y Pasavante.

Todos los barcos mercantes han de ser matriculados previamente a su abanderamiento, sólo así navegarán legalmente, tienen el derecho de portar la bandera mercante del país que lo abanderó; el barco que no tiene matrícula, que no tiene bandera o que navega con bandera falsa es considerado como barco pirata.

El artículo 85 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, establece que los barcos mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento o en alguna capitania de puerto del litoral en que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud del propietario o del naviero.

La autoridad correspondiente practicará la visita de inspección naval previa al abanderamiento.

Las lanchas y las unidades de poco tonelaje o de navegación interna, no necesitan de bandera, aunque sí de registro, el cual consiste en la anotación que se asienta en los libros respectivos de la capitanía de puerto y se materializa mediante una placa metálica que por lo general se fija en la proa de la unidad.

La citada Ley también establece que la nacionalidad de los barcos se comprobará con la Suprema Patente de Navegación o el Certificado de Matrícula, según sea el caso, expedidos conforme a la Ley.

Si el descubrimiento de bandera falsa o de carencia de ella o de documentación tiene lugar en algún puerto o en aguas territoriales de cualquier Estado, sólo éste es el facultado para intervenir, sea cual fuere el buque captor.

La bandera mercante se originó por la necesidad que hubo de poner una señal que indicara a distancia el país abanderador del barco que se tenía a la vista, por lo que se estableció la costumbre de izar la bandera para tal señalamiento.

El barco mercante en alta mar.

El barco mercante tiene la obligación de llevar a bordo toda la documentación relativa al país donde se abanderó, en caso de no tenerla o de tenerla incompleta, su capitán incurre en responsabilidad.

Definición de alta mar.

Se entiende por alta mar, la parte del mar no perteneciente al territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

Se considerará como "Aguas Interiores" las situadas dentro de la línea de base del mar territorial.

Libertad de alta mar.

Estando el alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía; la soberanía de alta mar comprenderá lo siguiente:

- a) La libertad de pesca

- b) La libertad de colocar cables y tuberías submarinas
- c) La libertad de volar sobre el alta mar.

Derecho de navegación.

Todos los Estados tienen el derecho de navegar en el alta mar los buques que enarbolan su bandera.

Nacionalidad de los buques.

Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera.

Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar.

Registro Público Marítimo Nacional Mexicano.

La Secretaría de Marina, establecerá el Registro Público Marítimo Nacional Mexicano en el que se

inscribirán los siguientes datos:

1. Concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades.
2. Concesiones para establecer astilleros y diques.
3. Concesiones para establecer servicios portuarios y marítimos.
4. Los demás títulos que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo determine que se registren.
5. El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, designará los puertos y lugares donde deben establecerse oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional y la zona que abarca su jurisdicción.

Seguridad de la navegación.

Los Estados dictarán disposiciones que garanticen

la seguridad en el mar de sus buques, sobre todo lo que respecta a lo siguiente:

- a) Utilización de señales, mantenimiento de comunicaciones y prevención de abordajes.
- b) La tripulación ha de ser adecuada a las necesidades del buque.
- c) Construcción, equipo y condiciones de navegación del buque.

Zona de seguridad.

En torno a las instalaciones de investigación científica podrán establecerse zonas de seguridad de una anchura de 500 metros, de conformidad con las disposiciones pertinentes.

Todos los Estados velarán porque sus buques cumplan con estas disposiciones.

Signos de identificación y señales de advertencia.

Las instalaciones o el equipo deberán tener signos de identificación que indiquen en qué Estado están registrados o la organización internacional a la que pertenecen, así como las señales de advertencia convenidas internacionalmente para garantizar la seguridad marina y la seguridad de la navegación aérea.

Normas internacionales sobre abordaje.

Hasta 1910, no existió norma alguna de Derecho Internacional que se ocupase de las consecuencias de los abordajes y previniera prestar ayuda y salvar vidas, los Estados sudamericanos, en Conferencia celebrada en Montevideo en 1988-1989, prepararon un preliminar sobre el tema, posteriormente, siguió la Conferencia de Bruselas de 1910, a la que asistieron representantes de todos los Estados marítimos del mundo y en la que se firmaron 2 convenios internacionales en fecha 23 de Septiembre de 1910, el primero de éstos fue para determinar las normas de Derecho respecto a abordaje, y el segundo de ellos, para determinar las normas de Derecho de asistencia y salvamento del mar.

El artículo 282 del Tratado de Versalles de 1919, declaraba que los Convenios no debían considerarse derogados por la guerra entre las potencias aliadas y Alemania.

Convenio de Bruselas sobre abordaje (1910).

Las disposiciones principales del Convenio de Bruselas respecto a abordaje son las siguientes: •••••

Artículo 1. Cuando sobreviene un abordaje entre barcos de altura, o bien entre éstos y de navegación interior, se deberá pagar compensación por daños ocasionados a los barcos o a cualquier cosa o persona donde haya ocurrido el abordaje.

Artículo 4. Si dos o más cometieron falta, la responsabilidad de cada uno tendrá proporción con el grado de faltas que respectivamente hayan cometido, advirtiéndose que si vistas las circunstancias no fuere posible determinar el grado de las culpas respectivas o si resultare que éstas son iguales, la responsabilidad se distribuirá por igual.

Convenio de Bruselas sobre Asistencia y Salvamento en el Mar.

El segundo Convenio de Bruselas de 1910 reconoce la regla fundamental de que todo acto de ayuda o salvamento útil da origen a una petición de equitativa remuneración pero en ningún caso la recompensa por el salvamento rebasará el valor de los bienes salvados.

Las personas que tomen parte en operaciones de salvamento a pesar de la prohibición expresa y razonable del barco asistido, no tiene derecho a remuneración alguna.

Ley de Convenios Marítimos de 1911.

En 1911, se aprobó en Inglaterra la MARTINE CONVENCION ACT con el objeto de introducir en el Derecho referente a la navegación, las enmiendas que permitieran dar efecto a los Convenios firmados en Bruselas en 1910. (7)

(7) Azcárraga, José Luis. Op. Cit. pp. 87, 88.

Convenio Marítimo de Ginebra de 1958.

Se refiere al deber de prestar ayuda a barcos en apuros, el artículo 12 de este Convenio dispone que cada Estado exigirá al patrón del barco que navegue bajo su pabellón, en la medida en que pueda hacerlo y sin grave peligro para el barco, para la tripulación o para el pasaje.

Los puntos más importantes son los siguientes:

- a) Prestar ayuda a cualquier persona que fuera hallada en el mar en peligro de perderse.
- b) Proceder con la urgencia posible al rescate de las personas que estén en peligro si está enterado de su necesidad de auxilio, siempre que éste pueda estimarse responsable.

Salvamento de vidas en el mar.

El deber del patrón o persona encargada de un barco, de prestar la ayuda posible para salvar vidas en el mar; el jurista llamado Alexander Cockburn expresaba la

norma tradicional de que un barco ha de hacer cuanto pueda para salvar vidas aun cuando se perjudique en sus propios intereses materiales.(8)

El Congreso imponía castigo a la omisión por parte del barco de prestar ayuda en las circunstancias previstas en el artículo 11 del Congreso de Bruselas de 1910 sobre auxilio y salvamento de vidas en el mar.(9)

Seguro Marítimo Internacional.

En la Conferencia de Glasgow de 1901, la Asociación de Derecho Internacional debatió los beneficios que se deberían tomar en cuenta para los diversos intereses afectados, tomando como modelo las normas de New York para que se adoptara una modalidad única de póliza que contenga normas sobre riesgos marítimos.

Los puntos principales sobre seguros marítimos versan en la definición de pérdida total del barco, flete y cargamento asegurado.

(8) Sierra O'Reilly, Justo. Op. Cit. pp. 39, 40.

(9) Sierra O'Reilly, Justo. Op. Cit. p. 45.

3.4 Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

El informe de la Asamblea General de las Naciones Unidas durante su 23º período de sesiones, adoptó la resolución Nº 2467, misma que estableció la "Comisión sobre Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos Oceánicos", esta Comisión fue compuesta por 91 miembros.

Esta Comisión celebró entre 1969 y 1973 una serie de reuniones en Nueva York y Ginebra, la citada Asamblea General, en fecha 18 de Diciembre de 1972, presentó un informe final sobre sus deliberaciones, acompañado de los documentos correspondientes.

La Asamblea General de acuerdo con su resolución de 16 de Noviembre de 1973, decidió que el mandato de la Conferencia consistía en adoptar una Convención que trate todos los asuntos del Derecho del Mar, misma que fue aprobada el 18 de Agosto de 1972 por la ya mencionada Comisión.

La Asamblea General decidió convocar a la 2ª

sesión de la Conferencia en la que se tratarían los asuntos importantes en la ciudad de Caracas, en un período de 10 semanas, que iban del 20 de Junio al 29 de Agosto de 1974, sin embargo fue necesario reunirse nuevamente en 1975.

Asimismo, esa resolución de la Asamblea General invitaba a la Conferencia a hacer los arreglos necesarios para facilitar su trabajo.

Contribución de América Latina en la Conferencia de Caracas.

La tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebró su 29 período de sesiones en Caracas, Venezuela, del 20 de Junio al 20 de Agosto de 1974.

El Comité Especial, constituido por medio de la resolución 2340 de la Asamblea General, tuvo 35 miembros, de ellos 6 eran latinoamericanos, la "Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos", creada por la resolución Nº 2467 de la Asamblea General, el 21 de Diciembre de 1968 de 42

miembros, 7 eran latinoamericanos, de países como Brasil, Chile, El Salvador, Argentina y México.

"La Comisión de los Fondos Marinos" elaboró la lista de temas y cuestiones de la 3ª Conferencia, la cual adoptó la Asamblea General por medio de su resolución 3029 como temario provisional de la Conferencia, ésta hizo de aquella lista su tema definitivo.

La Comisión Especial y la de los Fondos Marinos ofrecieron dos resultados importantes, siendo éstos los siguientes:

1. La declaración de los principios que regulan los Fondos Marinos.
2. Los estudios preparatorios de la 3ª Conferencia del Mar.

Carácter de la Conferencia.

En la 3ª Conferencia del Mar ha resultado el mayor número de participantes, 149 quedaron registrados, ¿Qué persigue la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el

Derecho del Mar.

Una decisión obtenida por mayoría de votos independientemente de que se obtenga una ley internacional o un acuerdo ampliamente negociado que obtenga el entusiasmo de todos y tampoco suscite resistencia.

La comisión de los Fondos Marinos dio por concluidos los trabajos de la 3ª Conferencia del Mar en Agosto de 1973.

Las labores de la Comisión de los Fondos Marinos de 1969 y 1970.

Se refería al destino de la zona internacional de los fondos marinos para usos pacíficos exclusivamente.

Por otra parte, en la Comisión se destacó que cuando se llevó a cabo la Convención de Ginebra de 1958 sobre la plataforma continental, todavía no era posible extraer hidrocarburos a una profundidad de 200 metros, pero ya para 1969 y 1970 se prevía que a un plazo corto sería posible sacar esos recursos de mayores profundidades por lo que se tornaba imperativo y urgente fijar un límite

exacto a la jurisdicción del Estado costero.

Las labores de la Comisión de los Fondos Marinos de 1971 y 1972.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, convirtió a la Comisión de los Fondos Marinos en la preparatoria Comisión de la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y aumentó el número de sus miembros a 86, finalmente en 1971 por resolución 2881,

..... la Asamblea General amplió la Comisión hasta comprender 91 miembros a fin de dar cabida a China.

Así, la 1ª Comisión decidió elaborar proyectos de artículos de trabajo relativos al régimen, control, administración y mecanismo de los recursos vivos de la zona internacional de los fondos marinos.

La 2ª Subcomisión formularía una lista completa de los temas y cuestiones relacionadas con el Derecho del Mar.

La 3ª Subcomisión tendría la tarea de examinar la preservación del medio marino, incluyendo otras cuestiones

como la prevención de la contaminación, así como la investigación científica.

Las labores de la Comisión de los Fondos Marinos de 1973.

En Diciembre de 1972, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió que la 3ª Conferencia sería convocada para Abril o Mayo de 1974, sin perjuicio que pudiera continuar siendo la sede en Australia.

Una de las cuestiones que tenía que tratar era la de reservar la zona exclusivamente para los fines pacíficos, por medio de normas generales relativas a la explotación y la exploración de los recursos vivos, investigación científica, transmisión de tecnología y armonización de las actividades del medio marino.

La investigación científica marina en la Conferencia de Caracas.

El tema de la investigación científica marina fue uno de los que se discutieron durante la 3ª Conferencia en Caracas; esta Conferencia tuvo el mérito de haber sido el 1er. evento internacional de profundos alcances mundiales.

Para México la investigación científica en los mares ha recibido un interés prioritario en los últimos años, es bien sabido que México cuenta con unos 10,000 km. de litorales marítimos, mismos que por su extensión se encuentran en el 1er. lugar de América Latina y dentro de los 10 primeros lugares a nivel mundial.

México se ha percatado de la multiplicidad de usos que ofrece el mar, pero se debe tener en cuenta el adecuado y racional aprovechamiento de los recursos naturales; la Consultoría Jurídica del CONACYT ha realizado 67 cruceros de investigación en barcos extranjeros con la participación de 53 científicos de nuestro país, la mayoría de tales cruceros ha correspondido a naves oceanográficas de los Estados Unidos, aunque ha habido otros países como Japón o la República Federal de Alemania.

La disciplina que ha recibido mayor atención en este tipo de investigación ha sido la Biología Geofísica Marina, donde tales investigaciones se han realizado en el Golfo de México y mar caribe, 64 cruceros han sido programas nacionales y 7 multinacionales.

Primer período de sesiones de la Conferencia.

Esta Conferencia eligió por aclamación como Presidente al señor HAMILTON SHIRLEY AMERASINGHE, representante de Sri Lanka ante las Naciones Unidas, el cual había fungido como Presidente de la Comisión sobre Utilización de los Fondos Marinos y Oceánicos; éste establece 3 Comisiones integradas por la totalidad de los Estados que concurrieron a las 1ª, 2ª y 3ª Subcomisiones.

América Latina tuvo 5 Representantes en la Conferencia, los cuales fueron los siguientes:

- México
- Argentina
- El Salvador
- Chile
- Perú.

Segundo período de sesiones de la Conferencia.

Esta fue celebrada del 20 de Junio al 29 de Agosto de 1974 y se ocupó de los temas siguientes:

1. Prevención del medio marino, y
2. Desarrollo y transmisión de tecnología.

Los puntos principales a que se refiere la Delegación de México, pueden resumirse en los siguientes:

- a) Actualmente no es posible concebir una libertad de investigación científica de los mares.
- b) Es indispensable obtener el consentimiento expreso del Estado, para la conducción de una investigación científica marina sometida a su soberanía.
- c) El Estado ribereño tiene derecho a establecer una serie de requisitos a los cuales deberán quedar sujetas las actividades de investigación.

Existe también un grupo de trabajo sobre la contaminación marina, la 3ª Comisión eligió al Coronel A. Metternich de la República Federal Alemana como su representante, los 8 puntos que se trataron en esta

Comisión, fueron los siguientes:

1. Definición y objetivos de la investigación de los mares.
2. Realización y fomento de la investigación científica de los mares sobre los siguientes puntos:
 - a) Derecho a realizar la investigación científica de los mares.
 - b) Condiciones generales para la realización científica de los mares.
3. Cooperación internacional y regional en la investigación científica de los mares, incluidos el intercambio y la publicación de datos científicos.
4. Instituciones internacionales del espacio oceánico.
5. Condición jurídica de las instalaciones de

investigación científica.

6. Obligaciones en virtud de la Carta de las Naciones Unidas y otros tratados internacionales.

7. Solución de controversias.

8. Obligación de responsabilidades.

Entre los resultados de la 3ª Comisión merece destacar que durante las sesiones oficiales se aprobaron proyectos tanto sobre los principios generales aplicables a la investigación científica en el medio marino, como la cooperación internacional y regional de dicha investigación; al respecto conviene señalar que los principios aprobados por la 3ª Comisión fueron los mismos que la Delegación de México presentó con apoyo de Colombia y Venezuela.

Estos principios se refieren a la investigación científica en los mares que se realiza con fines pacíficos, que respetarán los reglamentos establecidos para la preservación del medio marino; otro punto

importante de la citada Comisión fue el consentimiento, participación y obligaciones de los Estados ribereños.

Barcos extranjeros que realizaron cruceros de investigación en el mar en los años de 1972-1974.

I. Solicitudes de cruceros de investigación:

77 Solicitudes recibidas
67 Solicitudes no autorizadas
53 Participantes mexicanos.

II. Nacionalidad de los barcos oceanográficos que solicitaron permiso para realizar cruceros de investigación científica:

72 de Estados Unidos de América
2 de la U.R.S.S.
1 de Japón
2 de Alemania (aeronave)

III. Tipo de Instituciones que solicitaron permiso:

- 45 Instituciones académicas
- 20 Instituciones Oficiales (gubernamentales)
- 9 Empresas privadas
- 3 Fundaciones

IV. Investigación científica declarada por los
cruceros en sus solicitudes:

- 22 Biología marina
- 10 Oceanografía biológica
- 10 Biología pesquera
- 10 Geología marina
- 4 Oceanografía química
- 2 Geodesia marina
- 2 Ornitología marina

V. Información obtenida por el CONAOYT:

- Informes técnicos (1)
- Informes de cruceros (7)
- Avisos de cruceros (64)
- Ninguna (2)

VI. Area geográfica de México donde se realizó la investigación:

Costa de Baja California	(28)
Golfo de California	(19)
Océano Pacífico	(16)
Golfo de México	(7)

VII. Carácter nacional o multinacional del programa de investigación:

64 Programas nacionales

7 Programas multinacionales.

Convención de las Naciones Unidas de 1982.

La Convención de las Naciones Unidas que consta de un total de 439 artículos, fue adoptada el 30 de Abril de 1982 por 130 votos a favor, 3 en contra (Estados Unidos, Turquía, Venezuela), y 17 abstenciones entre las cuales figuraron la del Reino Unido, República Federal Alemana, Italia, Unión Soviética y otros países socialistas de Europa.

El acta final de la Conferencia fue firmada en la misma fecha por 140 Estados, entre los cuales se encuentran Estados Unidos, República Federal Alemana, Italia, Reino Unido y algunos otros.

México firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 10 de Diciembre de 1982, siendo aprobada por el Senado el 29 de Diciembre del mismo año.

Signatarios de la Convención.

..... El 10 de Diciembre de 1982, la Convención fue abierta a la firma en Montego Bay, Jamaica, por los siguientes participantes:

1. Australia.
2. Argelia.
3. Angola.
4. Caracas.
5. Belice.
6. Brasil.
7. Bulgaria.
8. Canadá.

9. Colombia.
10. Costa de Marfil.
11. Costa Rica.
12. Cuba.
13. Checoslovaquia.
14. Chile.
15. China.
16. Dinamarca.
17. Egipto.
18. Filipinas.
19. Finlandia.
20. Francia.
21. Grecia.
22. Haití.
23. Honduras.
24. Hungría.
25. India.
26. Indonesia.
27. Irlanda.
28. Islandia.
29. Jamaica.
30. Kuwait.
31. Malasia.
32. Malta.

33. Marruecos.
34. México.
35. Monaco.
36. Noruega.
37. Nueva Zelanda.
38. Panamá.
39. Paraguay.
40. Polonia.
41. Portugal.
42. República Democrática Alemana.
43. República Democrática Popular de Corea.
44. Rumania.
45. Suecia.
46. Singapur.
47. Sudán.
48. Tailandia.
49. Uruguay.
50. Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.
51. Yugoslavia.
52. Zambia.

Signatarios del acta final.

El acta final fue firmada por las 19 delegaciones

que participaron en la Convención, así como por los participantes siguientes:

1. Bélgica.
2. Ecuador.
3. España.
4. Estados Unidos.
5. Italia.
6. Japón.
7. Luxemburgo.
8. Perú.
9. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
10. República de Corea.
11. República Federal Alemana.
12. Samoa.
13. Suiza.
14. Venezuela.
15. Zaire.

Lo novedoso de la Convención de 1982.

El nuevo Derecho del Mar incluye nuevos conceptos, nuevas zonas económicas, definiciones de conceptos ya

existentes, como mar territorial, paso de tránsito por los estrechos, así como los Fondos Marinos como patrimonio de la humanidad.

Sin embargo como se ha hecho notar, no solamente las nuevas reglas sobre el Derecho del Mar, sino también el nuevo Derecho formado por la práctica estatal, la cual influyó y fue a su vez influenciada por la Conferencia sobre el Derecho del Mar, como un factor importante en el desarrollo de la práctica de los Estados.

Obligación de No Contaminar.

La tarea de esta Convención, fue determinar cuáles eran los derechos y obligaciones de los Estados, y prevenir las diferentes fuentes de contaminación.

La obligación general de los Estados, está sintetizada en forma contundente por el artículo 192 de la citada Convención, misma que es la que protege y preserva el Medio Marino.

En esta Convención, en cierta medida por el artículo 193, se estableció lo siguiente:

La explotación de los recursos naturales debe hacerse de conformidad con la obligación de los Estados de proteger y preservar el Medio Marino.

Los Estados deben de tomar las medidas necesarias para no contaminar el mar y además prevenir para que no se contamine.

También deben garantizar que las actividades bajo su jurisdicción se realicen de forma que no afecten a otros países y al medio ambiente.

CONTAMINACION DE

ALTA MAR.

IV. CONTAMINACION DE ALTA MAR.

4.1 Conservación de los Recursos Vivos.

Por conservación de los recursos vivos de alta mar, se entiende el conjunto de medidas que permiten obtener un rendimiento óptimo constante de éstos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de productos marítimos, alimenticios y de otra naturaleza; el Estado cuyas naciones se dedican a la pesca en una zona cualquiera de alta mar, donde no pesquen las naciones de otros Estados, deben reglamentar y fiscalizar la pesca en esa zona, cuando sea necesario para la conservación de los recursos vivos de alta mar; todo Estado ribereño, tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de alta mar adyacente a su mar territorial; así como también el de participar, en condiciones de igualdad de toda organización de estudio y en todo sistema de investigación o de reglamentación de dicha zona, aunque sus naciones no se dediquen a la pesca en ella; cualquier Estado, aunque sus naciones no se dediquen a la pesca en una zona de alta mar no adyacente a sus costas, si tiene interés especial en la conservación de los recursos vivos de dicha zona,

podrá pedir a los Estados cuyas naciones se dediquen a la pesca, que tomen las medidas necesarias para la conservación de esos seres vivos; salvo disposición expresa de los países interesados, la Comisión Arbitral fijará su procedimiento, también decidirá cómo habrá de ser distribuida la costa y los gastos entre las partes.

Derecho de Pesca.

Todos los Estados tienen el derecho de que sus naciones se dediquen a la pesca en alta mar, a reserva de sus obligaciones convencionales y de las disposiciones sobre la conservación de los recursos vivos de alta mar.

Necesidades de proteger internacionalmente las pesquerías de alta mar.

Para la preservación del pescado, muchos países redactan reglamentos para el control del pescado en alta mar, aunque por regla general, esas normas sólo son para sus propias naciones.

Desde hace tiempo, se ha reconocido que la pesca ilimitada en todas las estaciones del año, puede despoblar

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

seriamente de peces los mares, además los nuevos sistemas de pesca han sido considerados tan destructivos, que si se les permite continuar sin restricciones, conducirán a la parcial extinción de las pesquerías en grandes extensiones del mar, es absolutamente necesario establecer temporadas de veda y prohibir el uso de medios de captura perjudiciales.

Protección de las pesquerías sedentales.

Cebal Hueste establece los siguientes puntos:

- a) El Estado costero tiene que haber ejercido ocupación efectiva y jurisdicción sobre las pesquerías sedentarias del fondo del mar durante largo lapso de tiempo.
- b) No ha de haber interferencia con la libertad de navegación en las aguas situadas encima del lecho marino.
- c) No ha de haber interferencia con el derecho a pescar peces que nadan en las aguas encima del fondo del mar.

4.2 Reglamentación Postbélica de la Pesca de la Ballena.

El 7 de Febrero de 1944, Australia, Canadá, Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Noruega y Estados Unidos, accediendo después Argentina y México, firmaron un Protocolo sobre la regulación de la ballena, dicho Protocolo limitaba el número de captura a 16,000 ballenas azules; a fines de 1946, se reunía en Washington una Conferencia Ballenera Internacional, en donde se acordaron recomendaciones, se enviaron observaciones y se estableció un Convenio de la Comisión Ballenera Internacional con facultades para adoptar normas sobre la pesca de la ballena, por mayoría de 3/4 partes y con obligación de analizar la información obtenida.

La 4ª Conferencia Anual de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Londres en Junio de 1952, decidió conservar el límite de 16,000 ballenas azules y 1,250 ballenas de joroba como pesca máxima en el Antártico; en Noruega se ha establecido una oficina de estadística ballenera en la actualidad.

En Junio de 1949, el Departamento Federal de Pesquerías de Canadá, aprobó normas para la protección de

la ballena blanca, misma que no puede capturarse sin la licencia respectiva.

En lo referente a pesquerías del noroeste del Atlántico, se firmó un Convenio en Washington entre Canadá y Estados Unidos el 8 de Febrero de 1949, del que son parte 12 países más, en donde estableció una Comisión facultada para presentar propuestas de acción conjunta por los gobiernos contratantes para lo siguiente (10):

a) Establecer temporadas de captura para la ballena y cierre de veda.

b) Establecer límites de tamaño para cualquier especie.

c) Prescribir un límite global de captura para cualquier especie.

d) Cerrar la pesca en aquellas zonas que estuviesen pobladas por peces pequeños o sin desarrollar.

(10) Sepúlveda, Jorge. Op. Cit. pp. 70, 79.

Recomendaciones del Instituto de Derecho Internacional.

Valiosa labor ha realizado este Instituto, sobre todo en su Conferencia de Luxemburgo en 1937, misma que adoptó una recomendación, que es la que los gobiernos de los Estados interesados debían desarrollar el estudio del problema de la preservación de la riqueza de los mares y sobre todo de la fauna marina, no sólo contra abusos resultantes del empleo de métodos muy destructivos, sino también contra prácticas dañosas para la vida en los mares, como la introducción inmoderada de petróleo, aguas residuales y otras substancias perjudiciales, así como la adopción sin demora de todas aquellas medidas protectoras de los seres vivos de los mares.

4.3. Diferentes formas de contaminación marina.

- I. La contaminación marina por actividades con la explotación de los fondos marinos dentro de las zonas de jurisdicción nacional.

Al respecto hay acuerdo en el empleo en que el Estado ribereño tiene competencia para legislar y hacer cumplir la Ley y las normas

internacionales, con base en el Derecho Internacional y en el convenio sobre la plataforma continental, el Estado ribereño tiene derechos soberanos sobre su plataforma continental para los efectos de la explotación de sus recursos, incluyendo el derecho de legislar y aplicar la Ley nacional y las normas internacionales relativas a la preservación de la contaminación resultante de dichas actividades.

El Estado ribereño tiene legislativas, ejecutivas y judiciales en ámbito de la preservación y control de la conservación del mar resultante de actividades de explotación y exploración de la plataforma continental, para establecer cuáles son las medidas técnicas mínimas que los Estados deberán establecer en sus legislaciones nacionales y para determinar el alcance de la obligación para el futuro del Derecho del Mar.

II. La contaminación marina por actividades relacionadas con la explotación y la

exploración de los fondos marinos fuera de la zona de jurisdicción nacional.

Los Estados individuales deben de adoptar normas nacionales más estrictas y hacerlas cumplir con los órganos correspondientes, la fauna dependerá del sistema que se adopte, si es de licencias de explotación y exploración, deben de estar reconocidas, pero si es de empresas conjuntas puede preverse la facultad de legislar y aplicar las normas internacionales.

III. Contaminación procedente de fuentes terrestres:

Los Estados dictarán Leyes y Reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, incluidos los ríos estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente.

Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir y controlar esa contaminación de los mares.

Los Estados procurarán armonizar sus políticas al respecto en el plano regional apropiado.

Los Estados actuando especialmente por conducto de las Organizaciones Internacionales competentes, procurarán establecer reglas referentes para prevenir, controlar y reducir la contaminación, teniendo en cuenta las características propias de su región y la capacidad económica de la misma, tales reglas deberán ser revisadas periódicamente.

Las leyes, reglamentos, reglas y prácticas, deberán incluir disposiciones para prevenir, controlar y reducir la contaminación de los mares.

Principales fuentes y tipos de contaminación en el medio marino.

Con el incremento de uso de tecnología, se han generado nuevos tipos de residuos, tales como el plomo, han aumentado considerablemente, produciendo mayor contaminación en el mar.

Las fuentes y tipos de contaminación en el medio marino son las siguientes:

I. Los Hidrocarburos Halogenados:

Estos constituyen una clase de sustancias químicas sintéticas, que han llegado a ser de uso extenso en la industria y la agricultura.

Se estima que aproximadamente la mitad de los hidrocarburos que se producen, son detectados en el medio marino como bifenilos policlorados, aldrín, endrín o hexacloruro.

II. El Petróleo:

El petróleo puede encontrarse en el océano en diversas concentraciones, desde masas de aceite hasta niveles muy bajos, en forma de materia flotante o emulsión en el agua del mar.

El petróleo derramado en el océano deliberada o accidentalmente varía entre 1 y 10 millones de toneladas por año.

III. Sustancias Químicas Inorgánicas:

Se estima que el mercurio y el plomo son dos de las sustancias más amenazadoras para el medio marino, en el caso del plomo, su concentración en las aguas superficiales de los océanos en el hemisferio norte, ha tenido un aumento de 5 a 10 veces sobre los niveles naturales.

En algunos casos se han producido importantes descargas de cobre, fósforo, arsénico y

cianuro, con efectos perjudiciales para la vida marina, tales como mortandad de peces y coloración verde en las ostras.

IV. Substancias Químicas Orgánicas:

Incluye compuestos solubles en el agua que se determinan en la medición del carbono orgánico disuelto en el mar, ésta representa el porcentaje más grande de los componentes orgánicos del mar.

También comprende oxígeno y nitrógeno, cuyo balance entre las propiedades polares y las no polares crea una fuerte tendencia a la absorción en las zonas del mar.

V. Sólidos en suspensión:

Proviene de aguas residuales domésticas e industriales, es una fuente de contaminación de los mares.

4.4 Utilización de los Recursos vivos.

Para la utilización de los seres vivos se deben de tomar las medidas siguientes:

- A. El Estado ribereño promoverá el objeto de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, sin perjuicio alguno.
- B. Al dar a otros Estados acceso a su zona económica exclusiva, el Estado ribereño tomará en cuenta todos los factores de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado interesado y para sus demás intereses nacionales.
- C. Las naciones de otros Estados que pesquen en la zona económica cumplirán con las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado, éstas se refieren a las cuestiones siguientes:
 - a. La expedición de licencias a pescadores,

buques y equipo de pesca, así como el pago de derechos y otras formas de remuneración, que en el caso del Estado en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología adecuada para la industria pesquera.

b. La reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y tamaño y número de buques que puedan utilizarse.

c. La fijación de la edad y el tamaño de los peces y otras especies que puedan capturarse.

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

e. La descarga de los buques de toda su

mercancía o parte de ella, se debe hacer en los puertos del Estado ribereño.

**PROTECCION Y
PRESERVACION DEL
MEDIO MARINO.**



V. Protección y Preservación del Medio Marino.

5.1 Medidas para prevenir, preservar y controlar la contaminación del medio marino.

A. Las medidas que se tomen tendrán como fin reducir el mayor grado de contaminación, y son las siguientes:

a. La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas especialmente las de características persistentes de fuentes terrestres desde la atmósfera o a través de ella.

b. La contaminación causada por buques, deberán... .. prevenir accidentes los buques para garantizar la seguridad del mar.

c. La contaminación causada por instalaciones y dispositivos utilizados en la explotación de los recursos marítimos, incluyendo medidas para prevenir accidentes en el mar y garantizar la seguridad de los ríos, mares, lagos y lagunas.

B. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar las actividades bajo su jurisdicción que se realicen de forma que no causen perjuicio de contaminación a otros Estados y su medio ambiente.

C. Medidas relativas a la navegación de los buques para evitar la contaminación del mar.

Contaminación causada por el petróleo.

Las instalaciones destinadas a la extracción del petróleo y las naves para su transporte están garantizadas contra las fugas de petróleo, pero en ocasiones las medidas no son suficientes.

En 1957 las Naciones Unidas llevaron a cabo una encuesta entre sus países miembros, en donde se trataba de dar dimensión mundial al problema de la contaminación causada por el petróleo, casi la mitad del petróleo es lo que produce la muerte de miles de animales.

En 1954 se creó la Convención Internacional para la Prevención del Mar por el Petróleo, sus reglamentos

prohiben verter en el mar productos derivados del petróleo procedentes del vaciado del depósito; pero las medidas no son suficientes porque más de 10 millones de toneladas de petróleo se difunden en el mar todos los años, a finales de los años 60 la industria petrolífera, tratando de proteger al océano contra posibles consecuencias de sus perforaciones submarinas, también tomó una serie de medidas a fin de evitar los accidentes de los buques petroleros.

Una industria que consagra cientos y cientos de millones para explotar el mar debe de realizar múltiples esfuerzos para proteger la vida marina.

Contaminación procedente de fuentes terrestres.

La contaminación procedente de fuentes terrestres tiene las siguientes características:

- a) Los Estados dictaron leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, incluidos los ríos, tuberías y estructuras, de desagüe, teniendo en cuenta las

reglas y estándares que se hayan convenido internacionalmente.

b) Los Estados han tomado otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir y reducir la contaminación.

c) Las leyes, reglamentos, medidas, reglas, estándares, prácticas y procedimientos recomendados a que se hace referencia en los párrafos 1, 2 y 4 incluirán disposiciones destinadas a reducir lo más posible la evacuación en el medio marino de sustancias tóxicas perjudiciales o nocivas, en especial las de carácter persistente.

Los Estados actuando por conducto de las organizaciones internacionales o de conferencias diplomáticas procurarán establecer reglas, así como prácticas y procedimientos de carácter mundial para prevenir y controlar esa contaminación, teniendo en cuenta las características de cada región, la capacidad económica de los Estados, tales reglas y

estándares serán reexaminadas con la periodicidad necesaria.

Contaminación causada por sustancias nutrientes.

Estas sustancias son aquellas formas de nitrógeno, fósforo y silicio, la concentración de éstas puede producir problemas biogeoquímicos que tienen consecuencias en las especies.

Contaminación causada por sólidos en suspensión.

Proviene de aguas residuales domésticas e industriales, es una fuente de contaminación muy grande.

Contaminación causada por los buques.

Los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes, o de una conferencia diplomática, establecen reglas y estándares para prevenir la contaminación causada por los buques y establecerán sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación.

Las reglas que se deben de tomar son las siguientes:

1. Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación de los mares causada por los buques extranjeros.
2. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por los buques que enarbolan su pabellón, tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las leyes estándares internacionales.
3. Los Estados que establecen requisitos especiales para prevenir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros en sus puertos o aguas interiores no hagan escalas en instalaciones terminales costa afuera.

Todo Estado exigirá que el capitán del barco que enarbole su pabellón o esté matriculado en su territorio, que cuando navegue por el mar territorial de un Estado participante en esos acuerdos de cooperación, lo hará indicando si el buque reúne las características de entrada a puerto establecidas por ese Estado.

Contaminación desde la atmósfera o a través de ella.

1. Prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera, o a través de ella, los Estados dictarán leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía, a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio, teniendo en cuenta las reglas, estándares y procedimientos convenidos internacionalmente.
2. Los Estados tomarán las medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación.

Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos.

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que se hayan dictado de conformidad con el artículo 208 y tomarán otras medidas que sean necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionalmente aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación de los mares resultante de actividades relativas a los fondos marinos.

5.2 Medidas para prevenir la contaminación.

Medidas relativas a la navegación de los buques para evitar la contaminación.

Con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, los Estados, que a solicitud de terceros o por iniciativa propia hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puertos o instalaciones aplicables costa afuera, viola sus reglas y a consecuencia de ello puede causar daño al medio marino, se tomarán medidas administrativas para que zarpe dicho barco.

Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos.

1. Ninguna de las disposiciones menoscabará el derecho de los Estados con arreglo a Derecho Internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial, medidas que guarden proporción con el daño real a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación resultante de un accidente marítimo que ocasione grandes consecuencias perjudiciales.

2. Se debe entender por accidente marítimo, un "abordaje, incidente o acontecimiento a bordo de un buque del que resulten daños materiales a un buque o su cargamento.

5.3 Principios generales para la realización de la investigación marina.

En la realización de la investigación científica marina se aplicarán los principios siguientes:

- a. La investigación científica marina se realizará exclusivamente con fines pacíficos.
- b. La investigación científica marina se realizará con métodos científicos adecuados.
- c. En la investigación científica marina todos los reglamentos dictados por las Convenciones se deben de llevar a cabo por la protección del medio marino.

Condiciones para la realización de la investigación científica.

Los Estados y las organizaciones internacionales, mediante la creación de acuerdos bilaterales y multilaterales, en la creación de condiciones favorables para la realización de la investigación científica marina en el medio marino y en la integración de los esfuerzos de los científicos por estudiar la naturaleza e interrelaciones de los fenómenos que tienen lugar en el medio marino.

Publicación y difusión de información y conocimientos de la investigación científica marina.

1. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes facilitarán las medidas de publicación y difusión por los conductos adecuados, información sobre programas, principios y sobre todo los conocimientos de la investigación científica marina.
2. Los Estados tanto individualmente como en cooperación de otros Estados y con las organizaciones internacionales, promoverán la difusión de datos e información científica y la transmisión de los conocimientos resultantes de la investigación científica marina.

Deber de cumplir ciertas condiciones.

1. Al realizar la investigación científica marina en la zona económica o en la plataforma continental de un Estado ribereño, las organizaciones internacionales competentes

cumplirán con las condiciones siguientes:

- a. Garantizar el derecho del Estado ribereño a participar o estar representado en el proyecto de investigación científica marina, si así lo desea a bordo de los buques que realicen la investigación sin pagar remuneración al personal científico del Estado ribereño, y sin que tenga obligación de contribuir a sufragar los gastos del proyecto.
- b. Proporcionar al Estado ribereño, si así lo solicita, informes preliminares tan pronto como sea factible, así como los resultados y conclusiones finales una vez terminada la investigación.
- c. Comprometerse a dar acceso al Estado ribereño, si así lo solicita, a todos los datos y muestras obtenidas del proyecto de investigación científica marina, así como a facilitar los datos que puedan necesitarse sin menoscabo de su valor científico.

- d. Garantizar que se disponga a escala internacional de los resultados de la investigación, por los conductos nacionales o internacionales apropiados tan pronto como sea factible.
- e. Informar al Estado ribereño de cualquier cambio en el programa de investigación.
- f. Retirar las instalaciones o el equipo de investigación científica marina una vez que sea terminada la investigación, a menos que se haya convenido otra cosa.

Derecho de realizar investigación científica marina.

Todos los Estados, cualquiera que sea la situación geográfica y las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho a realizar investigaciones científicas marinas con sujeción a los Derechos de otros Estados.

5.4 Medidas para facilitar la investigación científica marina y prestar asistencia a los buques de investigación.

Los Estados procurarán establecer reglas, reglamentos y procedimientos razonables, para fomentar y facilitar la investigación científica marina.

Estudios, programas de investigación científica marina e intercambio de información y datos.

Los Estados cooperarán directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes para promover estudios y realizar programas de investigación científica marina y fomentar el intercambio de la información y de datos obtenidos con respecto a la contaminación del medio marino, asimismo procurarán participar en los programas regionales y mundiales encaminados a obtener los conocimientos necesarios para evaluar la contaminación, sus riesgos y sus remedios.

Centros nacionales y regionales de investigación científica y tecnología marina.

Los centros nacionales son los siguientes:

1. Los Estados directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, fomentarán el establecimiento de centros nacionales de investigación científica marina y el fortalecimiento de los ya existentes.
2. Los Estados, por conducto de las organizaciones internacionales competentes y de la autoridad, darán apoyo para facilitar el establecimiento de centros nacionales en los Estados que lo necesiten y soliciten.

Establecimiento de centros regionales.

1. Los Estados, en coordinación con las organizaciones internacionales competentes, con la autoridad y con las instituciones nacionales de investigación científica y tecnológica a fin de estimular e impulsar la realización de

investigación científica y tecnología marina.

2. Todos los Estados de la región cooperarán con los respectivos centros regionales a fin de asegurar el logro más efectivo de objetivos.

Funciones de los centros regionales.

Las funciones de los centros regionales son las siguientes:

- a. Estudios de gestiones administrativas.
- b. Programas de estudios referentes a la protección y preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación.
- c. Adquisición y elaboración de datos e información científica y tecnología del mar.
- d. Organización de seminarios y conferencias.
- e. Difusión rápida de los resultados de la

investigación científica y tecnológica marina por medio de publicaciones.

f. Difusión de las políticas nacionales sobre transmisión de tecnología y un estudio sistemático de dichas políticas.

g. Cooperación técnica con otros Estados de la región.

h. Compilación y sistematización sobre comercialización de tecnología sobre contratos y otros arreglos relativos a patentes.

Suspensión de las actividades de investigación científica marina.

1. El Estado ribereño tendrá derecho a exigir la suspensión de cualquier actividad de investigación científica marina que se esté realizando en su zona económica o en su plataforma en los casos siguientes:

a. Las actividades de investigación científica

marina que no se realicen de conformidad con la información transmitida en cumplimiento del artículo en el que se basó el consentimiento del Estado ribereño.

b. El Estado o la organización internacional competente que realice las actividades y que no cumpla lo dispuesto en el artículo 249 de la Ley General de Protección al Ambiente y Equilibrio Ecológico en relación con los derechos del Estado, con respecto al proyecto de investigación científica marina.

2. El Estado tendrá derecho a exigir la cesión de toda actividad de investigación marina, en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el proyecto o en las actividades de investigación científica.

3. Una vez notificada por el Estado su decisión de ordenar la suspensión de las actividades de investigación científica marina pondrán término a aquellas que se refiera la notificación.

Fomento de desarrollo y de la transmisión de tecnología marina.

1. Los Estados directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, cooperarán en la medida de sus posibilidades para fomentar actividades de desarrollo y transmisión de la ciencia y la tecnología marina, según modalidades y condiciones razonables.
2. Los Estados procurarán promover condiciones económicas y jurídicas favorables para la transmisión de la tecnología marina en beneficio de las partes interesadas.

Objetivos básicos.

Los Estados directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes fomentarán lo siguiente:

- a. La adquisición, evaluación y difusión de conocimientos de tecnología marina, y

facilitarán el acceso de esos datos e informes.

b. El desarrollo de la tecnología marina.

c. La cooperación internacional de todos los planos, especialmente de los regionales, subregionales y bilaterales.

d. El desarrollo de la infraestructura tecnológica necesaria para facilitar la transmisión de tecnología marina.

Participación de las organizaciones internacionales.

Por organizaciones internacionales se entenderán aquellas intergubernamentales constituidas por los Estados que les hayan transferido competencia en materias regidas por la Ley, incluida la de celebrar Tratados en relación con ellas.

Firma de las organizaciones internacionales.

Las organizaciones internacionales podrán firmar cuando la mayoría de sus Estados miembros sean signatarios

de ella, en el momento de la firma, la organización internacional hará una declaración en la que se especificarán las materias regidas respecto de las cuales sus Estados miembros le hayan dado competencia.

Alcance de la participación, derecho y obligaciones de las organizaciones internacionales.

El alcance de la participación, derecho y obligaciones de las organizaciones internacionales es el siguiente:

1. Las organizaciones internacionales serán parte en la medida en que tenga competencia de conformidad con las disposiciones y las declaraciones.
2. La participación de dichas organizaciones internacionales, no estará en caso alguno el aumento de su representación.
3. La Comisión estará compuesta por 21 miembros expertos en geología, geofísica o hidrografía de los Estados parte, teniendo en cuenta la

necesidad de asegurar una representación geográfica equitativa, la elección se realizará lo más pronto posible dentro de los 18 meses, por lo menos tres meses antes de la fecha de cada elección, el Secretario de las Naciones Unidas dirigirá una carta a los Estados parte invitándolos a presentar candidaturas dentro de un plazo de tres meses, el Secretario General presentará una lista en orden alfabético de las personas propuestas y las presentará a todos los Estados; los miembros que hayan presentado la candidatura de un miembro de la Comisión, desempeñarán su cargo por cinco años, el Estado que haya presentado la candidatura de un miembro de la Comisión sufraga los gastos de dicho, mientras preste sus servicios; la Comisión podrá cooperar en la medida que se considere útil y necesario con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, la Organización Hidrográfica Internacional y otras organizaciones internacionales a fin de intercambiar información científica y técnica que pueda resultar útil para el desempeño de las funciones de la Comisión.

Funciones de la Comisión.

Las funciones de la Comisión son los siguientes:

- a. Examinar los datos y otros elementos de información presentada por los Estados respecto de los límites de la plataforma continental, cuando ésta se extiende 1,200 millas marinas, de conformidad con el artículo 76 de la Declaración de Entendimiento, aprobada el 29 de Agosto de 1980 por la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- b. Presentar asesoramiento científico y técnico, si lo solicita el Estado ribereño durante la preparación de los datos mencionados en el inciso a.

Planes de emergencia contra la contaminación.

Los planes de emergencia contra la contaminación son los siguientes:

1. Los Estados y organizaciones internacionales

del área afectada, cooperarán en todo para eliminar los efectos de la contaminación, reducir y proteger los daños causados por ésta; con ese fin, los Estados elaborarán y promoverán planes de emergencia para hacer frente a la contaminación.

2. Los Estados cooperarán para promover estudios científicos, realizar programas de investigación y también practicar programas regionales encaminados a obtener la reducción de la contaminación del mar.

Cooperación en el plano mundial o regional.

Los Estados cooperarán en el plano mundial, cuando proceda en el plano regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendables de carácter internacional, que sean compatibles para la preservación y conservación del medio marino, teniendo en cuenta las características de cada región.

5.5 Regulaciones internacionales.

Es fácil para los países adoptar la filosofía de que debido a que el mar abierto pertenece a todas las naciones, la responsabilidad de su administración no pertenece a ninguna en particular, sin embargo, en las últimas décadas el fenómeno de la cosecha que disminuye una especie en particular, tal como el atún, no obstante la investigación de la pesca, ha despertado el interés de los países por establecer convenios internacionales por los cuales las naciones signatarias se comprometan a cooperar en la resolución de este problema.

Algunos de los problemas de las pesquerías marinas son los siguientes:

1. Muchas especies de peces capturados por habitantes de un Estado en aguas territoriales, pueden ser migratorias y pasar una parte considerada de su ciclo vital a cientos o miles de kilómetros del sitio de su captura, así la albacora y el atún de aleta azul capturados frente a las costas de California pueden haber emigrado de las costas de Japón; el salmón que

se ha criado en los ríos de Colombia, puede ser capturado a 1,500 km. de distancia de tierra norteamericana.

2. Los barcos pesqueros de alta mar, que se encuentran más allá de las aguas territoriales, pueden ser administrados a través de leyes internacionales, tal como se estableció en Ginebra en 1958, en la Convención de Pesquerías y de los Recursos Vivos de Alta Mar.
3. Muchos productos pesqueros marinos tienen mercado internacional, por ejemplo los norteamericanos pueden consumir atún pescado en aguas del Atlántico o del Pacífico.
4. Las embarcaciones pesqueras norteamericanas se desplazan fácilmente hasta las costas de Chile, más aún la industria norteamericana procesadora de productos pesqueros es muy activa en Puerto Rico y África Occidental, entre los convenios internacionales de pesquerías marinas que los Estados Unidos han firmado figuran los siguientes:

a. Comisión Internacional del Pacífico.

Esta Comisión fue establecida en 1924, entre sus miembros se encuentran los Estados Unidos y Canadá.

Los barcos de mero, estaban en declinación hacia principios de 1917, en gran parte a consecuencia de los esfuerzos de la Comisión, los rendimientos de mero se incrementaron considerablemente, entre las previsiones directamente causantes de este aumento, se encuentra el establecimiento de cuotas de captura en cuatro áreas costeras del Pacífico, las temporadas restringidas y la prohibición de pescar en áreas caracterizadas por existir peces pequeños.

b. Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico del Noroeste.

Establecida en 1949, son miembros de esta Comisión Alemania, Canadá, España, Francia, Italia y Noruega.

c. Comisión Interamericana del Atún Tropical.

A diferencia de otras Comisiones que generalmente se establecen sólo después que el recurso ha sufrido una severa declinación, la C.I.A.T. se estableció durante la aparente abundancia del atún, el cuartel general se encuentra en California adyacente al Instituto Oceanográfico Scripps, la C.I.A.T. tiene laboratorios y estaciones de campo en Puerto Rico, Perú y Ecuador.

Esta Comisión ha realizado estudios del atún skipjack, en áreas muy alejadas.

d. Comisión Internacional de las Pesquerías del Pacífico.

Fue establecida en 1952, sus miembros incluyeron a Canadá, Japón y los Estados Unidos, ésta establece que una nación miembro deberá abstenerse de explotar cualquier especie que esté siendo totalmente

utilizada y bajo administración conservacionista por otras naciones.

Pesca del camarón.

En el laboratorio de biología marina de la oficina en Galveston, Texas, las investigaciones están siendo conducidas a estudios intensivos de varios aspectos de la biología del camarón, inclusive su comportamiento, hábitos alimenticios, migración, tasas de crecimiento, proporción de sexos y efectos de la contaminación.

Especialmente se está dando énfasis a los efectos destructivos que ocasiona el drenaje de áreas que para objetivos de urbanización, se tienen en los estuarios que son utilizados por el camarón.

Mamíferos marinos.

Los recursos pesqueros incluyen a las ballenas, las moras, las nutrias, los manantíes y la foca peleterera, a través de los siglos estos mamíferos han proporcionado al hombre una variedad de materiales valiosos como alimentos, pieles, aceite y combustible.

Se tiene que considerar la conservación y ecología de estos mamíferos.

Foca peletera de Alaska.

Esta foca es observada durante la estación invernal de unos 15 a 80 km. de distancia, frente a las costas de California, alimentándose de calamares y peces pequeños y buceando con frecuencia a más de 50 mts. de profundidad, esta foca migra anualmente de sus áreas de reproducción en las islas Pribilof (a unos 500 km. al oeste de Alaska) y Commander, en el mar de Behring a sus áreas de invernación a lo largo de las costas japonesas y de California, estos viajes pueden abarcar varios miles de kilómetros.

Producción de la foca peletera de Alaska.

Los grandes machos llegan a pesar de 255 a 300 kgs. y las pequeñas hembras pesan solamente de 25 a 50 kgs., el macho sexualmente maduro (que generalmente inverna cerca del Golfo de Alaska) arribó a las zonas de reproducción hacia fines de Mayo o principios de Junio, antes de que la nieve se haya fundido, inmediatamente

delimita su territorio que es generalmente de 12 mts. de diámetro, este territorio es defendido a lo largo de dos meses que dura la temporada de reproducción.

Las hembras dan nacimiento a una sola cría, inmediatamente después de haber regresado a sus áreas de invernación frente a las costas de California y son cubiertas de una o dos semanas por el dueño de la manada.

Resistencias ambientales.

La foca peleterera está acosada por el tiburón y la ballena, sin embargo el más grande asesino de las focas es el hombre. En 1786, cuando los rusos descubrieron los rebaños de focas de la isla Pribilof, existía un número de casi 2.5 millones de ejemplares, sin embargo, a principios del siglo, la foca peleterera de dicha isla fue casi extinta debido a la pesca comercial de Japón, la U.R.S.S., Canadá y Estados Unidos; la técnica de pesca fue especialmente destructiva, porque el animal era cazado durante su migración a través de las aguas abiertas, los pescadores de focas las atrapaban cazándolas desprevenidas desde sus canoas. A fines del siglo XIX la pesca rápidamente se extendió y hacia 1879, embarcaciones de 70 toneladas

transportaban a los cazadores y a sus canoas a las áreas de pesca; aproximadamente la mitad de la matanza por pesca pelágica fue dirigida hacia hembras preñadas; casi un millón de pieles se obtuvieron de las aguas oceánicas desde 1868, cuando Alaska fue anexada por los Estados Unidos en 1909. Bajo esta intensa presión de caza, para 1910, los rebaños de la isla Provilof decrecieron de su número original de 2.5 millones a sólo 140,000.

Para acabar con estas matanzas, Estados Unidos, Japón y más tarde Canadá, firmaron un acuerdo; según los términos de éste se autorizaba la caza únicamente en los territorios de reproducción en las islas de Roben y las Commander.

sólo se podía capturar a los machos calibes, muy fáciles de aislar del resto de la manada.

En la actualidad, la población de osos marinos del hemisferio norte es de unos 2.000.000, puede decirse que este problema está solucionado, con tal de que continúen estando protegidos y de que la contaminación no los esterilice.

En 1973 se creía que habían desaparecido los osos marinos, en ese año se descubrió una limitada colonia en las islas de Guadalupe, que en el Golfo de California compartían la isla con el elefante marino, por mucho tiempo se les creyó extintos; también aquí se descubrió una pequeña población, que por la cooperación de Estados Unidos y México está en vías de recuperación.

Los elefantes marinos del noroeste, que en otro tiempo se encontraban hasta 1,500 km. al sur de la bahía de San Francisco, fueron objeto de una caza intensiva entre 1818 y 1880.

Hacia 1880 apenas subsistía una manada; en los años siguientes unos 300 elefantes marinos fueron exterminados.

En la isla de Guadalupe frente al Golfo de California, 20 años después, se descubrió un pequeño grupo compuesto por lo menos de 100 elefantes marinos, estos animales habían sobrevivido porque su territorio era una playa aislada y sobre todo porque estaban protegidos por un acantilado de 100 mts. de altura.

Las autoridades mexicanas pusieron fin a la matanza en 1911 y hacia 1922, una vez que el gobierno revolucionario se estableció definitivamente, en la isla de Guadalupe quedó establecida una guarnición encargada de hacer respetar la Ley; en la actualidad de 10,000 a 15,000 elefantes marinos del norte pueblan las islas de Guadalupe, San Jerónimo y Santa Bárbara en California Sur.

Ballenas.

La ballena azul llega a tener una longitud de 30 mts.; es el animal más grande sobre la tierra.

Las ballenas pueden ser divididas en dos grupos principales, los cuales son los siguientes:

Las ballenas con barba y las ballenas dentadas; las dentadas incluyen a la orca y a la ballena esperma, las cuales se alimentan de pulpos, camarones y peces mamíferos, la orca caza en grupos y se sumergen a profundidades considerables en busca de presas.

La ballena de esperma elimina una compacta masa de excretas conocidas como ámbar gris de alto valor como base

de perfumes.

La ballena barbada incluye a la ballena gris y a la ballena yubarta, la edad de las ballenas se puede determinar por las variaciones de crecimiento estacional de las placas, así como por el número de corpora albicanis en los ovarios.

La ballena gris de California.

La especie que el hombre tiene más oportunidad de observar es la ballena gris de California, que permanece largas temporadas frente a las costas de California; este animal tiene de 10 a 15 mts. de longitud, pesando cerca de 20 tons. y es la ballena más conocida a lo largo de la costa del Pacífico, después de permanecer el verano en el Pacífico norte y en el Océano Artico, la ballena gris se desplaza hacia el sur, a las lagunas de investigación frente a las costas de Baja California, allí en aguas tibias, las hembras ponen a su ballenato de casi 4.5 mts. de longitud con un peso de media tonelada.

Hacia 1850, observadores de la región de San Diego en California podían contar 1,000 de estos mamíferos, sin

embargo matanzas de hembras preñadas en sus áreas de
pariación, causaron también la extinción de las
poblaciones de la costa del Pacífico.

La recuperación de la ballena gris no se explica
únicamente por las medidas de salvamento de que ha sido
objeto; en la actualidad, la población de ballenas grises
de la costa oriental del pacífico ha superado a los 10,000
ejemplares.

La industria ballenera.

En 1847, cuando la industria ballenera
norteamericana se encontraba en su punto óptimo, una flota
de 747 embarcaciones con una capacidad de 234,000 tons.
representaba una inversión de 20 millones de dólares, se
hacía a la mar y producía a la industria 7.000,000 de
dólares anuales procedentes de las ventas de aceite y
huesos de ballena.

En esta época era cuando las ballenas tenían
posibilidad de sobrevivir peleando, cuando el arma era el
arpón lanzado por el brazo del ballenero.

En 1965 la industria ballenera norteamericana operaba sólo en tres estaciones costeras, 2 en California y 1 en Warreton Oregon. Trabajando de Abril a Noviembre, en esas estaciones atraparon un total de 274 ballenas; 7 especies incluyeron 147 rorcuales comunes, 27 yubartas, 20 grises y 2 azules, las 20 ballenas grises se atraparon mediante permiso especial para propósitos de investigación.

La Organización ha hecho ilegal que los barcos fábrica operen en áreas de reproducción y ha impuesto restricciones para la captura total de cada especie, ésta utiliza "Unidades Ballenas" como base de las regulaciones de captura, así una unidad puede capturar el equivalente a una ballena azul, 2 rorcuales ó 2 medias yubartas.

Los reglamentos de la Comisión Internacional Ballenera de la Comisión, establece que la captura de estos animales se limitará en los años de 1964 a 1965 a 4,000 unidades; las flotas de la U.R.S.S., Noruega y Japón sobrepasaron sus cuotas, por lo que en 1965 la U.R.S.S. y Japón, que fueron los que más pesca pelágica practicaron, firmaron un Acuerdo para detener la captura lo suficiente como para permitir una cosacha anual de 20,000 rorcuales y

5,000 ballenas azules.

La industria ballenera actual no se parece en nada a la legendaria manera de matar a las ballenas.

Desde un helicóptero de reconocimiento localizan las manadas de ballenas y le informan al barco ballenero. El cañón situado sobre una plataforma giratoria está cargado con un arpón de 70 a 90 kilos, provisto de una cabeza explosiva (que estalla de 3 a 5 segundos después de haber penetrado en el cuerpo de la víctima), a este arpón va unido un cable metálico cuya extremidad se ata a una cabina hidráulica; si el primer arpón explosivo no causa la muerte del animal, el cañonero dispone para rematar su tarea de un segundo arpón sin cable. Para que la ballena no trate de escapar, la tripulación pasa en torno de su cola una amarra (para evitar que se pierda) y luego le perfora el abdomen y le inyecta algunas decenas de metros cúbicos de aire comprimido.

Si la pesca de la ballena continúa al ritmo actual, dentro de poco tiempo estas flotas no tendrán ya razón de ser, las ballenas que hayan sobrevivido a los horrores de esta persecución serán tan escasas que es

dudoso que se pueda reconstituir algún día una población de ballenas, una suspensión total de la caza de ballenas rorcuales y ballenas grises es la única esperanza de salvarlas.

Los zoológicos claman una tregua de por lo menos 10 años, pero se necesita más tiempo, un siglo tal vez, para que especies como el rorcual, casi extinta y cuyo ritmo de reproducción es muy lento, pueda superar la situación; únicamente los Acuerdos Internacionales entre los países que tienen flotas balleneras podrían salvar a las ballenas.

El hombre protector.

Se han ido fundando numerosos organismos de protección de la naturaleza que se proponen salvaguardar las especies animales. Uno de estos organismos es la Comisión Internacional Ballenera que se creó a mediados de los años 40's para controlar la caza de la ballena, la mayoría de las grandes potencias son miembros de la Comisión; el objetivo de este organismo internacional es establecer para cada país una cifra máxima de capturas, compatible con la supervivencia de las especies.

La Comisión se reúne una vez al año, ha obtenido de todos los países signatarios que dejen de matar rorcuales, pero dos países no miembros (Perú y Chile) continúan hasta la fecha matándolas.

Los comerciantes de la industria ballenera no cumplen con las disposiciones, por lo que la Comisión toma medidas cada vez más drásticas que si se llevaran a cabo podrían salvar a la mayoría de las ballenas.

El hombre destructor.

Es responsable de la muerte de miles de millones de animales, caza de forma abusiva, contamina las aguas; la actividad de la pesca ha desaparecido de la superficie terrestre o amenaza peligrosamente con hacerlo; un buen número de animales tales como morsas, focas y ballenas son algunas de las especies más cruelmente asesinadas.

5.6 Aspectos científicos y técnicos de la administración pesquera.

Los aspectos científicos y técnicos de la administración pesquera son de índole diferente según las

condiciones de cada región.

A menudo la solución de los problemas tropieza con realidades sociales y económicas que indican la necesidad de transformaciones en las relaciones de producción y en el status educativo antes de intentar la aplicación de proyectos de desarrollo.

El desequilibrio es originado por la explotación unilateral de las especies, especialmente el camarón.

Sistema actual de vedas.

Dando cumplimiento a la normatividad que establece que los recursos pesqueros en el océano y aguas interiores se exploren óptimamente, se ha procedido a establecer nuevos preceptos legales que incluyen lo siguiente:

1. Vedas revisadas o nuevas.

2. Reglamentación a las características de la pesca para que no causen daño a las especies marinas o capturen selectivamente.

3. Mejoramiento de las condiciones ambientales adversas. combate a la producción o contaminación industrial de las aguas.
4. Aplicación cada vez más amplia de los métodos de cultivo.

La política pesquera constituye los objetivos a satisfacer por medio de la aplicación de un sistema de vedas, los cuales son los siguientes:

1. Buscar un conveniente equilibrio entre la necesidad de proteger los recursos naturales de la nación, más intensamente explotados, y los intereses de los beneficiarios.
2. Hacer extensiva la protección exclusivamente a los casos que lo ameriten y no aquéllos en que la subexplotación de una especie o región sea evidente.
3. Mantener indemne un recurso natural sin que ello implique obstáculo y suficiente aprovechamiento.

Las especies más aptas para soportar una explotación intensa, son aquellas de rápido crecimiento, madurez sexual y alta fecundidad.

Sin embargo, si todo se mantiene a niveles normales, las especies con estas características tendrán poca probabilidad de agotarse cuando se sujete a una explotación reglamentada.

Las vedas no deben aplicarse indiscriminadamente o sin criterio al grado de constituirse en obstáculo al desarrollo de la pesca. Se considera que entre las más importantes funciones de la Dirección General de Pesca se encuentra en primer término vigilar en forma permanente y científica la condición de los recursos pesqueros afectados necesariamente por la intensidad de la pesca aplicada sobre ellos.

A través de los elementos técnicos que laboran en ella, la Dirección General de Pesca diagnosticará la situación de una pesquería hasta donde lo permiten los elementos naturales con que cuenta y emiten sus disposiciones basadas en criterios biológicos con el objeto de mantener las capturas dentro de los límites que

no pongan en peligro la permanencia de los recursos disponibles.

En los últimos años las investigaciones de los biólogos de la Dirección General de Pesca, y tomando en consideración hechos económicos y sociales, se ha efectuado una revisión total del sistema de vedas dando por resultado la aplicación experimental de nuevas reglamentaciones sobre especies cuya explotación no estaba reglamentada.

Se ha emprendido una labor educativa y de convencimiento entre pescadores e industriales para incorporarlos a la tarea de mantener los recursos que aprovechan.

Se han establecido los siguientes sistemas:

1. La veda para el camarón, tanto en aguas protegidas como oceánicas, la cual satisface plenamente las necesidades de la actividad económica que sustenta dicho recurso.

Al tiempo que se logra un equilibrio entre las

diversas formas de explotación se obtiene un rendimiento satisfactorio de las mismas, el estudio de medidas protectoras para la especie de camarón.

2. Los ostiones se protegen mediante vedas científicas y de métodos de cultivo ya aprobados.

Las especies que están en proceso de estudio son las siguientes:

- La tortuga.
- La almeja.
- El tiburón.
- La lisa.
- La sierra.
- El mero.

La tecnología de la pesca, captura y elaboración.

La captura de los peces y demás animales acuáticos presentan problemas debido a las inadecuadas redes que son utilizadas, se deben de mantener las capturas dentro de

los límites que no pongan en peligro la permanencia de los recursos disponibles, son muchos los procedimientos para detener o impedir el agotamiento de las más valiosas especies comerciales, la consecuencia es que se ha desacreditado la idea de que los recursos pesqueros son inagotables.

En México la situación pesquera general es de subexplotación, ya que sólo en algunas especies se presenta el problema relativo al agotamiento.

La reglamentación a la pesca como medida preventiva para su captura, algunas son las siguientes:

1. Suspender la extracción en determinadas épocas del año, mediante un sistema de veda, con el objeto de impedir la captura de ciertos elementos de la población que se consideran importantes para la sobrevivencia de las especies.
2. Establecer un límite o cuota a la captura después que se tiene una estimación más o menos aceptable del monto de la captura máxima

promedio sostenible.

3. Establecimiento de "Zonas Prohibidas" o "santuarios", donde se refugien las especies durante las etapas que ameriten conservación o sean áreas de reproducción.
4. La prohibición de métodos destructivos de captura (uso de dinamita, redes de malla muy fina para especies que alcanzan talla muy grande).
5. La prohibición de que se alteren los ambientes naturales por acción directa o indirecta del hombre (contaminación de diferentes clases y modificación física o química de los lugares en que viven las especies).

Desde luego que la aplicación de una o varias medidas depende en primer lugar de las características particulares de cada especie y de la evolución de la pesquería basada en ella.

Cada especie presenta una serie de características

que constituyen un comportamiento y un conjunto de carácter en cuanto a crecimiento, reproducción y distribución geográfica en sus diferentes etapas de desarrollo.

Educación pesquera.

La educación técnica de los pescadores es uno de los factores importantes, la Dirección General de Pesca ha establecido 4 escuelas prácticas de pesca, las cuales son las siguientes:

- Alvarado, Veracruz.
- Lerma.
- Campeche.
- Manzanillo, Colima.

Estos Centros se han reorganizado hacia un tipo de instrucción de práctica tanto en el aspecto marino como en el pesquero.

Para mantener la vida económica de las regiones y puertos pesqueros es necesaria la conservación de los recursos marinos.

De los resultados del programa de investigación en relación a las realizaciones, se distinguen los siguientes:

1. Las publicaciones de divulgación técnica y científica ya editadas, las cuales incluyen calendarios de abundancia relativa de las especies.
 2. Nuevas y efectivas reglamentaciones para lograr mejor explotación de las más importantes especies.
 3. Creación de nuevas escuelas de pesca.
 4. Asesoría de todo tipo a los pescadores e industriales.
 5. Explotación pesquera y creación de Centros de Tecnología.
 6. Intenso intercambio de instituciones científicas del país y del extranjero.
-

7. Reiterado propósito de recuperar en la práctica los recursos pesqueros.

Alternativas para obtener una solución.

Para poder terminar con la pesca excesiva, sería necesario que cambiara el principio fundamental de que nadie es el dueño de los peces hasta que los captura, debería haber también alguna clase de distribución internacional de los beneficios procedentes del mar.

En el caso de los peces, significa controlar cada stock durante todo el ciclo vital y en todo su alcance geográfico; desgraciadamente los peces no son sedentarios ni son elementos separados que se puedan distribuir fácilmente entre los propietarios distantes.

Ampliación de las zonas pesqueras nacionales.

No es sorprendente que numerosos países, particularmente los que no pueden jugar un papel determinante en los procesos de toma de decisiones internacionales, estén reaccionando ante la escasez de zonas pesqueras y estén presionando para que se reconozcan

.....

sus reclamos de control de propiedad nacional sobre zonas pesqueras o parte de dichas zonas cercanas a sus costas; como muchas zonas de pesca son objeto de rivalidad entre Estados vecinos o entre pescadores móviles y otros más estacionarios, numerosas adjudicaciones tendrán que negociarse internacionalmente.

Cada país costero tendrá responsabilidades especiales para mantener la productividad de los recursos vivos de su zona económica y tendrá derecho respecto de esos recursos vivos, más allá de esas zonas se podría regular el uso de los seres vivos que tienen características migratorias limitadas interdependientes con los de la zona.

Las especies muy migratorias están reglamentadas por autoridades multinacionales establecidas expresamente para ese fin.

Derechos sobre la pesca antes de la captura y sobre la base de la proximidad cambiarían la actual distribución de algunos recursos pesqueros basados en la capacidad para recolectarlos. Algunas de las naciones que apoyan esta tendencia ya han realizado el cambio, como las

siguientes:

- Perú.
- Ecuador.
- Chile.
- Brasil.
- Argentina.
- Estados Unidos.

Los países que reclaman derechos históricos sobre ciertos peces, se oponen a la adjudicación de derechos basados en la proximidad. La propuesta de Nueva Zelanda confiere a los Estados costeros responsabilidad y control sobre las especies que habitan en las áreas de la costa, también impone a los Estados costeros la obligación de asegurar que la pesca no exceda la máxima producción tolerable y que cualesquiera que sean las restricciones que impongan a la pesca, no impida la máxima utilización de los stocks dentro de los límites de conservación razonables; el problema de tal formulación es que no hay mecanismos para determinar qué es lo que constituye la máxima utilización de los stocks dentro de los límites de conservación razonables.

El principal argumento del establecimiento de zonas pesqueras es que los peces no obedecen a las fronteras nacionales, algunos se mueven paralelamente a las playas, pero recorriendo por lo menos largas distancias, atravesando por el mar muchos límites terrestres, otros peces nadan perpendicularmente a la orilla, llegando en algunos casos más allá de las 200 millas que numerosos países defienden ahora como su jurisdicción pesquera.

Hay en todo el mundo numerosos peces que no se mantienen dentro de las aguas territoriales durante su ciclo vital.

Comisiones regionales de zonas pesqueras.

En muchas regiones ya se han formado organismos de pesca para desarrollar zonas pesqueras donde los peces estén subexplotados; desgraciadamente no se ha logrado impedir el agotamiento de las especies y la razón fundamental de su falta de éxito radica en que no se establecen derechos de pesca antes de la captura.

Aunque los Estados signatarios obedezcan todas las

normas para preservar un stock, otras naciones como la U.R.S.S. y Japón con sus flotas de alcance mundial pueden entrar a recoger donde los signatarios se abstienen de hacerlo.

La Comisión Interamericana para el Atún Tropical, la Comisión Internacional para el Halibut del Pacífico y la Comisión Internacional para las Zonas de Pesca del Salmón en el Pacífico emplea investigadores de Canadá y Estados Unidos.

El informe sobre los Organismos Regionales de la Pesca de la F.A.O. fue muy importante para contribuir con este fin a proteger las especies marinas, el cual fue presentado en 1988 al "Comité de las Naciones Unidas sobre el Uso del Lecho Marino dentro de las Aguas Territoriales de un solo País durante su Ciclo Vital".

Los organismos reguladores de la pesca poseen facultades de hacer medidas de conservación de las especies marinas pero necesitan la ayuda del gobierno para que los pescadores las lleven a cabo.

Es probable que una combinación de las Comisiones

nacionales y las regionales de la pesca sea la respuesta predominante de la Comisión internacional frente a la pesca excesiva, el despilfarro económico y los conflictos internacionales asociados con el régimen que permite el acceso a los recursos de los océanos. Pero esta solución sólo puede llevarse a cabo por la responsabilidad compartida que puede servir de base a un conjunto de principios básicos de orientaciones de acción para la administración internacional de los recursos vivos del océano.

Debido a que los recursos vivos del océano se comparten, cualquier grupo con autoridad los quiere explotar y eso está incorrecto porque ningún grupo puede tener derechos de propiedad absoluta sobre los recursos vivos aunque se encuentren dentro de su jurisdicción.

Este principio debe aplicarse sea que se considere que los recursos pesqueros son propiedad del mundo entero.

Las normas de control para implementar los principios mencionados deberán ser establecidos por una Comisión Mundial de Pesca, institución que contara con responsabilidad universal. Una de las responsabilidades

más importantes de esta Comisión será nombrar un Consejo científico para determinar los niveles máximos de producción admisibles para especies específicas.

Esta Comisión absorberá aquellos servicios de la FAO que se ocupa de la pesca y donde es necesario instalar grupos de expertos para la conservación de las especies pesqueras.

La Comisión Mundial de Pesca estará facultada para delegar autoridad en países o grupos de países que quieren combatir la subexplotación de las especies pesqueras por medio de comisiones funcionales o regionales. Tales organismos tendrán que ser también los encargados de resolver las disputas.

Dentro de las normas de control establecidas por la Comisión Mundial de Pesca todas están enfocadas para la administración de los recursos vivos, también la Comisión tendrá administración directa y autoridad para adjudicar especies muy migratorias como el atún y la ballena.

Orientación de acción para proteger a las especies pesqueras.

Todos los Estados deben comprometerse a respetar ciertos procedimientos para la administración de los derechos de explotación y para la conciliación de las disputas, deberá velarse porque los países cumplan un trato que fijara límites a la producción máxima, además de establecer las pautas institucionales y de someter a las naciones a ciertos procedimientos, el tratado determinará qué regiones pertenecen a cada país.

Conservación de los océanos.

La protección del medio marino debería de ser declarado objetivo prioritario por todos los gobiernos del mundo, la contaminación no deja de asolar el mar, a pesar de acciones primitivas o de decisiones internacionales muy positivas, todo comenzó con el desarrollo de las grandes flotas de pesca industrial, la mayoría de las grandes especies con interés económico están en disminución y algunas que parecían incontables se encuentran en peligro de extinción como el bacalao, la pesca no es única responsable de la disminución de las especies marinas

también juega un papel muy importante, la contaminación se puede producir por medio de un accidente en una perforación, otros son menos visibles como aquéllos que resultan de la inmersión de los resultados radiactivos de las moléculas químicas originadas por la industria, un gran número de criaturas marinas fijan estas substancias. Uno de los peligros que acechan al medio marino lo constituye la construcción mecánica de las costas, el hombre las ataca con excavaciones y dinamita con el fin de construir aeropuertos y complejos turísticos, destruye así la franja costera donde viven las algas y donde desovan la mayoría de los animales marinos. Debemos de reaccionar con urgencia, no podemos esperar nada de los océanos si los seguimos destrozando al ritmo que lo hacemos en la actualidad, para ello debemos de preservar el capital único representado por cada especie animal. Es indispensable la creación de parques marinos y de santuarios de la naturaleza, algunas regiones se deben declarar fuera de explotación, también debemos analizar cualquier proyecto industrial o urbano que queremos realizar.

CONCLUSIONES

1. El Derecho Marino es la rama del Derecho que se ha ocupado y se ocupa de las manifestaciones jurídicas que se relacionan con los actos ejecutados por el hombre sobre el mar, en la navegación, en puertos y costas.

En los últimos años el Derecho Marítimo ha sufrido profundas transformaciones, los cambios notables que se han operado se deben a los asombrosos progresos logrados por la ciencia y la tecnología, así como el surgimiento de una clara conciencia política entre los países en vías de desarrollo que con justo derecho quieren aprovechar los recursos naturales para elevar su nivel de vida.

El Derecho Marítimo crea un nuevo régimen legal para océanos y mares en relación con los Estados con ribera o sin ella, es decir, de alcances mundiales e igual para todos, un derecho más justo, más equitativo, universal y democrático que por lo mismo se encierra las aspiraciones de todos los pueblos de la tierra.

El Derecho Marítimo fija los espacios marítimos para regular las actividades de los Estados sobre el agua.

2. Fuente del Derecho Internacional.

A. La costumbre.

B. Tratados.

a. Costumbre. Es la fuente principal del Derecho Internacional y por ello los grandes Estados marítimos han de ejercer poderosa influencia en el desarrollo del mismo.

b. Tratados. Puede considerarse un principio de Derecho Internacional y por ello los grandes Estados marítimos han de ejercer poderosa influencia en el desarrollo del mismo.

3. La Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se reunió en Ginebra el 24 de Febrero al 27 de Abril de 1958, asistieron participantes de 86 Estados de los que 79 eran miembros de las Naciones Unidas.

Las labores de la Conferencia se concretaron en 4 Convenciones:

- Convención sobre el Mar Territorial.
- Convención sobre la Pesca.
- Convención sobre el Alta Mar.
- Convención de los Recursos Vivos de Alta Mar.

4. Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar.

Se reunió en Ginebra del 17 de Marzo al 26 de Abril de 1960, con participantes de 88 Estados, de los que 82 eran miembros de las Naciones Unidas.

La delegación de México asistió dispuesta a cooperar con los Estados participantes para la concentración de un acuerdo justo y equitativo aceptable para todos al mismo tiempo de que tal solución sólo podría lograrse si se tomaba como punto de partida la realidad.

5. La Convención de Nueva York se reunió en Junio de 1965 y reglamentaba los principios sobre el comercio de tránsito de los países sin litoral.

Las principales restricciones que contiene la Convención proviene de la facultad reconocida de los Estados para suspender el libre tránsito por motivo de salud pública, seguridad moral, iguales restricciones podrán imponerse en tiempo de guerra.

6. La Conferencia de Ginebra, se reunió con la intervención de 86 delegados el 24 de Febrero de 1958 estableciendo un acta que contenía 4 Convenios, los siguientes:

El Alta Mar, las Pesqueras y la Conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar, la Plataforma Continental y el Mar Territorial.

7. Los Tratados de la Amistad, Comercio y Navegación celebrado entre México y otros países convienen en considerar como límite del mar territorial en sus costas respectivas, la distancia de tres leguas marinas, contadas desde la línea de la marea baja.
8. Las pesquerías son la extensión y límite de los Derechos del Estado costero en materia de pesca, en la zona económica en la que se establece lo siguiente:

- a. obligación de respetar las reglas establecidas por el Estado costero en ejercicio de su Derecho Soberano.
 - b. El Derecho del Estado costero de adoptar únicamente medidas de conservación con otros Estados y organizaciones internacionales competentes, consagrando ciertos principios de obligatoria aceptación.
9. Es deber de todo barco no omitir esfuerzos por salvar vidas y prestar toda clase de ayuda a otro barco. Esto fue reconocido por el Tribunal del Almirantazgo y el incumplimiento de ayudar a un barco dañado en colisión se castigaba con que se obliga al barco cumplidor a sufragar los gastos del pleito, aunque quedase libre de culpa.
10. Los Estados dictarán para sus buques disposiciones que garanticen la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a lo siguiente:
- a. La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los

abordajes.

b. La tripulación ha de ser adecuada a la necesidad del buque.

c. La construcción, el equipo, las condiciones de navegación del buque.

11. Es deber del patrón o persona encargada de un barco, prestar ayuda posible para salvar vidas en el mar. El jurista llamado Alexander Cockburn expresaba la norma tradicional de que un barco ha de hacer cuanto pueda para salvar vidas aun cuando se perjudique en sus propios intereses materiales.

12. La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar tuvo el mayor número de participantes, 149 quedaron registrados.

Lo que persigue la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es una decisión obtenida por la mayoría de votos independientemente de que se obtenga una ley internacional o un acuerdo ampliamente negociado, que si bien no obtenga el

.....

entusiasmo de todos, tampoco suscite resistencia.

En el primer período de sesiones de la Conferencia, América Latina estuvo representada por cinco vicepresidentes que fueron México, Argentina, El Salvador, Chile y Perú.

El segundo período de sesiones de la Conferencia, fue celebrada el 20 de Junio al 29 de Agosto de 1974 y se ocupó de los temas de la prevención del medio marino y del desarrollo y transmisión de tecnología.

13. La contaminación puede ser producida por actividades relacionadas con la explotación y exploración de los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional, de fuentes terrestres, hidrocarburos halogenados, el petróleo, sustancias químicas inorgánicas, sustancias químicas orgánicas y sólidos de suspensión.
14. Las medidas que se deben de tomar para prevenir, reducir y controlar la contaminación es la evacuación de sustancias tóxicas perjudiciales conocidas o nocivas especialmente las de fuentes terrestres desde

la atmósfera o a través de ella.

Los buques deberán prevenir accidentes para garantizar la seguridad del mar.

Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar las actividades bajo su jurisdicción que se realice de forma que no causen perjuicios de contaminación a otros Estados y su medio ambiente.

La contaminación causada por instalaciones y dispositivos utilizados en la explotación o en la exploración de los recursos marítimos incluyendo medidas para prevenir accidentes en el mar, y garantizar la seguridad de los ríos, mares, lagos y lagunas.

15. Las instalaciones destinadas a la extracción del petróleo y las naves para su transporte están garantizadas contra las fugas de petróleo, pero en ocasiones las medidas no son suficientes para evitar los accidentes ocasionados por el petróleo.

En 1954, se creó la Convención Internacional para la

Prevención del Mar por el Petróleo, su reglamento prohíbe verter en el mar productos del petróleo, pero las medidas son insuficientes para prevenir que el petróleo se difunda en el mar.

Una industria que consagra cientos y cientos de millones para explotar el mar debería de realizar múltiples esfuerzos para proteger la vida marina.

16. Los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o conferencias diplomáticas establecen reglas y estándares para prevenir la contaminación causada por los buques y establecerán sistema de ordenación del tráfico, destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que pueden provocar la contaminación.
17. Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que se hayan dictado de conformidad con el artículo 208 y dictarán leyes, reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación de los mares resultantes de actividades relativas a los

fondos marinos.

18. La investigación científica marina se realizará exclusivamente con fines pacíficos y se deben llevar a cabo todos los reglamentos dictados por las convenciones para la protección del medio marino.

19. Los Estados cooperarán directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes para promover estudios, realizar programas de investigación científica marina y fomentar el intercambio de la información y de datos obtenidos con respecto a la contaminación del medio marino.

Procurarán participar en los programas regionales y mundiales encaminados a obtener los conocimientos necesarios para evaluar la contaminación, su trayectoria, sus riesgos y sus remedios.

20. Las organizaciones internacionales son los organismos intergubernamentales constituidos por los Estados que les hayan transferido competencia.

Las organizaciones internacionales podrán firmar

cuando la mayoría de sus Estados miembros sean signatarios de ella.

21. Los Estados y las organizaciones internacionales del área afectada cooperarán en todo para eliminar los efectos de la contaminación, reducir y proteger los daños. Con ese fin los Estados promueven planes de emergencia para hacer frente a la contaminación.

Los Estados cooperarán para promover estudios científicos, realizar programas de investigación encaminados a obtener que la contaminación reduzca.

22. Los Estados cooperarán en el plan mundial y cuando proceda en el plano regional directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes en la formulación y procedimientos recomendables de carácter internacional, que sean compatibles para la preservación y la conservación del medio marino.

23. Actualmente los pinnípedos están protegidos para evitar las intensas matanzas que los ponga en peligro de extinción.

se debe evitar contaminar los mares porque es el habitat de estos animales.

24. Si la pesca de la ballena continúa al ritmo actual dentro de poco tiempo estas flotas no tendrán ya razón de ser y es muy dudoso que puedan reconstituir algún día una población de ballenas.

Una suspensión total de la caza de las ballenas rorcuales y ballenas grises es la única esperanza para salvarlas.

25. Para poder terminar con la pesca excesiva sería necesario que cambiara el principio fundamental de que nadie es el dueño de los peces hasta que los captura, debería haber alguna forma de distribución de los beneficios procedentes del mar.

26. Todos los Estados deben comprometerse a respetar ciertos procedimientos para la administración de los derechos de explotación y para la conciliación de las disputas.

Deberá velarse porque los países cumplan un trato que

fijara límites a la producción máxima.

27. La protección del medio marino debería ser declarada objetivo prioritario por todos los gobiernos del mundo.

La mayoría de las grandes especies con intereses económicos están en disminución y algunas que parecían inagotables se encuentran en peligro de extinción.

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

1. Alcocer Berrizabal, Cristina. Conceptos Jurídicos en Materia de Pesca a Nivel Internacional. Departamento de Pesca, México 1981, primera edición. 174 pp.
2. Amerasinghs, Roy. Las Naciones Unidas y el Mar. Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación, México, 1974, 209 pp.
3. Anerasinghe Strauopoulos Roy. Unitar. Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1974, primera edición, 98 pp.
4. Azcárraga, José Luis. Derecho Internacional Marino. Revista Española de Derecho Internacional, México 1987, tomo V, págs. 150 pp.
5. Baskin, James. Questions de Droit International Relatives de la Pollution des eaux. General de Droit International, segunda edición, 130 pp.

6. Bouchez John. of Bays in International Law. Leiden, México 1989, 234 pp.
7. Cacare Dositif, Louis. Le droit international Public. Edition Dositif, París 1992, cuarta edición, 770 pp.
8. Cano Elvia, Omar. Argentina y su Mar. Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Internacional de Litoral, Argentina 1987, cuarta edición, págs. 127 pp.
9. Castañeda, Jorge. Valor Jurídico de las Resoluciones de las Naciones Unidas, México 1994, tercera edición, 230 pp.
10. Conforti, Louis. Regime Jurídico del Mar. Milán 1992, 338 pp.
11. Culloch Mac. Commercial Dictionary Navigation Act Seamen Maritime Laws. Revista Universitario número 18, tomo II, 81 pp.
12. Ferreyra, Pniteiro. Curso de Derecho Público, tomo segundo, 104 pp.

13. Friedmann, Wolfgang. La Nueva Estructura del Derecho Internacional Mexicano. Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, México 1994, tomo IV, 122 pp.
14. Hernández Reiro, Henaine. La Contaminación del Medio Marino. Cuaderno del Centro de Relaciones Internacionales, tomo VII, México 1988, 294 pp.
15. Hurst Sir Cecil. Whose is the bed of the sea. Revista Universitaria número 18, United States 1982, 250 pp.
16. Lauterpacht Sir Hersch. Tratados de Derecho Internacional Público. octava edición inglesa, Vol. IV, 246 pp.
17. Méndez Silva, Ricardo. El Mar Patrimonial. Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, U.N.A.M., México 1990, 488 pp.
18. Méndez Silva, Ricardo. La Nacionalización y la Expropiación a la Luz de la Soberanía Permanente de los Pueblos sobre sus Recursos Nacionales. Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, México 1989, 84

pp.

19. Méndez Silva, Ricardo. El Mar Patrimonial en América Latina. Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, U.N.A.M., México 1988, segunda edición, 108 pp.
20. Paolillo, Felipe. Revolución de los océanos. Problemas contemporáneos del Derecho del Mar, Revista Uruguaya de Derecho Internacional, Uruguay 1972, tomo IV, 132 pp.
21. Pfirter, Frida. Derecho del Mar, Informe presentado al Interamericano Study Group de United States 1989, 249 pp.
22. Gueneuder, Jean Pierre. Les incidences de L'affaire du Torrey Canyon sur le Droit de la mer, Annuaire Française de Droit International, Francia 1980, 1988 pp.
23. Sepúlveda, Jorge. Curso de Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, México 1990, tercera edición, 119 pp.

24. Sierra O'Reilly, Justo. Lecciones de Derecho Marítimo, Imprenta de Ignacio Cumplido, México 1987, tercera edición, 139 pp.
25. Sierra O'Reilly, Justo. El Derecho del Mar en la Evolución La Contribución de los Países Americanos, Fondo de Cultura Económica, México 1987, 271 pp.
26. Vargas, Carreño, Edmundo. América Latina y el Derecho del Mar, Fondo de Cultura Económica, México 1987, 188 pp.
27. Vargas Carreño, Edmundo. La Anchura del Mar Territorial la Conferencia de Ginebra, México 1972, segunda edición, 487 pp.
28. Yopez, Jesús María. El Mito de la Pretendida Regla de las 3 Millas, Revista Universitaria número 123, tercera edición, 86 pp.