

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

*EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN LA TRANSPORTACIÓN DE  
MATERIALES RADIATIVOS*

## T E S I S

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

ROBERTO ANDREAS CÁMARA STOUGAARD ANDRESEN

DIRECTOR DE TESIS: LIC. ALFONSO MUÑOZ DE COTE OTERO

CD. UNIVERSITARIA D.F. .... Junio 2006



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## AGRADEZCO

A mis padres, Ulla y Ricardo, por su cariño, comprensión y confianza.

A mi abuelo Fernando, por ser una enorme fuente de inspiración, por su insuperable buen humor y simpatía. Fafa, te dedico este trabajo.

A mis hermanos, Rafael y Nicolás.

A mis amigos Razzo, Esteban, Chino, Crespo, Guillaume, Bora, Daniel, Pipe, Morris y Pedro; todos personajes que influyeron mucho —quizás demasiado— en mi formación. Salud.

A los Jessups, Angie, Magda, David, Pablo, Miguel y Toño, por los nueve meses más satisfactorios de mi vida. A pesar de todos los sacrificios, llegar a cuartos de final en el Jessup con ustedes es lo mejor que me llevo de la carrera. Les dedico mi tesis.

A mi tía Jacinta, por ser como una madre los últimos 5 años.

A los compañeros Romualdo, Mayan y Paulina, por su amena compañía.

A los Cámara, por todo su apoyo y aquellos domingos inolvidables en Magnolia.

A Ingmar, por enseñarme a escribir en español.

A mi maestro y amigo, Alfonso Muñoz de Cote, por su apoyo durante la elaboración de este trabajo y a lo largo de mi estancia en la Facultad de Derecho.

A los abogados de P.M.I., quienes aprecio y admiro.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, por TODO.

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I: ANTECEDENTES DEL DERECHO DE PASO INOCENTE.....	6
1.1.    Introducción. ....	6
1.2.    Historia del derecho del mar y surgimiento del derecho de paso inocente. ....	7
1.2.1.    El régimen jurídico del mar en el siglo XVII.....	7
1.2.2.    El mar territorial de tres millas náuticas. ....	11
1.2.3.    Entre el mar de tres millas náuticas y el de doce. ....	13
1.3.    El derecho de paso inocente bajo la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. ....	18
1.3.1.    Las reglas relativas al ejercicio del derecho de paso inocente. ....	18
1.3.2.    Derechos y obligaciones de los Estados ribereños. ....	20
1.4.    Un mar territorial de doce millas náuticas condicionado al respeto del derecho de paso inocente. ....	24
1.5.    Conclusión. ....	27
CAPITULO II: EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN LA ACTUALIDAD. ...	29
2.1.    México y la entrada en vigor de la Convención sobre el Derecho del Mar. ....	29
2.2.    El derecho de paso inocente bajo la Convención de Montego Bay. ....	33
2.3.    Interpretaciones del derecho de paso inocente en la Convención de Derecho del Mar.....	41
2.3.1.    Alemania. ....	41
2.3.2.    Arabia Saudí. ....	42
2.3.3.    Croacia. ....	42
2.3.4.    Irán. ....	42
2.3.5.    Italia.....	43
2.3.6.    Malta. ....	43
2.3.7.    Países Bajos.....	44
2.3.8.    Omán. ....	44
2.3.9.    Serbia y Montenegro. ....	45
2.3.10.    Reino Unido. ....	45
2.3.11.    Yemen. ....	46
2.3.12.    Conclusión. ....	46
2.4.    El derecho de paso inocente para buques de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas. ....	47
2.5.    El derecho de paso en tránsito.....	51
2.6.    El derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas.....	58
2.7.    Conclusión. ....	62
CAPITULO III: COSTUMBRE INTERNACIONAL RESPECTO AL DERECHO DE PASO INOCENTE Y LA TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES RADIATIVOS POR VÍA MARÍTIMA. ....	64
3.1.    Introducción. ....	64
3.2.    Postura de los Estados que comercializan materiales radiactivos... ..	67
3.2.1.    La confidencialidad como medida preventiva suficiente. ....	67

3.2.2. El derecho de paso inocente no excluye la transportación de materiales radiactivos. ....	70
3.2.3. La aquiescencia de los Estados afectados. ....	73
3.3. Postura de los demás Estados: lo nocente de la transportación de materiales radiactivos. ....	73
3.3.1. El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. ....	74
3.3.2. El deber de cooperar para la protección y preservación del medio marino. ....	77
3.3.3. La obligación de notificar. ....	81
3.3.4. Conciliación entre el derecho a ser notificado y el derecho a mantener confidencial información respecto a cargamentos de materiales radiactivos. ....	85
3.3.5. El principio de prevención. ....	87
3.3.6. El principio de precaución. ....	92
3.4. El surgimiento de una regla de costumbre que excluye la transportación de materiales radiactivos del régimen de paso inocente. ....	94
3.5. Conclusión. ....	100
CONCLUSIONES. ....	101
BIBLIOGRAFÍA. ....	104
CONVENCIONES Y RESOLUCIONES INTERNACIONALES. ....	106
DOCUMENTOS OFICIALES. ....	108
HEMEROGRAFÍA. ....	110
JURISPRUDENCIA. ....	112
LEGISLACIÓN NACIONAL. ....	114
PÁGINAS DE INTERNET. ....	115

## INTRODUCCIÓN.

Llevamos ya más de treinta años preocupados por los cambios que está sufriendo nuestro planeta, los cuales derivan, en gran parte, de la negligencia del hombre y su irresponsable comportamiento hacia el medio-ambiente. Apenas con la Conferencia de Estocolmo de 1972, así como con las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de los 70, los Estados decidieron tomar medidas para proteger la tierra o, al menos, prevenir daños severos e irreparables y así tratar de darle un giro al tenebroso camino que ya teníamos bien delineado. Hoy vemos, principalmente a través de la falta de adhesión generalizada al Protocolo de Kyoto, que aún no estamos listos, los ciudadanos del mundo, para poner en un primer plano la ecología y hacer a un lado la economía.

La tala de árboles en el Amazonas, la contaminación atmosférica por las grandes industrias de Estados Unidos de América y de Rusia, los derrames anuales de petróleo, la producción desmesurada de desechos y las guerras son solo algunas de las actividades que día a día destruyen nuestro entorno y dejan sus huellas para las generaciones venideras. “El medio ambiente no es una abstracción, sino que representa el espacio vital, la calidad de vida y la misma salud de los seres humanos, incluyendo generaciones que aun no han nacido”<sup>1</sup>. No sólo es el medio que nos rodea y que nos procura las necesidades básicas,

---

<sup>1</sup> INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons”, Advisory Opinion, 8 de Julio de 1996, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada 3 de enero de 2005, párrafo 29.

también es aquel que rodeará a las generaciones futuras y que a su vez satisfará sus necesidades, cosa que pocos han comprendido hasta ahora.

Pero existe una actividad, particularmente peligrosa, respecto de la cual los países se niegan a modificar su comportamiento, o siquiera traerla a discusión, que se traduce en un conflicto diplomático entre los países menos favorecidos, tanto económica como geográficamente, contra aquellos ricos y desarrollados. Se trata de la transportación de materiales radiactivos por mar,, que con frecuencia amenaza al planeta entero con su extinción, pero sobre todo a las naciones costeras dependientes de las industrias turística y pesquera, que cuentan con un medio ambiente de por sí frágil y dependiente de la benevolencia de la naturaleza. La comunidad internacional, en particular la opinión pública global, se ha mantenido ignorante de esta situación; pocos en realidad tienen conocimiento del peligro que esta actividad conlleva y de la magnitud de los daños que puede causar.<sup>2</sup> México en lo particular está a salvo de la amenaza directa de embarcaciones que transportan materiales radiactivos, pero dado que son substancias que no conocen fronteras en el espacio ni en el tiempo,<sup>3</sup> ningún país puede ni debe considerarse a salvo de los efectos que podría producir un derrame. Es una actividad que no sólo está sujeta a lo negligente y falible del ser humano, sino también a las fuerzas de la naturaleza y, hoy más que nunca, a la amenaza del terrorismo.

---

<sup>2</sup> Cfr. UNIVERSITY OF THE WEST INDIES CENTRE FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, "Vulnerability and Small Island Developing States" mayo 2002, en [www.sidsnet.org](http://www.sidsnet.org), página visitada 26 de diciembre de 2004, pag. 7.

<sup>3</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons", op.cit., pág. 35.

Para entender el peligro con mayor claridad debemos detenernos, imaginar y reflexionar: bastan tres o cuatro kilos de plutonio,<sup>4</sup> un científico dispuesto y una mente que no haya aprendido nada de los horrores de la Segunda Guerra Mundial, para construir una bomba nuclear. Pongamos ahora estos datos en el contexto de un mundo que vive aterrado por la agresividad de los Estados Unidos y su lucha contra el terrorismo. En septiembre del 2001 el mundo presenci6 lo que son capaces de llevar a cabo los terroristas. Con este ejemplo resulta f6cil visualizar a un par de terroristas secuestrando un barco cargado con cuarenta toneladas de plutonio. Estos podr6an entonces hacer tres cosas: robarse el plutonio y con ello construir bombas nucleares; llenar el barco de explosivos y navegar por el mundo al tiempo que amenazan con hacer estallar una bomba capaz de acabar con todos los recursos naturales del oc6ano atl6ntico; o llevar la embarcaci6n a colisi6n contra alg6n puerto estrat6gico, produciendo efectos desastrosos para aquel pa6s desafortunado, en primer lugar, y para los pa6ses vecinos y el medio marino en segundo lugar.

Esto es un ejemplo de lo que podr6a suceder con la intervenci6n de terroristas tecnol6gicamente avanzados; pero existe tambi6n la amenaza provocada por el simple hecho de que el ser humano no es perfecto. Como ejemplo de las consecuencias a las que esta realidad nos puede llevar, tenemos los incidentes de la planta qu6mica de *Bhopal* en 1984 y de la nuclear de *Chernobyl* en 1986; el hundimiento del *Kursk* y los derrames petroleros de

---

<sup>4</sup> Cfr. INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, "Dispute concerning the MOX Plant International Movements of Radioactive Materials, and the Protection of the Marine Environment of the Irish Sea" Request for Provisional Measures and Statement of Case of Ireland, Irlanda Vs. Reino Unido, 9 de noviembre 2001, en [www.itlos.org](http://www.itlos.org), p6gina visitada el 13 de noviembre de 2004, p6g. 13.



los buques *Torrey Canyon*, *Amocco Cádiz*, *Exxon Valdez* y *Prestige*. De igual manera, sabemos que la naturaleza es indomable: basta recordar el maremoto del 24 de diciembre 2004 que acabó con más de 250,000 personas en la región del Océano Índico. Miles de circunstancias podrían provocar un derrame no intencional de materiales radiactivos, lo que afectaría, en el “mejor” de los casos, aguas internacionales, pero muy probablemente, los mares y costas de algún país que ni enterado estaba de que había ese peligro navegando por sus aguas. Éste es el verdadero problema. Los países que comercian con estos materiales, por supuestas razones de seguridad, no dan a conocer la ruta por la cual sus embarcaciones pasan; no previenen ni alertan a los países costeros de las medidas de seguridad que adoptan, abusan con ello del derecho de paso inocente y deján completamente indefensos a estos últimos.

A pesar de que hasta ahora no se tenga conocimiento de que el mar territorial mexicano haya sido utilizado como ruta, nada impide que buques que transportan materiales altamente peligrosos lo hagan, y expongan a la población entera, pero con mayor certeza, a los recursos naturales de la zona económica exclusiva y aguas mexicanas, recursos por los que tanto abogó México en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.<sup>5</sup>

Bajo la falsa pretensión de ejercer el derecho de paso inocente los países exportadores e importadores de materiales radiactivos permiten que sus embarcaciones atraviesen las aguas bajo jurisdicción de terceros Estados sin

---

<sup>5</sup> Cfr. DE LA MADRID, Miguel, “Exposición de Motivos de la Ley Federal del Mar” citado por SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, D.F., 1991, págs. 54 a 63.

siquiera advertirles del peligro al cual los exponen. Ante esta conducta los Estados más afectados se han visto forzados a levantar un sin número de quejas en diversos foros de las Naciones Unidas como son el Secretariado General, el Consejo de Seguridad, la Agencia Internacional de la Energía Atómica y la Organización Marítima Internacional.

De este conflicto entre ricos y pobres, preocupados y despreocupados, responsables e irresponsables, abusivos y abusados, será la tesis que a continuación se presenta. Trataremos de ver si la Convención de Montego Bay de 1982 cumple con su doble propósito: el de proteger a la vez el medio marino y los intereses de todas la Naciones que conforman la comunidad internacional, lo que nos ayudará a responder nuestro cuestionamiento principal que es: ¿Existe o no el derecho de paso inocente para embarcaciones que se dedican al transporte de materiales radiactivos?

En aras de resolver esta problemática, comenzaremos nuestra investigación con la historia del derecho del mar y el examen de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, ya que nos permitirá comprender la naturaleza e importancia del derecho de paso inocente, así como sus limitantes e imperfecciones. Concluiremos haciendo un estudio del derecho consuetudinario internacional, con el fin último de demostrar que hoy en día navegar por aguas ajenas cargado de sustancias radiactivas sin notificar o sin pedir permiso entraña una violación al derecho internacional y que por tanto, conlleva la responsabilidad internacional del Estado que lo hiciera frente a aquel afectado.

## CAPITULO I: ANTECEDENTES DEL DERECHO DE PASO INOCENTE

### 1.1. Introducción.

A principio de los años noventa se empezó a desarrollar una actividad considerada por muchos países como altamente peligrosa, arriesgada e inclusive innecesaria, mientras que por otros pocos, aunque poderosos, representa una actividad segura y muy rentable. Se trata de la transportación de materiales radiactivos por mar para que estos sean reprocesados, vendidos o comprados por otros países, quienes claramente no conciben esta actividad con el mismo temor que aquellos países residualmente involucrados.

Para muchos parecerá absurda la idea de que un barco extranjero portador de cantidades de plutonio suficientes para crear cientos de bombas nucleares pueda atravesar las aguas territoriales de México, sin que se notifique al gobierno. Para nosotros también. La realidad, por desgracia, es otra, y se fundamenta en el derecho de paso inocente. Varias veces al año, del Reino Unido, de Japón y de los Estados Unidos, entre otros, zarpan grandes cargamentos de materiales altamente radiactivos, capaces de acabar con la población y recursos naturales de los países por los que pasan sin aviso previo.

Para entender este gran absurdo es necesario remontarnos a los orígenes del derecho de paso inocente, que en gran medida es fruto del reconocimiento del mar territorial con el que hoy día cuentan los Estados.

## 1.2. Historia del derecho del mar y surgimiento del derecho de paso inocente.

### 1.2.1. El régimen jurídico del mar en el siglo XVII.

Fue a penas en el siglo XVI que empezó a desarrollarse el derecho del mar, aunque sólo como realidad y no tanto como doctrina, ya que hasta entonces los conflictos entre Estados habían sido completamente territoriales y la explotación del mar se concentraba en las aguas adyacentes a las costas, por varias razones: aún no se tenían los medios para alejarse demasiado de las costas para pescar; en las cercanías existían recursos marinos en abundancia, lo que hacía innecesario navegar mar adentro y, finalmente, porque no existía tanta competencia en la industria pesquera como hoy la hay. El mar únicamente se consideraba como una importante vía de comunicación que fomentaba el desarrollo del comercio, pero que también facilitaba la invasión de territorios inalcanzables de otro modo. Tal fue el uso explotado por las grandes potencias de Europa en sus empresas colonizadoras —entre las cuales lideraron España, Inglaterra y Portugal—, como en su tiempo lo hicieron los griegos de la antigüedad.<sup>1</sup> El derecho del mar hasta entonces había sido concebido y sostenido por estas potencias ya que por falta de acuerdos internacionales al respecto, prevalecía la costumbre resultante de la conducta seguida por los principales usuarios del mar.<sup>2</sup> Así, al final de la Edad Media y durante el Renacimiento, las potencias marítimas importantes pretendían ejercer

---

<sup>1</sup> Un ejemplo claro de la movilización naval griega para conquistar fue la que se dio durante la guerra por Troya.

<sup>2</sup> Cfr. JIMÉNEZ DE ARÉCHAGA, Eduardo, *El Derecho Internacional Contemporáneo*, S.N.E., Edit. Tecnos, Madrid, 1980. pag. 239.

jurisdicción exclusiva sobre ciertas partes del mar, ya fuera por contigüidad (el caso de Inglaterra), por su control efectivo de estas (Génova sobre el mar Tirreno, Venecia sobre el mar Adriático), o en virtud de un título pontifical que lo estipulara (España y Portugal con la Bula *Inter Coetera* de 1493).<sup>3</sup>

Entonces había dos posturas encontradas acerca del régimen jurídico del mar, lo cual se tradujo en la “batalla de libros” más famosa de la época, oponiendo el inglés John Selden con su obra *Mare clausum* al holandés Hugo de Groot,<sup>4</sup> posteriormente inmortalizado bajo el nombre de Grotius o Grocio, con *Mare Liberum*. La postura de Selden, practicada por países como Inglaterra y Portugal, se refería al mar como *res nullius*, o sea, cosa de nadie, por lo cual era susceptible de apropiación por cualquier Estado. Era así un medio de dominación y control estratégico sobre otros territorios y toda porción de él que pudiera estar bajo el control efectivo de un soberano, podía considerarse como suyo.<sup>5</sup> Inglaterra por mucho tiempo estuvo en contra de esta postura, pero fue en protesta de las pretensiones hegemónicas de España y Portugal, fundamentadas en la Bula Papal de Alejandro VI, que cambió de actitud: al considerarse en la posibilidad de ejercer un control efectivo sobre las pesquerías del mar del Norte, Juan I llegó incluso a prohibir el acceso a embarcaciones extranjeras mediante una proclama el 6 de mayo de 1609.<sup>6</sup> Bajo esta concepción, como bien lo apunta el maestro Székely, las porciones de mar más

---

<sup>3</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, 7ª ed., Editorial Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002, pág. 1144.

<sup>4</sup> Cfr. Idem.

<sup>5</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, “Derecho del Mar”, en *Diccionario Jurídico Mexicano*, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, 14ª ed., Editorial Porrúa, México, 2000, págs. 10, 11.

<sup>6</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1195.

atractivas eran aquellas que bordeaban las costas de otros Estados, puesto que al ser controladas por flotas navales se facilitaba la influencia sobre estos e incluso la conquista de sus territorios. Bajo ésta postura, el mar en el siglo XVII se convirtió en el medio perfecto para la expansión territorial y el nacimiento de los nuevos imperios europeos.<sup>7</sup>

En cambio, Grocio sostenía una idea opuesta a la de la ley de la jungla respecto al mar, sintiendo que la posición arriba comentada solo propiciaba conflictos bélicos. Para Grocio, el mar no debía ser una extensión de la soberanía de los Estados que propiciara el expansionismo, sino una zona que fuera propiedad conjunta de todas las Naciones (*res communis*). Sus ideas tenían como fundamento la naturaleza misma del mar —movilidad, fluidez y el carácter inagotable de sus recursos— y el derecho natural.<sup>8</sup> Grocio argumentaba que el origen de la propiedad era la ocupación y por tanto aquello que no era ocupado de manera exclusiva no podía ser sujeto a propiedad.<sup>9</sup> Además, insistía que el derecho de libre comercio internacional era un derecho fundamental de los Estados y que los mares eran los medios naturales al servicio de este derecho,<sup>10</sup> razón por la cual toda nación debía tener garantizada la libertad de navegación para sus navíos.<sup>11</sup>

Los Estados no tardaron en aceptar la doctrina del *mare liberum* de Grocio por encima de la doctrina del *mare clausum*, ya que ésta les garantizaba

---

<sup>7</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 11.

<sup>8</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit. pág. 1195.

<sup>9</sup> Cfr. WODIÉ, Vangah Francis, "The High Seas", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), International Law: Achievements and Prospects, S.N.E, Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991, pág. 885.

<sup>10</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit. pág. 1195.

<sup>11</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 11.

mayor seguridad. La libertad del alta mar resultó indispensable para el establecimiento de la dominación europea sobre el resto del mundo y para el ejercicio de la libertad de comercio, postulado imprescindible del capitalismo ya en expansión, como bien lo había anticipado Grocio al inicio del siglo XVII.<sup>12</sup> A pesar de toda la oposición al principio de libertad de los mares, éste triunfó, y está actualmente reconocido así como sostenido tanto por el derecho consuetudinario como por el derecho convencional.<sup>13</sup>

La consecuencia lógica de la aceptación de la doctrina de Grocio fue el reconocimiento que los Estados costeros tenían el derecho a establecer una zona de protección a lo largo de sus costas para defenderse de aquellos que en abuso del derecho de libre navegación, amenazaran su seguridad y soberanía. Gracias a esto, cualquier ataque al Estado costero sería repelido por la defensa que éste hubiera establecido en sus costas y aguas adyacentes, creándose así una zona que no se equiparaba al territorio, pero sobre la cual el Estado costero tendría el dominio. “Se trataba entonces de una ficción jurídica, por la que el Estado prolongaba su territorio sobre el mar,” ... “de ahí que a tal zona se le concibiera como un ‘mar territorial’, a pesar del contrasentido implícito en tales términos.”<sup>14</sup>

Hasta éste momento las embarcaciones de todos los Estados habían gozado de la libertad de navegación, es decir, podían navegar por los mares sin restricción alguna, dado que eran *res communis*. Sin embargo, con el surgimiento de la figura de mar territorial esta libertad se vio limitada. Los

---

<sup>12</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain Alain, Droit International Public, op.cit. pág. 1196.

<sup>13</sup> Cfr. WODIÉ, Vangah Francis, “The High Seas”, op.cit., pág. 886.

<sup>14</sup> SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 12.

primeros en ser afectados fueron los buques de guerra, a los cuales —teniendo en mente la constancia de los conflictos armados en la Europa del siglo XVIII— se les negó la entrada al mar territorial de los Estados cuyo pabellón no enarbolaban. Como su navegación no era inocente, sino hostil al Estado costero, antes de entrar a sus aguas territoriales, los buques debían obtener su autorización expresa. En cambio, a la navegación mercantil o pesquera que de ninguna manera amenazaban la seguridad de los Estados costeros no se les exigía el permiso del Estado.

Fue así como surgió el concepto de paso inocente, mismo que permitió la libre navegación por el mar territorial a los navíos que no fueran una amenaza para la paz del Estado costero. Éste reconocimiento no sólo se dio por conveniencia recíproca entre los Estados, sino también como consideración humanitaria: los peligros en la mar eran bien conocidos, tanto aquellos naturales como los debidos a la piratería que entonces era una actividad en boga; por lo tanto era necesario permitir que cualquier navío en peligro pudiera auxiliarse con el solo ingreso en aguas bajo la protección de otro Estado, y así alcanzar un puerto donde refugiarse.

#### 1.2.2. El mar territorial de tres millas náuticas.

Como consecuencia lógica de la aceptación de la noción de mar territorial surgió un nuevo conflicto entre los Estados costeros: ¿Cuál sería la extensión de esta nueva zona? Era necesario limitar la distancia sobre la cual podía ejercer protección el Estado costero: de no hacerlo se retornaría a la postura del *mare*



*clausum*, lo cual traería como consecuencia el detrimento del principio de la libertad de los mares e inevitablemente, de la paz y seguridad internacionales.

Para resolver el problema de la distancia sobre la cual se podía extender el mar territorial se atendió al propósito del mismo: la defensa y seguridad del Estado costero. Hubo varias ideas que buscaron solucionar esta situación: en un principio había quienes sostenían que la anchura del mar territorial debía limitarse al alcance de la vista en un día despejado.<sup>15</sup> En 1635 Grocio propuso que debía de relacionarse con la distancia sobre la cual el Estado costero estuviera en posibilidad de ejercer un control efectivo.<sup>16</sup> Varias décadas después, Cornelius van Bynkershoek, también de origen holandés, precisó que el poder del Estado termina donde termina la fuerza de sus armas, por lo que la anchura del mar territorial debía coincidir con la capacidad militar del Estado costero para controlar esas aguas, es decir, con el alcance de un cañón.<sup>17</sup> En 1782, el escritor italiano Ferdinand Galiani calculó que el alcance de este, disparado desde la costa, era una legua marina, o sea, aproximadamente tres millas náuticas<sup>18</sup> y que al no haber arma con mayor alcance, esta medida debía ser la anchura del mar territorial.<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> Cfr. BROWNLIE, Ian, *Principles of Public International Law*, 5ª ed., Editorial Oxford University Press, Nueva York, 2001, pág. 185.

<sup>16</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, op.cit., pág. 12.

<sup>17</sup> Cfr. RAY, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, Tomo I, S.N.E., Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992, pág. 564; Cfr. SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, op.cit., pág. 12; Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1164.

<sup>18</sup> Una milla náutica equivale a 1.852 kilómetros. Para mejor visualizarlo, tomemos como ejemplo la bahía de Acapulco: su anchura es de aproximadamente 6 millas náuticas o 11 kilómetros. Esto nos hace ver que la distancia sobre la cual se extendía el mar territorial era en realidad muy corta.

<sup>19</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, op.cit., pág. 13; Cfr. BROWNLIE, Ian, *Principles of Public International Law*, op.cit., pág. 179.

En conjunto, estas fueron las ideas que ayudaron a homogeneizar la anchura del mar territorial y lograr su aceptación por la comunidad internacional, aunque no pasaría mucho tiempo antes de que volvieran a surgir discusiones respecto a la extensión del mismo.

### 1.2.3. Entre el mar de tres millas náuticas y el de doce.

Es importante tener presente que para cuando la comunidad internacional acordó un mar territorial de tres millas náuticas, ésta comunidad no consistía en más que las grandes potencias navales de Europa, quienes siempre pugnaron por ampliar su dominio de la alta mar y limitar la extensión de la jurisdicción nacional sobre las aguas.<sup>20</sup> Ni la opinión de los países de Asia o África importaban y el continente americano no era más que un conjunto de colonias, sujeta a la política europea respecto al mar. Era lógico pensar que en cuanto la composición de la comunidad internacional cambiara, las reglas que regían las relaciones internacionales también lo harían. Ya no eran cinco o seis países europeos los que debían ponerse de acuerdo, sino más de cien esparcidos por todo el planeta.

En el siglo XIX el imperio español se desmoronó, con lo que surgieron a la vida independiente un gran número de Estados costeros, los cuales heredaron, conforme al principio de *uti possedetis*, un mar territorial de tres

---

<sup>20</sup> Cfr. JIMÉNEZ DE ARÉCHAGA, Eduardo, El Derecho Internacional Contemporáneo, op.cit., pág. 241.

millas náuticas.<sup>21</sup> Pero dada la pobreza que las invadía, estas nuevas naciones no compartieron la idea de que el mar territorial tuviera como único fundamento el ser una zona de protección. Europa siempre fue un continente ocupado por la guerra y en el cual constantemente se escenificaron batallas expansionistas.<sup>22</sup> Cuando América se independizó no buscó seguir los pasos del viejo continente; su único anhelo era el de recuperarse tras las costosas guerras libertarias y veía en el mar una gran fuente de recursos. Surgió entonces un nuevo criterio para justificar la existencia del mar territorial, pero en vez de ser de defensa, tuvo un carácter preponderantemente económico.<sup>23</sup>

Con este cambio de percepción vinieron lógicamente ciertos cambios para el derecho de paso inocente: al buscarse la exclusividad sobre los recursos naturales que se encontraran en el mar territorial, se limitó la entrada de barcos de pesca extranjeros puesto que sus actividades ya no encuadraban dentro del requisito de inocencia, salvo que su paso fuera únicamente de tránsito o por razones de emergencia. En consecuencia, un barco extranjero no podía detenerse, mucho menos pescar en aguas bajo la jurisdicción de otro Estado a menos que contara con la autorización expresa de éste. Las reglas del derecho de paso inocente pasaban a ser, poco a poco, más estrictas, y en ocasiones se llegaba a equiparar la hermeticidad del mar territorial con aquella del territorio.

Durante todo el siglo XIX la uniformidad de la regla de las tres millas se diluyó, al grado que las grandes potencias navales dejaron de adoptarla con

---

<sup>21</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, "Derecho del Mar", en Diccionario Jurídico Mexicano, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, 14ª ed., Editorial Porrúa, México, 2000, pág. 2078.

<sup>22</sup> Un ejemplo claro de la época es el expansionismo napoleónico.

<sup>23</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 13.

constancia, lo que finalmente provocó que resurgiera la confrontación entre el *mare liberum* y el *mare clausum*. Tal fue el caso del Reino Unido cuando en 1816, bajo el temor de que Napoleón escapara de la isla Santa Helena, como lo había hecho ya de la isla de Elba, estableció a su alrededor una zona de protección de 100 millas náuticas,<sup>24</sup> medida que no mereció más protestas que las del propio Napoleón.<sup>25</sup>

En el siglo XX este dilema ya era evidente, por lo que al temer el surgimiento de conflictos bélicos a raíz de esta incongruencia, la Liga de las Naciones, organismo creado por el Tratado de Versalles de 1918, decidió incluir el tema del mar territorial en la agenda de la conferencia sobre la Codificación del Derecho Internacional que debía llevarse a cabo en la Haya en 1930. Este foro, por desgracia, no llegó a un consenso debido a la insistencia de las potencias europeas sobre la regla de las tres millas, la cual les garantizaba la libertad de los mares —no sólo la libertad de navegación sino también la de pesca— en una zona vastísima.<sup>26</sup> Se debe tener siempre presente que sólo estos Estados tenían la capacidad económica y tecnológica para explotar los recursos naturales en zonas alejadas de sus costas, como era el caso del Reino Unido, cuyas flotas pesqueras ejercían sus actividades a poca distancia de los

---

<sup>24</sup> Cfr. LÓPEZ VILLAMIL, Humberto, “La plataforma continental y los problemas jurídicos del mar”, citado en SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 12.

<sup>25</sup> El hecho de que ningún Estado manifestara su oposición al establecimiento de una zona de protección de 100 millas náuticas no implica forzosamente que asintieran el derecho a hacerlo. Es más probable que dado lo aislado de la isla Santa Helena y el objetivo de la zona, no se preocuparan por ello. Aún así, queda como un precedente importante.

<sup>26</sup> Esto era importantísimo para las potencias navales europeas porque ellas eran prácticamente las únicas que podían aprovechar el mar al máximo, tanto como vía de navegación como fuente de recursos. El resto de los países costeros no contaban con las inversiones ni los medios para aprovechar los recursos en zonas aledañas a otros países o para emprender grandes viajes interoceánicos.

países escandinavos e inclusive de Islandia,<sup>27</sup> o el caso de los japoneses, quienes desde entonces explotaban los recursos de las aguas territoriales mexicanas.<sup>28</sup> En efecto, para estas fechas ya había sido por mucho superada la noción de zona de protección como fundamento del mar territorial, y aunque no se aceptaba la propuesta latinoamericana de extender su anchura, si se reconocía la importancia económica que éste implicaba. Gran parte de los Estados participantes en la conferencia se encontraban apenas en desarrollo y favorecían las ideas latinoamericanas de expansión del mar territorial.<sup>29</sup> Estos sabían que la exclusividad sobre los recursos marítimos traería enormes ingresos y ayudaría a alimentar una población que en su mayoría era rural. En resumen, el tema de la ampliación del mar territorial quedó suspendido hasta que se volvieran a reunir las naciones con la finalidad de conciliar el debate sobre la extensión del mar territorial.

Tuvieron que pasar varias décadas antes de que la comunidad internacional se atreviera a discutir el asunto de nuevo; esto se dio ya bajo el patrocinio de la Organización de las Naciones Unidas, en 1958. En esta ocasión México jugó un papel central en pro de la extensión del mar territorial a 12 millas, al proponer junto con la India, una resolución que propiciara esta reforma. Aunque por un voto no fue posible adoptar la propuesta de resolución, la semilla mexicana permitió que una década más tarde, a través de la práctica de los Estados, el mar territorial de 12 millas se convirtiera en costumbre

---

<sup>27</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Fisheries Jurisdiction”, Merits, Reino Unido Vs. Islandia, 25 de julio de 1974, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada el 16 de octubre de 2005.

<sup>28</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 40.

<sup>29</sup> Cfr. Ibidem, pág. 14.

internacional.<sup>30</sup> Lo que sí se logró en la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, del 29 de abril de 1958,<sup>31</sup> fue plasmar ciertas realidades acerca del fundamento del mar territorial para que, al menos, el debate entre el mar territorial como zona de protección o como zona de explotación exclusiva quedara superado.

En el artículo 2° de la Convención se estableció que: “La soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar”.<sup>32</sup> Con ello se aclaró que no sólo interesaba la superficie navegable, sino también lo que esta zona implicaba. Respecto a su extensión se estableció lo siguiente: “El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial,”<sup>33</sup> definición que, en realidad, no nos aporta mucho. A decir verdad, lo único que se estableció de utilidad práctica fue lo referente a las líneas de base: líneas a partir de las cuales se mediría el mar territorial y dentro de las cuales se ubicarían las aguas interiores del Estado ribereño,<sup>34</sup> sobre las cuales ejercería tan plena soberanía como en cualquier parte de su territorio, sin la limitación impuesta por el derecho de paso inocente, propia del mar territorial.<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 40

<sup>31</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone”, Ginebra, Suiza, 29 de abril de 1958, entrada en vigor 10 de septiembre de 1964, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 516.

<sup>32</sup> Ibidem, artículo 2.

<sup>33</sup> Ibidem, artículo 6.

<sup>34</sup> Cfr. Ibidem, artículo 5.1.

<sup>35</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 44.

Como hemos visto la Convención no logró mucho en cuanto al conflicto que existía sobre la anchura del mar territorial, pero resulta efectivamente interesante su estudio como un documento que sentó con claridad las reglas referentes al derecho de paso inocente.

### 1.3. El derecho de paso inocente bajo la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

La Convención de Ginebra de 1958 empieza por definir el mero paso como "...el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ellas"<sup>36</sup> y reconoce que tanto los buques de los Estados con litoral como de aquellos sin, gozan del derecho de paso inocente por estas aguas.<sup>37</sup>

Prosigue con enunciar los derechos y las limitantes que el derecho de paso inocente conlleva, los cuales nos son importantes al dejar claro lo que entendemos por derecho de paso inocente.

#### 1.3.1. Las reglas relativas al ejercicio del derecho de paso inocente.

El Artículo 14.3 hace referencia a lo que mencionábamos en el numeral 1.2 respecto a los peligros inherentes al mar, al señalar que mientras se tenga la

---

<sup>36</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., artículo 14.2.

<sup>37</sup> Cfr. Ibidem, artículo 14.1.

intención de atravesar aguas territoriales, el "... paso comprende el derecho de detenerse y fondear, pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no constituyan más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo."<sup>38</sup> Este artículo, junto con el 14.2, clarifica que actividades como el cabotaje están excluidas de la definición de paso inocente.<sup>39</sup>

La Convención establece igualmente que el paso de un buque se considera inocente siempre y cuando no atente contra la paz, el orden y la seguridad del Estado costero<sup>40</sup> o, se trate de un buque que infrinja las leyes y reglamentaciones emitidas por éste con el propósito de reservar los recursos pesqueros a sus nacionales.<sup>41</sup> Finalmente concluye con que los submarinos gozan del derecho de paso inocente siempre y cuando naveguen en la superficie y muestren su bandera,<sup>42</sup> lo que confirma el criterio sostenido por la Corte Internacional de Justicia en 1949,<sup>43</sup> al igual que una regla de costumbre que venía cristalizándose desde hacía años respecto a la navegación de buques de guerra, la cual reconocía la posibilidad de que su paso no siempre fuera hostil. A pesar del enunciado de dicho artículo, vale la pena mencionar que, en su momento, Bielorrusia,<sup>44</sup> Bulgaria,<sup>45</sup> Hungría,<sup>46</sup> Lituania,<sup>47</sup> Rumania,<sup>48</sup> República

---

<sup>38</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., artículo 14.3.

<sup>39</sup> Cfr. BROWNLIE, Ian, Principles of Public International Law, op.cit. 192.

<sup>40</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., artículo 14.4.

<sup>41</sup> Cfr. Ibidem, artículo 14.5.

<sup>42</sup> Cfr. Ibidem, artículo 14.6.

<sup>43</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Corfu Channel Case", Merits, Reino Unido Vs. Albania, 15 de diciembre de 1949, Reporte 4.

<sup>44</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., pág. 253.



Checa,<sup>49</sup> Ucrania<sup>50</sup> y la Unión de Republicas Soviéticas Socialistas<sup>51</sup> (nótese la alianza entre los países del bloque bajo influencia soviética), declararon que se reservaban el derecho de establecer procedimientos para autorizar el paso de buques de guerra extranjeros por sus aguas territoriales, o que simple y sencillamente, dicho paso estaba condicionado a su aprobación previa. De manera similar, Colombia señaló que puesto que su Constitución requería la autorización del Senado para el paso de tropas extranjeras por su territorio, por analogía, dicha autorización también sería requerida para que buques de guerra extranjeros pudieran pasar por sus aguas territoriales.<sup>52</sup>

### 1.3.2. Derechos y obligaciones de los Estados ribereños.

En el artículo 15 de la Convención se mencionan dos obligaciones impuestas a los Estados costeros: la de abstenerse de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial y la de dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que amenacen a la navegación por sus aguas.<sup>53</sup> Esta última obligación también resulta interesante, ya que precisa lo que Albania incumplió en el caso

---

<sup>45</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit. pág. 252.

<sup>46</sup> Cfr. Ibidem, pág. 261.

<sup>47</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declaration of the Republic of Lithuania", en Declarations and Reservations to the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, en <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/>, página visitada el 2 de febrero de 2006.

<sup>48</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., pág. 269.

<sup>49</sup> Cfr. Ibidem, pág. 256.

<sup>50</sup> Cfr. Ibidem, pág. 272.

<sup>51</sup> Cfr. Ibidem, pág. 273.

<sup>52</sup> Cfr. Ibidem, pág. 255.

<sup>53</sup> Cfr. Ibidem, artículo 15.

anteriormente mencionado del *Canal de Corfú*,<sup>54</sup> donde dos buques de guerra británicos, el *Saumarez* y el *Volage*, se precipitaron sobre unas minas de mar mientras ejercían el derecho de paso inocente, al creer que el estrecho era seguro.<sup>55</sup> La Corte incluso llegó a determinar que el comportamiento de Albania al no notificar al Reino Unido del peligro que corrían sus buques fue en contra de “consideraciones elementales de humanidad”.<sup>56</sup>

El Estado ribereño goza también de ciertas prerrogativas en relación al tránsito de buques por sus aguas; éstas se encuentran en el artículo 16, el cual indica que se pueden tomar todas las medidas necesarias para impedir aquel paso que no sea inocente<sup>57</sup> y asimismo, “...sin discriminación entre los buques extranjeros, suspender temporalmente y en determinados lugares de su mar territorial el paso inocente de buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad,”<sup>58</sup> siempre y cuando la suspensión se haya publicado debidamente<sup>59</sup> y no se trate de un estrecho utilizado para la navegación internacional entre una parte del alta mar y otra, o entre alta mar y el mar territorial de otro Estado.<sup>60</sup> Asimismo, el Estado ribereño tiene derecho a exigir que los buques que navegan por sus aguas cumplan con

---

<sup>54</sup> Esto es un claro ejemplo de la utilidad del derecho internacional convencional. Mientras que la costumbre es la fuente del derecho internacional por excelencia, muchas veces las convenciones sirven para aclarar las obligaciones existentes bajo el derecho consuetudinario con el propósito de asegurar su cumplimiento y evitar ambigüedades. También debemos recordar que el objetivo del derecho internacional no es el de facilitar fincar la responsabilidad internacional de un Estado, sino el de armonizar las relaciones internacionales a fin de mantener la paz y seguridad internacionales, para lo cual las convenciones constituyen un gran apoyo.

<sup>55</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Corfu Channel Case”, op.cit.

<sup>56</sup> INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Corfu Channel Case”, pág. 22.

<sup>57</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone”, op.cit., artículo 16.1.

<sup>58</sup> Ibidem, artículo 16.3.

<sup>59</sup> Cfr. Idem.

<sup>60</sup> Cfr. Ibidem, artículo 16.4.

las leyes y reglamentos dictados en ejercicio de su soberanía y que rijan en su jurisdicción, siempre y cuando estas no vayan en contra de la Convención y demás normas de Derecho Internacional.<sup>61</sup> Un ejemplo de las reglas a las que tendría que someterse un buque extranjero sería las normas que regulan el tráfico marítimo o la protección del medio ambiente, ya que sin impedir el paso exigen del buque determinado comportamiento y respeto.

Ahora bien, por el paso de buques extranjeros el Estado costero no tiene derecho a imponer ningún tipo de gravamen.<sup>62</sup> De igual manera, a pesar de ser soberano sobre su mar territorial, no puede ejercer jurisdicción penal sobre la embarcación, a menos que ésta se encuentre saliendo de sus aguas interiores o se trate de una infracción que tenga consecuencias en su territorio; que ésta pueda perturbar la paz de su país o el orden de su mar territorial; que la autoridad del Estado del pabellón lo haya solicitado; o finalmente, si es necesario, para la represión del tráfico de estupefacientes.<sup>63</sup> En todo caso tendría que comunicarle las medidas que haya adoptado, o pretenda adoptar, al gobierno del pabellón.<sup>64</sup> Una vez más encontramos en esta formulación referente a la jurisdicción penal sobre buques, reglas de costumbre reconocidas décadas antes por la Corte Permanente de Justicia Internacional, órgano jurisdiccional de la Liga de Naciones y predecesor de la Corte Internacional de Justicia, en el caso del *S.S. Lotus*.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., artículo 17.

<sup>62</sup> Cfr. Ibidem, artículo 18.

<sup>63</sup> Cfr. Ibidem, artículos 19.1 y 19.2.

<sup>64</sup> Cfr. Ibidem, artículo 19.3.

<sup>65</sup> Cfr. PERMANENT COURT OF INTERNATIONAL JUSTICE, "Case of the S.S. Lotus", Francia Vs. Turquía, Reporte Serie A n. 10.

Las disposiciones de la Convención hasta ahora analizadas son igualmente aplicables a buques propiedad de un Estado, explotados con fines comerciales,<sup>66</sup> pero en caso de ser buques del gobierno u oficiales, el Estado costero tiene la obligación de respetar las inmunidades que a dichas embarcaciones les concede el derecho internacional;<sup>67</sup> es decir que bajo ninguna circunstancia podrá pretender ejercer su jurisdicción penal o civil sobre ellos. En cuanto a buques de guerra se establece que si estos no cumplen con las reglas del paso inocente, el Estado que en virtud de ello se vea amenazado, podrá exigirle que salga de su mar territorial.<sup>68</sup>

Todo esto nos da a entender las motivaciones detrás de las limitantes al derecho de paso inocente, las cuales se reducen al deseo del Estado ribereño de tener el mayor control sobre sus aguas a fin de preservar sus recursos naturales, salvaguardar la paz, el orden y su seguridad. También establece con claridad que éste —el Estado ribereño— tiene restringida la capacidad para ejercer su jurisdicción sobre embarcaciones extranjeras y que al igual que sobre su territorio, en ocasiones debe respetar las inmunidades y privilegios que gozan las representaciones de un gobierno extranjero.

Esta institución constituye, por tanto, la única limitación sustancial a la soberanía que ejerce el Estado costero sobre su mar territorial. Es necesario tener presente las reglas generales del derecho de paso inocente que se acaban de analizar, ya que tipifican con claridad el régimen jurídico aplicable al mar

---

<sup>66</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., artículo 21.

<sup>67</sup> Cfr. Ibidem, artículo 22.

<sup>68</sup> Cfr. Ibidem, artículo 23.

territorial, al delimitar con precisión el alcance y límites de las jurisdicciones, tanto del Estado ribereño como del Estado del pabellón del buque que navega por éste.

#### 1.4. Un mar territorial de doce millas náuticas condicionado al respeto del derecho de paso inocente.

Durante la Conferencia de Ginebra de 1958 se empezó a sentir que más temprano que tarde acabarían por imponerse los Estados que pugnaban por un mar territorial de doce millas náuticas. El derecho internacional consuetudinario demostraba que la práctica unilateral de establecer doce millas de mar territorial había logrado su aceptación general, en gran parte debido a que ya se vislumbraban retos aún mayores para el derecho del mar,<sup>69</sup> como los de la zona económica exclusiva, plataforma continental y explotación de los fondos marinos; zonas por las cuales pugnaban los Estados en desarrollo recién independizados, y que unilateralmente demarcaban Islandia, Canadá y varios países de Latinoamérica.<sup>70</sup>

La desviación del debate sobre el mar territorial a otros temas hizo posible la aceptación tácita de las doce millas náuticas, principalmente cuando se empezó a hablar de una zona de doscientas millas sobre la cual los Estados tendrían una jurisdicción *sui generis*. Las potencias marítimas tradicionales trataron de aferrarse lo más posible a las reglas que hasta entonces habían

---

<sup>69</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 19.

<sup>70</sup> Cfr. BOYLE, Alan, "Further Development of the Law of the Sea Convention: Mechanisms for Change", en International & Comparative Law Quarterly, volumen 54, n. 3, British Institute of International and Comparative Law, Reino Unido, volumen 54, n. 3, Julio, 2005, pág. 563.

regido la actividad en el mar, las cuales les garantizaban la libertad de los mares —concebida siglos antes por Grocio— en prácticamente la totalidad de los océanos,<sup>71</sup> debido a que lo único cerrado por la soberanía territorial era la pequeña franja de tres millas náuticas.<sup>72</sup>

Fue una lucha que no prosperó: a mediados de los setenta, en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las potencias marítimas tradicionales preferían conceder las doce millas con tal de que se abandonara la discusión sobre la creación de una zona económica.

La extensión del mar territorial a doce millas náuticas produjo consecuencias muy importantes para la navegación internacional; con ello, alrededor de cien estrechos utilizados para la navegación internacional, que antes formaban parte de la alta mar, quedaban ahora cubiertos por aguas territoriales. Tal fue lo que le sucedió a los estrechos de Gibraltar (de tan solo ocho millas náuticas de ancho y que sirve como único acceso abierto al mar Mediterráneo), Malacca (de veinte millas y ruta principal entre los océanos Pacífico e Índico), Hormuz (de veintiuna millas y único camino a las áreas de explotación de petróleo del Golfo de Arabia), y Bad el Mandeb (catorce millas, entre el Mar Rojo con el Océano Índico), por mencionar tan sólo algunos ejemplos.<sup>73</sup> La libertad de navegación que reinaba en estos estrechos quedó, por ende, suspendida, y regirían entonces las reglas del derecho de paso

---

<sup>71</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, op.cit., pág. 25.

<sup>72</sup> A principios de los setenta la idea de un mar territorial de doce millas náuticas aún no había sido explícitamente aceptada por estos países, aunque en la práctica ya era más que generalizada su aceptación.

<sup>73</sup> Cfr. UNITED NATIONS, ORGANIZATION, "The United Nations Convention on the Law of the Sea – A Historical Perspective", 1998, [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/), página visitada el 5 de julio de 2005.

inocente, derecho por mucho limitativo de la libertad de los mares.<sup>74</sup> Las grandes potencias no podían permitir esto, ya que impediría la libre navegación no sólo de sus marinas mercantes, sino también de sus buques militares. “El derecho de paso inocente constituía una garantía poco aceptable para ellas, ya que está sujeto a diversos requisitos cuyo cumplimiento puede ser, en ocasiones, calificado a discrecionalidad del Estado costero en cuestión.”<sup>75</sup>

Al abordar este tema, Bernard Oxman, quien años después fuera el vicepresidente de la delegación estadounidense en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hizo el siguiente comentario al dirigirse al Comité sobre Relaciones Exteriores del Senado norteamericano: “Nosotros somos y hemos sido desde la fundación de la República, una nación navegante que cuenta con el derecho a navegar por costas lejanas. Nuestra seguridad depende de la movilidad irrestricta de nuestras fuerzas armadas para responder a cualquier amenaza, de la naturaleza que sea, que emane de cualquier parte del mundo [y] nuestra prosperidad depende del libre movimiento de mercancías y personas desde y hacia nuestras costas”.<sup>76</sup>

No podía permitirse que estos estrechos fueran obstruidos por los países costeros, por lo que se tuvo que acordar sobre una nueva noción, que posteriormente, al igual que lo relativo a la extensión del mar territorial, se

---

<sup>74</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1170.

<sup>75</sup> SZÉKELY, Alberto, “Derecho del Mar”, en *Diccionario Jurídico Mexicano*, op.cit., pág. 2346.

<sup>76</sup> UNITED STATES SENATE COMMITTEE ON FOREIGN RELATIONS, “Testimony of Bernard H. Oxman before the Senate Committee on Foreign Relations on Accession to the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Ratification of the 1994 Agreement Regarding Part XI of the Convention”, 14 de octubre de 2003, en <http://foreign.senate.gov/testimony/2003/>, página visitada el 12 de abril de 2006.

incluiría en la Convención que buscaba producir la citada Conferencia.<sup>77</sup> Se habló entonces del derecho de paso en tránsito, derecho similar al de paso inocente pero en el cual la libertad de navegación tiene aún mayor peso, y que se refiere exclusivamente a la navegación por estrechos de navegación internacional. Surgió un problema similar al reconocer un status especial a los Estados archipelágicos, el cual derivó en la creación del concepto de derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas. Como se puede apreciar, durante esta Conferencia el tema del derecho de paso inocente atrajo un interés particular y a los Estados ribereños, confrontados con posturas expansionistas del mar territorial que afectaban numerosas vías de navegación, les preocupaba proveer a este derecho una sólida definición.<sup>78</sup>

#### 1.5. Conclusión.

De todo lo antes señalado se desprende la importancia que el derecho de paso inocente tiene para la navegación y comercio internacionales, y vemos como éste es esencial para la comprensión de la naturaleza jurídica del mar territorial. Como lo señala el Profesor Shaw de la Universidad de Leicester, varias teorías se han presentado para definir la naturaleza jurídica de esta zona, desde aquellas que conciben al mar territorial como parte del *res communis*, pero sujeto al ejercicio de ciertos derechos por el Estado ribereño, a aquellas que lo consideran como parte del dominio territorial del Estado, aunque limitado por el

---

<sup>77</sup> NANDAN, Satya N., "Introduction to the Law of the Sea", en BEDJAQUI, Mohammed (compilador), *International Law: Achievements and Prospects*, S.N.E., Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991, pág. 841.

<sup>78</sup> BROWNLIE, Ian, *Principles of Public International Law*, op.cit., pág. 193.



derecho de paso inocente de buques extranjeros.<sup>79</sup> Lo que no puede ser debatido es que el Estado costero goza de ciertas prerrogativas sobre esta franja marítima, y que la única restricción que el derecho internacional impone — particularmente el derecho del mar— es la que resulta del derecho que tienen los navíos de todos los Estados al paso inocente por el mar territorial, lo cual crea una distinción fundamental con respecto a las aguas interiores,<sup>80</sup> que están bajo la jurisdicción irrestricta del Estado costero, y a la zona económica exclusiva o el alta mar, donde la libertad de navegación es ilimitada.

Con el propósito de dejar claras las reglas del juego, la Convención que se adoptaría doce años después de iniciada la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar abarcó absolutamente todos los temas de esta rama del derecho, lo que satisfizo así los requerimientos de todas las delegaciones que participaron en su elaboración y permitió que hoy en día los conflictos en torno a la vía más importante de comunicación y a la fuente más grande de recursos naturales sean resueltos en forma pacífica.

---

<sup>79</sup> Cfr. SHAW, Malcolm, *International Law*, 4a ed., Editorial Cambridge University Press, Cambridge, 2001, pág. 403.

<sup>80</sup> Cfr. *Idem*.

## CAPITULO II: EL DERECHO DE PASO INOCENTE EN LA ACTUALIDAD.

### 2.1. México y la entrada en vigor de la Convención sobre el Derecho del Mar.

“El desarrollo de la tecnología, el interés de los países en desarrollo por aprovechar sus recursos naturales, el cobro de una conciencia ecológica internacional y el descubrimiento de cuantiosos depósitos de minerales en los fondos marinos internacionales, llevaron a la celebración de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”.<sup>1</sup>

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,<sup>2</sup> adoptada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, representa una labor de incomparable alcance en las relaciones internacionales, al lograr conciliar las necesidades de los países en vías de desarrollo con los intereses marítimos de los países desarrollados;<sup>3</sup> para lo cual se tuvieron que conciliar, por un lado, las inquietudes referentes a la seguridad de los Estados costeros y la necesidad de proteger a aquellos Estados en desarrollo, dependientes de los recursos marinos y, por el otro, la importancia de salvaguardar la libertad de navegación.<sup>4</sup> Esta Convención pretendía, a diferencia de sus predecesoras, lograr la participación y

---

<sup>1</sup> SZÉKELY, Alberto, “Derecho del Mar”, en Diccionario Jurídico Mexicano, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, 14ª ed., Editorial Porrúa, México, 2000, pág. 981.

<sup>2</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, Montego Bay, Jamaica, 10 de diciembre de 1982, entrada en vigor 16 de noviembre de 1994, UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1833.

<sup>3</sup> Cfr. NANDAN, Satya N., “Introduction to the Law of the Sea”, en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), International Law: Achievements and Prospects, S.N.E., Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991, pág. 839.

<sup>4</sup> Cfr. Idem.

adhesión de todos los Estados, tuviesen o no costas, para de esta manera congregar todos los ámbitos del derecho del mar en un solo documento que fungiera como un acuerdo en paquete.<sup>5</sup>

En 1984, dos años después de que se firmara la Convención de Montego Bay y poco más de un año después de que el Senado de nuestro país la ratificara, el Presidente Miguel de la Madrid envió al Congreso una Iniciativa de Ley Federal del Mar. En la Exposición de Motivos<sup>6</sup> reconoció la relevancia internacional de dicha Convención y la destacada participación de los diplomáticos mexicanos en los trabajos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual se extendió por casi quince años desde su fase preparatoria hasta su culminación. También señaló que la Conferencia había superado "...los precedentes en la historia de las relaciones internacionales, por tratarse de un foro legislativo de alcance virtualmente universal, ya que la participación de los Estados fue prácticamente total, rebasando incluso la membresía de la propia Organización de las Naciones Unidas."<sup>7</sup> Añade que la Conferencia tuvo la tarea de elaborar el "tratado más extenso y ambicioso que se ha negociado, para regular la conducta humana en más de dos terceras partes de la superficie del planeta".<sup>8</sup>

Lo más interesante para nosotros, quizás, es lo que a continuación se transcribe de la Exposición de Motivos de la Iniciativa de Ley Federal del Mar:

---

<sup>5</sup> Cfr. BOYLE, Alan, "Further Development of the Law of the Sea Convention: Mechanisms for Change", en *International & Comparative Law Quarterly*, volumen 54, n. 3, British Institute of International and Comparative Law, Reino Unido, volumen 54, n. 3, Julio, 2005, pág. 563.

<sup>6</sup> Cfr. DE LA MADRID, Miguel, "Exposición de Motivos de la Ley Federal del Mar" citado por SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, D.F., 1991, pags. 54 a 63.

<sup>7</sup> *Idem.*

<sup>8</sup> *Idem.*

“Por primera vez se reglamenta en nuestra legislación nacional el derecho de paso inocente que, en nuestro Mar Territorial, tienen las embarcaciones extranjeras, para asegurar que en su ejercicio se respeten los requisitos del derecho internacional. Peor aún, el silencio de nuestro derecho nacional en la materia, subsistía paralelamente a una disposición de la Ley de Vías Generales de Comunicación, su Artículo 189, que estipulaba la libertad de navegación de embarcaciones extranjeras en nuestro Mar Territorial, lo cual significaría una renuncia de nuestro país a exigir que esa navegación, en lugar de libre, se realice pacíficamente y con sujeción a nuestras leyes y reglamentos.”<sup>9</sup>

En efecto, resulta interesante mencionar que en el artículo 189 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, se establecía que “la navegación en los mares territoriales de la República Mexicana es libre para las embarcaciones de todos los países”,<sup>10</sup> a pesar de que la libertad de navegación y el derecho de paso inocente sean dos conceptos naturalmente incompatibles.<sup>11</sup> De hecho, a pesar de las buenas intenciones expresadas en la exposición de motivos, así permaneció en el orden jurídico nacional hasta que

---

<sup>9</sup> DE LA MADRID, Miguel, “Exposición de Motivos de la Ley Federal del Mar” citado por SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, D.F., 1991, pags. 54 a 63.

<sup>10</sup> DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, Ley Federal del Mar, 8 de enero de 1986, artículo 189.

<sup>11</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, “Derecho del Mar”, en Diccionario Jurídico Mexicano, op.cit., pág. 2349; Cfr. UNITED STATES SENATE COMMITTEE ON FOREIGN RELATIONS, “Testimony of Bernard H. Oxman before the Senate Committee on Foreign Relations on Accession to the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Ratification of the 1994 Agreement Regarding Part XI of the Convention”, 14 de octubre de 2003, en <http://foreign.senate.gov/testimony/2003/>, página visitada el 12 de abril de 2006.

fue derogada dicha disposición al aprobarse la Ley de Navegación en 1994;<sup>12</sup> como si nuestro país no hubiera registrado los cambios que se dieron en el derecho internacional del mar, ya desde 1958 con la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, o como si simple y sencillamente no hubiese participado de la manera tan importante como lo hizo, en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ahora bien, ya en vigor, la Ley Federal del Mar, reglamentaria de los párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Octavo del Artículo 27 de la Constitución,<sup>13</sup> es clara al señalar que la “Nación ejercerá los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias que esta misma Ley establece, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con el derecho internacional”.<sup>14</sup> Con esto reafirma la jerarquía de las normas jurídicas en nuestro país, de conformidad con el Artículo 133 de nuestra Ley Suprema y reconoce que las disposiciones contenidas en la Convención de Montego Bay son derecho vigente para el Estado mexicano. Lo anterior importa, dado que dicha Ley no profundiza mucho sobre el derecho de paso inocente, lo que nos obliga a referirnos al derecho internacional a través de su regulación mediante este tratado internacional.

El artículo 29 de la Ley Federal del Mar es breve al apuntar que “[l]as embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del Mar Territorial mexicano.”<sup>15</sup> Esto es lo único plasmado en nuestra legislación sobre el derecho de paso inocente, y en

---

<sup>12</sup> Cfr. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, Ley de Navegación, 4 de enero de 1994, artículo Tercero Transitorio, fracción II.

<sup>13</sup> Cfr. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, Ley Federal del Mar, op.cit., artículo 1.

<sup>14</sup> Ibidem, artículo 4.

<sup>15</sup> Ibidem, artículo 29.

realidad no es más que una paráfrasis de lo pactado en el Artículo 17 de la Convención. Puesto que nuestro orden jurídico nos remite al derecho internacional —y que el objeto del presente trabajo debe ser analizado desde esa óptica— se procederá a cercenar las disposiciones contempladas en la Convención de Montego Bay relativas al paso inocente, y para tal efecto se analizarán: el derecho de paso inocente —en general—, el derecho de paso para embarcaciones de propulsión nuclear o que transporten materiales radiactivos, el derecho de paso en tránsito y el novedoso concepto de paso por las vías marítimas archipelágicas.

## 2.2. El derecho de paso inocente bajo la Convención de Montego Bay.

En el capítulo anterior señalábamos que ya en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados participantes lograron poner fin al debate sobre la anchura del mar territorial, al acordar que ésta sería de un máximo de doce millas náuticas.<sup>16</sup> También mencionábamos las consecuencias jurídicas y prácticas que esto trajo, sobre todo cuando se trataba de estrechos utilizados para la navegación internacional. Al ser en la actualidad la normatividad que rige el aprovechamiento del mar y, por ende, a los movimientos de materiales radiactivos por vía marítima, procederemos a estudiar lo que en aquel momento se legisló respecto al derecho de paso inocente.

---

<sup>16</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 3.

Como lo señala el Profesor Brownlie, *Queen's Counsel*, arbitro internacional en asuntos marítimos y catedrático de la Universidad de Oxford, el derecho de paso inocente viene a ser una manera sensible de acomodar las necesidades de la comunicación marítima y los intereses del Estado costero.<sup>17</sup> En efecto, había una gran preocupación, durante la Tercera Conferencia por definirlo a detalle, bajo dos premisas: que se salvaguardara la mayor libertad de los mares y que se protegieran tanto los intereses de los Estados ribereños como aquellos de la navegación internacional,<sup>18</sup> sin excluir a los Estados sin costa. Es precisamente en este tenor que el Artículo 17 inicia la sección de la Convención referente al derecho de paso inocente con el recordatorio de que tanto los Estados ribereños como aquellos sin litoral, gozan de éste.<sup>19</sup> Además, define y divide a esta institución en dos partes: por un lado define lo que es el “paso” (Artículo 18), en tanto el Artículo 19 se avoca a la explicación del término “inocente”:

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

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

---

<sup>17</sup> Cfr. BROWNLIE, Ian, *Principles of Public International Law*, op.cit., pág. 192.

<sup>18</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Declarations to the Convention on the Law of the Sea”, en <http://untreaty.un.org>, página visitada el 7 de febrero de 2006, Declaration of the Federal Republic of Germany.

<sup>19</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 17.

- b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.
2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes anormales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave, o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.”<sup>20</sup>

No encontramos ningún cambio relevante en la definición de paso, con relación a la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, salvo quizás la precisión que se hace en el numeral 2, donde se indica que el paso debe ser rápido e ininterrumpido. Esto se señala como una medida adicional que busca dar mayor protección al mar territorial y a sus recursos naturales, permitiendo al Estado ribereño ejercer un control más efectivo sobre las embarcaciones que se encuentren en sus aguas al facilitar la distinción entre buques que están de paso y aquellos de pesca o que realizan alguna otra actividad “no inocente.”

El hecho de que no se hayan producido cambios trascendentes muestra que se ha llegado a un consenso internacional respecto a la definición de paso,<sup>21</sup> y es precisamente el criterio que sostuvo la Corte Internacional de Justicia en el caso *Actividades Militares y Paramilitares en y contra Nicaragua*, al señalar que el Artículo 18 de la Convención del Mar “no hace más que codificar el derecho

---

<sup>20</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 18.

<sup>21</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, 7ª ed., Editorial Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002, pág. 1150.



consuetudinario internacional.”<sup>22</sup> El mismo criterio ha sido manifestado por numerosos académicos del derecho internacional.<sup>23</sup>

La verdadera aportación al régimen del paso inocente la encontramos en el siguiente artículo —donde viene la segunda parte de la definición— mismo que señala con mayor claridad y precisión lo que se entiende por “inocente”, cosa que había quedado muy difusa en la Convención de 1958 y que viene a evitar que se den abusos tanto por los Estados ribereños como por los navíos que ejercen este derecho.<sup>24</sup> Aunque retoma la idea plasmada en el instrumento de 1958, al indicar que mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado, el paso será inocente,<sup>25</sup> la Convención de Montego Bay hace bien en enunciar doce circunstancias bajo las cuales no se considerará inocente:

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

- a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño

---

<sup>22</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua”, Jurisdiction of the Court and Admissibility of the Application, Nicaragua Vs. United States of America, 26 de noviembre de 1984, Reporte 14, pág. 111.

<sup>23</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit., pág. 1161; Cfr. ZHANG, Hong Zeng, “The Adjacent Sea”, en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), International Law: Achievements and Prospects, S.N.E, Editorial, Martinus Nijhoff, Paris, 1991, pág. 855.

<sup>24</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit., pág. 1162.

<sup>25</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 19.1.

o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

- b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
- c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;
- f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;
- g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;
- h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;
- i) Cualesquiera actividades de pesca;
- j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;
- k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;
- l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.”<sup>26</sup>

De la lectura de este artículo se desprende que la mayoría de las actividades prohibidas caen dentro de la categoría de actividades militares o

---

<sup>26</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 19.2.

cuasi-militares y que, más que la carga del buque, importa la actividad que éste realice en el mar territorial mientras navega por él. Esto se entiende si consideramos que la carga, en teoría, no afecta al Estado ribereño mientras no esté en su territorio —donde se le aplicarían todas las normas fiscales y/o sanitarias—. Antes de eso, la carga está literalmente de paso y puede que nunca entre a la jurisdicción del Estado costero; por lo tanto, no tendría sentido tener la obligación de informarle lo que lleva a bordo. Claro, esto funciona siempre y cuando el buque no lleve a bordo materiales u objetos que *per se* pongan en riesgo la seguridad del Estado ribereño, desde el lugar donde se encuentre; cosa que no contempla dicha Convención. El maestro Székely considera que son “muy numerosos los requisitos que deben cumplirse a fin de poder alegar que el paso se realiza en forma inocente”,<sup>27</sup> idea que no compartimos ya que en realidad dichos requisitos son obvios y lógicos por tratarse principalmente de actividades militares, las cuales en nada se relacionan con el paso definido en el Artículo 18, pero que, a decir verdad, dejan la puerta abierta a que se pongan en riesgo la paz, el buen orden y sobre todo, la seguridad.

Dado que la anterior crítica va a ser ahondada en el siguiente capítulo, consideramos conveniente continuar con el análisis de la Convención de Montego Bay: El artículo 20 retoma las reglas de la Convención de 1958 aplicables a submarinos,<sup>28</sup> seguido de un artículo que busca, al igual que el 19, aclarar ciertos puntos que quedaron confusos en Ginebra. Se refiere a las leyes

---

<sup>27</sup> SZÉKELY, Alberto, “Derecho del Mar”, en Diccionario Jurídico Mexicano, op. cit., pág. 2348.

<sup>28</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 20.

y reglamentos que el Estado ribereño está facultado a emitir con la finalidad de regular el paso inocente por sus aguas. Anteriormente sólo se señalaba que los buques que ejercieran este derecho debían cumplir con la normatividad del Estado costero, sin hacer referencia a las materias sobre las cuales este último podía legislar<sup>29</sup> y dejando esto, a fin de cuentas, a la incertidumbre que en ocasiones conlleva el derecho consuetudinario.

“1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;
- b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones;
- c) La protección de cables y tuberías;
- d) La conservación de los recursos vivos del mar;
- e) La prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca;
- f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste;
- g) La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos;

---

<sup>29</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone”, Ginebra, Suiza, 29 de abril de 1958, entrada en vigor 10 de septiembre de 1964, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 516, artículo 17.

- h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.
2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.
  3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.
  4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.”<sup>30</sup>

Un Estado ribereño, en ejercicio de la soberanía que tiene sobre el mar territorial, puede emitir legislación que busque prevenir, reducir y controlar la contaminación marina producida por navíos extranjeros. Desgraciadamente, la Convención precisa que dicha legislación no podrá interferir con el paso inocente de buques extranjeros, lo cual deja a los Estados costeros que temen la realización de un desastre durante la transportación de alguna sustancia o mercancía peligrosa en la imposibilidad de tomar cualquier medida o, cuando menos, deja el tema muy poco claro. En este sentido, el gran problema es: ¿cómo se puede saber si el buque cumple o no con la normatividad de un Estado si es imposible saber qué es lo que transporta y mucho menos detenerlo para averiguarlo? Si se detiene al buque se merma la libertad que le otorga el

---

<sup>30</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 21.

paso inocente;<sup>31</sup> en cambio, si no lo hacemos, dejamos que posiblemente ponga en grave peligro a los recursos marinos, la costa y la población o inclusive la propia existencia del Estado ribereño.

### 2.3. Interpretaciones del derecho de paso inocente en la Convención de Derecho del Mar.

Respecto a la posibilidad de limitar el paso de ciertas categorías de buques, con base en la Convención de Montego Bay y en particular en las prerrogativas arriba mencionadas, resulta por demás interesante ver los comentarios que ciertos países hicieron.

#### 2.3.1. Alemania.

Al firmar la Convención de Montego Bay, Alemania quiso dejar claro que en su opinión, dicho tratado no hacía más que cristalizar las normas ya existentes en el derecho internacional referentes al paso inocente, y que por esta razón, no podían ser sometidas a la voluntad o legislación interna de ciertos Estados ribereños, los cuales pretendían condicionar el paso de ciertas categorías de buques a la autorización previa.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Y si lo abordamos, violamos la soberanía que tiene todo Estado sobre sus embarcaciones. Cfr. PERMANENT COURT OF INTERNATIONAL JUSTICE, "Case of the S.S. Lotus", Francia Vs. Turquía, Reporte Serie A n. 10.

<sup>32</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Federal Republic of Germany.

### 2.3.2. Arabia Saudí.

El Reino de Arabia Saudí equipara el derecho de paso inocente al de tránsito, al indicar que no se podrá ejercer dicho derecho en los casos en que exista una ruta hacia alta mar o alguna zona económica exclusiva de conveniencia similar en cuanto a aspectos hidrográficos y de navegación.<sup>33</sup>

### 2.3.3. Croacia.

La República de Croacia señaló que la regulación del derecho de paso inocente en la Convención de Montego Bay no constituye una norma perentoria o *ius cogens*, de acuerdo a lo establecido en la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, y que por lo tanto nada impide que el Estado ribereño requiera que buques de guerra extranjeros notifiquen su intención de ejercer el derecho de paso inocente y que pueda limitar el número de estos que pretendan hacerlo al mismo tiempo.<sup>34</sup>

### 2.3.4. Irán.

Por su parte, la República Islámica de Irán, en contra de la postura de un gran número de países, declaró que lo estipulado en el Artículo 21 de la Convención, leído en paralelo con los Artículos 19 y 25, respecto al significado de paso

---

<sup>33</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Kingdom of Saudi Arabia.

<sup>34</sup> Cfr. Ibidem, Declaration of the Republic of Croatia.

inocente y a las prerrogativas de los Estados ribereños respectivamente, “reconoce (aunque implícitamente) los derechos de los Estados ribereños a tomar medidas para salvaguardar su seguridad, incluyendo la adopción de leyes y reglamentos referentes a, *inter alia*, los requerimientos de autorización previa para buques de guerra que pretendan ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial.”<sup>35</sup>

#### 2.3.5. Italia.

Con un punto de vista opuesto al de Irán, la República de Italia indicó que ninguna disposición de la Convención podía interpretarse como concediendo al Estado costanero el derecho de condicionar el paso de ciertas categorías de buques a la autorización o notificación previas.<sup>36</sup>

#### 2.3.6. Malta.

Por su parte, la República de Malta, de manera diplomática, declaró que el ejercicio del derecho de paso inocente por buques de guerra debía prejuzgarse como pacífico, pero considerando que hoy en día se cuenta con medios de comunicación tan efectivos y veloces no debiera ser demasiado pedir el que estas embarcaciones notifiquen a los países por los que pretenden pasar y que

---

<sup>35</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 1, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, Nueva York, septiembre, 1983, pág. 17.

<sup>36</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 5, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, Nueva York, julio, 1985, pág. 15.



lo mismo no sería incompatible con la Convención. Añadió que se reservaría el derecho para legislar al respecto, sobre todo debido a que varios países ya habían manifestado su intención de hacerlo.<sup>37</sup>

#### 2.3.7. Países Bajos.

El Reino de los Países Bajos manifestó su objeción a las declaraciones expuestas por varios países, de las cuales ya hemos dado varios ejemplos, ya que, a su juicio, excluían o modificaban el efecto legal de ciertas disposiciones de la Convención; particularmente en lo que toca al paso inocente por aguas territoriales: “La Convención permite el paso inocente por el mar territorial a todos los buques, incluyendo buques de guerra extranjeros, buques de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares o peligrosas, sin previo consentimiento o notificación, si se observan debidamente las medidas preventivas establecidas para dichos buques por convenios internacionales.”<sup>38</sup>

#### 2.3.8. Omán.

La declaración del Gobierno del Sultanato de Omán resulta curiosa, ya que por un lado reconoce que ejerce soberanía sobre su mar territorial en conformidad con el principio de paso inocente, mientras que por el otro requiere la notificación

---

<sup>37</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Declarations to the Convention on the Law of the Sea”, op.cit., Declaration of the Republic of Malta.

<sup>38</sup> Ibidem, Declaration of the Kingdom of the Netherlands.

previa por parte de buques y submarinos que pretendan navegar por esta zona, y prohíbe el paso a buques que transporten materiales radiactivos o inherentemente peligrosos para el hombre, si no cuentan con su autorización expresa.<sup>39</sup>

#### 2.3.9. Serbia y Montenegro.

Serbia y Montenegro considera que los Estados ribereños pueden, a través de sus leyes y derechos, sujetar el paso de buques de guerra extranjeros a la notificación previa y limitar el número de embarcaciones que ejerzan el paso simultáneamente, con base en el derecho internacional consuetudinario y en cumplimiento del derecho de paso inocente.<sup>40</sup>

#### 2.3.10. Reino Unido.

En su declaración, el Reino Unido simplemente manifestó su oposición a que ciertas naciones limitaran la libertad de navegación de cierto tipo de buques, al exigirles que notifiquen u obtengan la autorización necesaria para poder navegar por aguas donde la Convención otorga el derecho de paso, y que tales pretensiones iban en contra del derecho internacional.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 5, op.cit., pág. 18.

<sup>40</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of Serbia and Montenegro.

<sup>41</sup> Cfr. Ibidem, Declaration of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

### 2.3.11. Yemen.

La República Democrática Popular de Yemen fue tajante al apuntar que sobre la Convención prevalecería su legislación nacional, la cual requiere autorización previa para buques de guerra extranjeros o submarinos, así como embarcaciones de propulsión nuclear o cuya carga consista en materiales radiactivos.<sup>42</sup>

### 2.3.12. Conclusión.

Como se puede apreciar, durante la adopción de la Convención existieron tanto países que pugnaban por una libertad de navegación cuasi-ilimitada por el mar territorial, como otros que se mostraron reticentes a permitir que embarcaciones que significaran un riesgo para la seguridad o bienestar del Estado ribereño, navegaran sin más restricciones que aquellas demasiado vagas que la propia Convención de *Montego Bay* establecía. Sin embargo, a pesar de todo, es importante precisar que aunque una nación manifieste su oposición o sus reservas a la redacción de algún artículo, si bajo el derecho consuetudinario internacional esta obligación existe o ha alcanzado ya el estatus de costumbre, el Estado debe respetarla; de lo contrario violaría el derecho internacional público. La Corte Internacional de Justicia expresó este principio en el caso del *Mar del Norte* de la siguiente manera: aunque originalmente la norma sólo haya sido convencional o contractual, una vez que ésta pasa al *corpus* general del

---

<sup>42</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 1, op.cit., pág. 18.

derecho internacional y que es aceptada como tal por la *opinio juris*, se convierte en vinculante aún para aquellos Estados que no sean parte de una misma convención.<sup>43</sup>

Lo anterior nos muestra que desde sus inicios, la Convención de Montego Bay presentó conflictos respecto al derecho de paso inocente. Estos se intensificarían en los años venideros con el desarrollo, precisamente, del comercio internacional de materiales radiactivos.

Es importante señalar que a la fecha México no ha hecho uso de las facultades legislativas que le concede el Artículo 20 y que lo mismo aplica para una gran cantidad de los Estados ribereños partes. En definitiva, al considerar suficiente el haberse adherido a tan ambiciosa Convención, la comunidad internacional ha dejado la labor de regular el paso inocente al derecho consuetudinario, lo cual, al final, merma la eficacia de las “tan” amplias prerrogativas que otorga el Artículo 20.

2.4. El derecho de paso inocente para buques de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas.

Lo referente a la navegación de los buques de propulsión nuclear y buques que transporten materiales altamente dañinos para el ser humano se encuentra plasmado en el artículo 23 de la Convención de Montego Bay:

---

<sup>43</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “North Sea Continental Shelf”, Merits, República Federal de Alemania Vs. Dinamarca y Países Bajos, 20 de febrero de 1969, Reporte 3, pág. 41.

“Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.”<sup>44</sup>

Aunque bien intencionado, el artículo carece de eficacia. No existen acuerdos internacionales vinculantes sobre el tema, sino únicamente lineamientos generales señalados por la Organización Marítima Internacional, principios generales de protección ambiental reconocidos en resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, o simplemente legislación de ciertos países para la navegación interna de embarcaciones que importen un alto riesgo de contaminación. Debido a estas lagunas, las reglas para el paso inocente de embarcaciones consideradas de riesgo carecen de precisión y permiten que se lleve a cabo la transportación de materiales radiactivos en contravención a los intereses y seguridad de los Estados costeros, lo que acaba por contravenir el artículo 19 de la Convención de Montego Bay, al no calificar dicho paso como inocente.

Para algunos doctrinarios, al hablar de acuerdos internacionales, el artículo 23 se refiere a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS),<sup>45</sup> adoptada en la ciudad de Londres en 1974, que

---

<sup>44</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 23.

<sup>45</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit., pág. 1162.

establece en su capítulo VIII<sup>46</sup> medidas de seguridad básicas para buques de propulsión nuclear. Sin embargo, nosotros consideramos que dicha Convención dista de brindarles seguridad a los Estados ribereños, debido tanto a su enfoque como a la eficacia que pudiera brindar a la seguridad de los Estados ribereños; Por un lado tenemos que la SOLAS fue acordada para proteger la vida de los tripulantes, mas no la de la población de Estados ribereños y el medio ambiente, y por el otro, nos encontramos nuevamente ante el problema de cómo saber si de verdad se cumple con sus disposiciones, si se carece de la posibilidad de verificarlo.

El artículo 23 fue objeto de controversia en el caso de *Mayagüezanos por la Salud y el Ambiente*,<sup>47</sup> presentado ante una Corte de Distrito de los Estados Unidos. La controversia surgió respecto a la navegación del buque británico *Pacific Swan* por las aguas territoriales estadounidenses cerca de la isla de Puerto Rico. El 3 de febrero de 1998, el *Pacific Swan* atravesó el Paso Mona — estrecho que separa la isla Española de Puerto Rico— con desechos nucleares vitrificados a bordo, mientras viajaba de Francia a Japón, habiendo seleccionado como ruta el Canal de Panamá. Un día antes de su paso por Puerto Rico, un grupo de pescadores y organizaciones ambientalistas del oeste de la isla, temerosos de una catástrofe marítima, presentaron una demanda en contra del gobierno federal estadounidense por no ejercer su autoridad para impedir el

---

<sup>46</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention for the Safety of Life at Sea”, Londres, 1 de noviembre de 1974, entrada en vigor 25 mayo de 1980, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 18961, Capítulo VII.

<sup>47</sup> UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE DISTRICT OF PUERTO RICO, “Mayaguezanos por la Salud y el Ambiente, et al. Vs. United States of America”, Order, 18 de febrero de 1999, Lexis 2139, pág. 169.

paso de dicho cargamento y por ir en contra del *National Environmental Policy Act*, con la esperanza de que se detuviera el paso de dicha embarcación en tanto no se hiciera un estudio de impacto ambiental. La Corte del Distrito de Puerto Rico determinó infundada su demanda, debido a que tanto la legislación interna de Estados Unidos como el derecho internacional otorgaban a embarcaciones como el *Pacific Swan* el derecho de paso inocente. Sin embargo, este caso sentó un importante precedente para la transportación marítima de materiales radiactivos, ya que empezó a concientizar al mundo del peligro inminente que entrañaba, lo que poco después se tradujo en el cierre del Canal de Panamá<sup>48</sup> a esta actividad.

Respecto de este derecho, la República de Malta señaló que la obligación de notificar incumbía a aquellas embarcaciones de propulsión nuclear o que transporten sustancias nucleares, peligrosas o nocivas, haciendo énfasis en que a tales embarcaciones no se les permitiría navegar en aguas *interiores* maltesas sin la autorización correspondiente.<sup>49</sup> Aunque la oposición a la libre navegación de tales embarcaciones es clara, en la declaración del gobierno maltés persiste la duda sobre si ésta se refiere de manera exclusiva a aguas interiores o si en realidad alude al mar territorial. En casi los mismos términos se expresó la República Popular de Bangladesh, aunque estipula la prohibición extensiva a aguas territoriales.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Esto se logró a penas Estados Unidos le entregó el Canal de Panamá a su gobierno el 31 de diciembre de 1999.

<sup>49</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Republic of Malta.

<sup>50</sup> Cfr. Ibidem, Declaration of the People's Republic of Bangladesh.

Egipto, por su parte, al considerar inherentemente peligrosas las embarcaciones dedicadas al transporte de sustancias radiactivas y con fundamento en el derecho de regular el paso de navíos por su mar territorial así como en la obligación de estos de llevar consigo documentos y observar medidas de precaución establecidas en acuerdos internacionales, manifestó que requeriría que dichos navíos obtuvieran la autorización expedida por su gobierno, antes de ingresar al mar territorial egipcio, hasta en tanto no se concluyeran los acuerdos internacionales en la materia y Egipto se adhiriera a ellos.<sup>51</sup> De similar opinión fueron los gobiernos del Reino de Arabia Saudí<sup>52</sup> y Malasia<sup>53</sup>, aunque agregaron la advertencia de que en toda circunstancia el país del pabellón de tales embarcaciones sería responsable por cualquier pérdida o daño que se sufriera derivado del paso de estas por sus mares territoriales.

## 2.5. El derecho de paso en tránsito.

En el capítulo anterior comentábamos que la extensión del mar territorial de tres millas náuticas a doce produjo consecuencias importantísimas para la navegación internacional, ya que cambió el régimen jurídico de numerosos estrechos, incluso de los más transitados del mundo. Alemania inclusive declaró que un requisito *sine qua non* para que se reconociera el derecho a extender la anchura del mar territorial a doce millas fue la aceptación del régimen de

---

<sup>51</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 3, op.cit., pág. 13.

<sup>52</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Kingdom of Saudi Arabia.

<sup>53</sup> Cfr. Ibidem, Declaration of Malaysia.



derecho de paso en tránsito.<sup>54</sup> Gracias al acuerdo logrado entre los delegados en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas, se introdujo el concepto de paso en tránsito en la Convención de Montego Bay, por lo que muchos consideran que es una invención de ésta<sup>55</sup> o, a lo mucho, un derecho que única y exclusivamente deriva de ella.<sup>56</sup>

Para nosotros, sin restarle mérito a la Convención, en realidad se trata de la cristalización de una norma de derecho consuetudinario reconocida décadas antes por la Corte Internacional de Justicia en el caso del *Canal de Corfú*, donde ésta opinó lo siguiente:

“La Corte considera que es generalmente aceptado y conforme a la costumbre internacional que los Estados, en tiempo de paz, posean el derecho a hacer que sus buques de guerra pasen por estrechos que sirven, para fines de navegación internacional, como vías de comunicación entre dos partes del alta mar, sin que medie autorización previa del Estado ribereño, siempre y cuando el paso sea *inocente*.”<sup>57</sup>

El derecho de tránsito se parece mucho al derecho de paso inocente, aunque se refiere específicamente al paso por estrechos de navegación internacional como son los estrechos de Malacca y de Gibraltar. Se trata de un derecho de paso, reconocido a los navíos y aeronaves, por los estrechos que comunican dos zonas marítimas donde la navegación es libre, como son el alta

---

<sup>54</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Declarations to the Convention on the Law of the Sea”, op.cit., Declaration of the Federal Republic of Germany.

<sup>55</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit., pág. 1170.

<sup>56</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 1, op.cit., pág. 19.

<sup>57</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Corfu Channel Case”, Merits, Reino Unido Vs. Albania, 15 de diciembre de 1949, Reporte 4, 29.

mar y zona económica exclusiva,<sup>58</sup> el cual debe ejercitarse de forma rápida e ininterrumpida.<sup>59</sup> Las particularidades de este derecho radican en que los submarinos pueden navegar sumergidos, se reconoce el derecho de sobrevuelo a las aeronaves, y se prohíbe a los Estados ribereños suspender el paso.<sup>60</sup>

Este derecho otorga mayores libertades al Estado que lo utiliza para sus embarcaciones ya que limita la soberanía del Estado costero al restringir su capacidad para controlar la navegación de éstas por el estrecho. En relación con lo anterior, la Convención de Montego Bay, en diversos artículos, precisa las obligaciones que incumben a los buques y aeronaves que ejercen el derecho de tránsito:

“1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves:

- a) Avanzarán sin demora por o sobre el estrecho;
- b) Se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho o que en cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;
- c) Se abstendrán de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave;
- d) Cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta Parte.

---

<sup>58</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1170.

<sup>59</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 38.2.

<sup>60</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1170.

2. Durante su paso en tránsito, los buques cumplirán:

- a) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluido el Reglamento internacional para prevenir abordajes;
- b) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques”<sup>61</sup>

De igual manera, la Convención menciona en su artículo siguiente que la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos están excluidos del paso en tránsito, por lo que se debe contar con autorización previa del Estado ribereño de ese estrecho antes de poder llevarla a cabo.<sup>62</sup> Esta prohibición va en el mismo sentido que en el caso del paso inocente, donde lo que se procura es el respeto a la soberanía del Estado costero y mantener la libre navegación únicamente con fines de paso.

A su vez, el Artículo 44 es claro al precisar que:

“Los Estados ribereños de un estrecho no obstaculizarán el paso en tránsito y darán a conocer de manera apropiada cualquier peligro que según su conocimiento, amenace a la navegación en el estrecho<sup>[63]</sup> o al sobrevuelo del estrecho. No habrá suspensión alguna del paso en tránsito.”

---

<sup>61</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 39.

<sup>62</sup> Cfr. Ibidem, artículo 40.

<sup>63</sup> Idea que deriva de la decisión de la Corte Internacional de Justicia en el Caso del Canal de Corfu, donde condenó a Albania por no haber prevenido a Inglaterra sobre los peligros que presentaban las minas colocadas entre la isla de Corfu y la costa de Albania.

En este Artículo vemos lo enfática que es la Convención respecto a la obligación de respetar la libertad de navegación en los estrechos, a lo que el gobierno de los Países Bajos comenta que preocupaciones relativas a seguridad nacional y orden público de ninguna manera pueden obstaculizar la libre navegación por estos,<sup>64</sup> y deja clara su distinción del derecho de paso inocente, y lo estricto que es respecto a los derechos que pudiera gozar el Estado ribereño en virtud de la soberanía inherente a la figura de mar territorial.

A pesar de ello, el Estado ribereño del estrecho puede, en el afán de organizar y controlar la navegación, designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación de tráfico —los cuales deberán ser respetados por los usuarios del estrecho— cuando esto sea necesario para el paso seguro de los buques; debiendo, por un lado, ajustarse a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas y, por el otro, darle la debida publicidad a estas medidas.<sup>65</sup>

Al igual que en el caso del paso inocente, los Estados ribereños de estrechos están facultados por la Convención, para dictar las leyes y reglamentos relativos a la seguridad de la navegación, el tráfico marítimo, la prevención, reducción y control de la contaminación (para lo cual llevarán a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga, en el estrecho, de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas), la pesca y finalmente el embarco o desembarco de productos,

---

<sup>64</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Declarations to the Convention on the Law of the Sea”, op.cit., Declaration of the Kingdom of the Netherlands.

<sup>65</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 41.

monedas o personas en contravención de la legislación aduanera, fiscal, migratoria o sanitaria del Estado ribereño.<sup>66</sup>

El Artículo 35, en su inciso c) señala una excepción a la aplicación de las reglas sobre el paso en tránsito, y es la que se refiere a convenciones que por mucho tiempo hayan regido la navegación internacional por estrechos, y cuya práctica se encuentra ya arraigada y aceptada por sus usuarios. Haciendo uso de tal excepción, el gobierno del Reino de Suecia declaró que los regímenes jurídicos aplicados por un lado, para el estrecho de Øresund, entre Dinamarca y su país, y por el otro, para el de las Islas Åland, compartido con Finlandia, permanecerían vigentes, dadas las convenciones que a la fecha, y desde hace tiempo, los rigen.<sup>67</sup> Lo mismo argumentó Dinamarca respecto a estrechos bajo su jurisdicción que se utilizan para la navegación internacional, y los cuales han operado bajo un régimen convencional desde 1857, como son los del Gran Belt, Pequeño Belt y Sund.<sup>68</sup> A su vez, Egipto hizo referencia al Tratado de Paz de 1979 entre su país e Israel, al indicar que el paso por el estrecho de Tiran y el Golfo de Aqaba se regiría por dicho tratado.<sup>69</sup>

Un estrecho utilizado para la navegación internacional puede pertenecer a un solo Estado, como en el caso de los estrechos turcos de Dardanelos y de Bósforo ubicados en la entrada y salida del mar de Mármara,<sup>70</sup> o a dos o más

---

<sup>66</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea", op.cit., artículo 42.

<sup>67</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 1, op.cit., pág. 20.

<sup>68</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Kingdom of Denmark.

<sup>69</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 3, op.cit., pág. 14.

<sup>70</sup> Mar interior que separa al Mar Negro del Mar Egeo (y por lo tanto, la parte asiática de Turquía de la parte europea) por los estrechos Bósforo y Dardanelos.

Estados como los estrechos de Gibraltar, norte de Corfu, y Magallanes.<sup>71</sup> Respecto a este último, Chile declaró al adherirse a la Convención de Montego Bay, que derivado de los Tratados de Delimitación Fronteriza de 1881 y del de Paz y Amistad de 1984, las reglas referentes al paso en tránsito se aplicarían en tanto no contradijeran el régimen aplicado durante todo este tiempo, en el entendido de que desde 1873, Chile había manifestado que el estrecho de Magallanes quedaba neutralizado para siempre, y que la libre navegación podría ser ejercida por embarcaciones de todas las naciones.<sup>72</sup>

El paso en tránsito no distingue entre el tipo de embarcaciones, como bien lo hace el derecho de paso inocente. Esto les otorga mayor libertad a los Estados, ya que pueden enviar navíos comerciales o no, por las aguas comprendidas en los estrechos utilizados para la navegación internacional. El régimen jurídico del derecho de paso en tránsito no es tan estricto como el del derecho de paso inocente, lo cual garantiza la libertad de navegación por las rutas más importantes de nuestro planeta.

En cuanto a México, cabe precisar que nuestras aguas territoriales no abarcan ningún estrecho utilizado para la navegación internacional, por lo que sólo debe interesarse en él en cuanto a su uso por embarcaciones mexicanas.<sup>73</sup> A pesar de ello, el derecho de paso en tránsito forma parte del derecho positivo

---

<sup>71</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1169.

<sup>72</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Republic of Chile.

<sup>73</sup> La navegación por estrechos utilizados para la navegación internacional permite abaratar los costos de transporte, ya que reducen las distancias en forma significativa, lo cual se traduce en una disminución de los precios de los productos mexicanos en los mercados extranjeros y permite que estos sean competitivos y se desarrolle el comercio exterior mexicano.

mexicano desde el momento en que el Senado de la República ratificó la Convención de Montego Bay el 18 de marzo de 1983.<sup>74</sup>

## 2.6. El derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas.

Una noción que no había podido aprobarse en las reuniones que se llevaron a cabo antes de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, es la de *Estado archipelágico*. Países como Filipinas e Indonesia por mucho tiempo anhelaron que la comunidad internacional reconociera el estatus especial que implica ser un archipiélago,<sup>75</sup> si se toma en cuenta la desventaja resultante de la escasa y dispersa superficie terrestre, de la difícil comunicación entre las islas y de los peligros que esto implicaba para su seguridad y, particularmente, la frágil situación de muchos archipiélagos que día a día sufren los efectos del calentamiento global, como es el alza del nivel del mar,<sup>76</sup> la fragilidad de sus ecosistemas, las desventajas que conlleva un mercado interno limitado, las pocas fuentes y reservas de agua dulce, su alta dependencia de importaciones, la migración de su población (particularmente de personas altamente

---

<sup>74</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, "Derecho de paso en tránsito", en Diccionario Jurídico Mexicano, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, 14ª ed., Editorial Porrúa, México, 2000, pág. 2347.

<sup>75</sup> Inclusive hubieron Estados que no esperaron la firma de la Convención de Montego Bay para proclamarse como Estados archipelágicos. Tal es el caso de las Islas Salomón: al adherirse a la Convención sobre el Mar Territorial el 3 de septiembre de 1981, declaró que las aguas al interior de las líneas de base trazadas entre sus islas debían ser consideradas como aguas archipelágicas. Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", op.cit., pág. 205.

<sup>76</sup> En Tuvalu, por ejemplo, desde hace unos años, a gran parte de la población le llega el agua a las rodillas 6 meses al año.

calificadas), etc.<sup>77</sup> “A menudo su desarrollo tropieza con obstáculos tales como escasez de población, penuria de recursos, aislamiento, catástrofes naturales, economía poco diversificada y dependiente del turismo, tarifas elevadas de transportes y comunicaciones, infraestructuras costosas y administración onerosa.”<sup>78</sup> Parecerá una lista exhaustiva de problemas; por desgracia, no lo es.<sup>79</sup> Basta pensar en la República de Kiribati para entender lo difícil que es manejar su situación geográfica: el archipiélago se expande sobre más de tres millones de kilómetros cuadrados de mar,<sup>80</sup> con una superficie terrestre de apenas ochocientos once kilómetros cuadrados y con el punto más elevado a ochenta y un metros sobre el nivel del mar.<sup>81</sup>

Las aguas archipelágicas, es decir, aquellas que se encuentran dentro de las líneas de base archipelágicas, conforman un espacio marítimo *sui generis*. No se confunden ni con las aguas interiores, ni con el mar territorial, en particular debido a que los mismos Estados archipelágicos tienen derecho a disponer tanto de unas como del otro.<sup>82</sup> Las líneas de base archipelágicas constituyen el punto

---

<sup>77</sup> Cfr. SZÉKELY, Alberto, “Derecho del Mar”, en Diccionario Jurídico Mexicano, op.cit., pags. 1158-1159; Cfr. UNIVERSITY OF THE WEST INDIES CENTRE FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, “Vulnerability and Small Island Developing States”, mayo 2002, en [www.sidsnet.org](http://www.sidsnet.org), página visitada 26 de diciembre de 2004, pág. 1.

<sup>78</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA, “Futuro incierto para las islas pequeñas”, en <http://portal.unesco.org/es>, página visitada el 17 de abril de 2006.

<sup>79</sup> Cfr. UNIVERSITY OF THE WEST INDIES CENTRE FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, “Vulnerability and Small Island Developing States”, op.cit., pág. 1.

<sup>80</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Declarations to the Convention on the Law of the Sea”, op.cit., Declaration of the Republic of Kiribati.

<sup>81</sup> CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, The World Factbook, en <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/kr.html>, página visitada el 14 de febrero de 2006.

<sup>82</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículos 48 y 50.



de partida para la delimitación de los diferentes espacios marítimos del Estado archipelágico, con excepción, lógicamente, de las aguas interiores.

La finalidad de los Estados archipelágicos se puede considerar tanto estratégica como política y económica, cosa que no podría satisfacerse con la Zona Económica Exclusiva. El artículo 49 recalca la soberanía de tales Estados sobre las aguas archipelágicas, su suelo, subsuelo y espacio aéreo; en este sentido, las equipara al mar territorial o a las aguas interiores. Sin embargo, en realidad se trata de una soberanía reglamentada,<sup>83</sup> ya que de lo contrario volveríamos a la doctrina del *mare clausum* que, como vimos en el primer capítulo, por muchas y obvias razones, ya fue superada. La diferencia fundamental estriba en que mediante el régimen de aguas archipelágicas se protegen los derechos de los Estados vecinos, quienes por siglos han utilizado las aguas entre las islas que conforman el archipiélago como rutas importantes para la navegación y el comercio. El artículo 51 obliga a los Estados que hayan sido reconocidos como archipelágicos, a negociar y convenir sobre los intereses legítimos que sus vecinos ostenten, como pueden ser los de paso y de pesca. En estas aguas se reconoce un derecho de paso similar al de tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional, puesto que obliga a las embarcaciones que por ellas naveguen, a seguir las mismas reglas que para este último.

---

<sup>83</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, Droit International Public, op.cit., pág. 1160

El artículo 53 de la multicitada Convención define y reglamenta el derecho de paso por las vías archipelágicas, hoy consuetudinario<sup>84</sup>, con mayor cautela que el de paso inocente: indica que no podrá suspenderse, que incluye el derecho de sobrevolar y que, contrario a lo acordado en el artículo 20, los submarinos no tienen la obligación de navegar sobre la superficie. Claro está que la navegación de la que hablamos no es tan libre como unos quisieran entender: el Estado archipelágico puede designar las vías por las cuales navegarán o sobrevolarán navíos o aviones de otros Estados; de no hacerlo, la navegación internacional se hace por las vías que se tenían entre las islas, aún antes de haber sido declarados como Estados archipelágicos.<sup>85</sup> Vemos entonces que aunque en muchos aspectos concede prerrogativas y beneficios a los Estados archipelágicos, por otro lado los deja en estado de indefensión ante un sin número de situaciones.

Este derecho de paso es más extenso ya que no puede ser suspendido como lo puede el derecho de paso inocente. También porque incluye el derecho de sobrevuelo y porque los submarinos no están obligados a navegar sobre la superficie. Pero el Estado archipelágico puede designar vías de navegación y rutas aéreas que los navíos y las aeronaves de otros Estados deben de utilizar. Sin discriminar entre nacionalidades de navíos, el Estado archipelágico puede suspender temporalmente el paso en áreas específicas de las aguas archipelágicas, si esta suspensión es necesaria para su seguridad (artículo 52).

---

<sup>84</sup> Cfr. NANDAN, Satya N., "Introduction to the Law of the Sea", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), *International Law: Achievements and Prospects*, S.N.E., Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991.

<sup>85</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", op.cit., Declaration of the Federal Republic of Germany.

Además de todo lo anterior, el paso está sujeto a las normas que resulten aplicables del derecho de tránsito.<sup>86</sup>

En resumen, el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas se otorga a las embarcaciones de todas las naciones y es el precio a pagar por los cuantiosos beneficios que le brinda a los Estados archipelágicos, el reconocimiento de su *status* especial en la geografía, economía y política internacional. Ciertamente es que la soberanía en las aguas archipelágicas se ve restringida en mayor grado con relación al mar territorial o a los estrechos utilizados para la navegación internacional, pero de no ser así, la navegación internacional enfrentaría enormes obstáculos. Desaparecerían prácticamente todas las rutas de navegación del Océano Pacífico lo que afectaría gravemente el comercio entre Asia y América, al incrementar los fletes a nivel internacional, lo cual invariablemente traería consigo un encarecimiento de las mercancías, etc.; esto provocaría el detrimento del poder adquisitivo, el aumento del hambre y de la pobreza, y probablemente una recesión económica global.

## 2.7. Conclusión.

En este capítulo hemos abarcado todos los aspectos del derecho de paso inocente; la trascendencia que tiene para la navegación internacional; algunos de los perjuicios que conlleva para los Estados ribereños y, finalmente, la opinión general de la comunidad internacional respecto a éste. Para tal efecto iniciamos el presente capítulo con un recuento sobre la importancia que tuvo la

---

<sup>86</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, op.cit., pág. 1160.

Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de sus efectos tanto en la legislación mexicana como en la de muchos países, ya que vino a concretizar lo que hasta entonces se había mantenido en el derecho consuetudinario internacional. Analizamos las tres especies del derecho de paso inocente —el derecho de paso inocente general; el derecho de paso en tránsito; y el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas— tal y como se encuentran codificadas en aquel documento fruto de la Conferencia: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. También hicimos referencia a las declaraciones de varios Estados y a algunos precedentes relevantes en la materia, todo esto para entender perfectamente el régimen jurídico del derecho de paso inocente y así estar en posibilidad de apreciar las consecuencias jurídicas, ecológicas y económicas que entraña la transportación marítima de materiales radiactivos.

Como veremos en el capítulo siguiente, hasta hace unos años la Convención de Montego Bay había sido interpretada uniformemente por los Estados, o por lo menos existía una interpretación tolerada por todos, en el sentido de que cualquier embarcación, independientemente de su carga, categoría y nacionalidad, goza del derecho de paso inocente que ésta le otorga. Sin embargo, en tiempos recientes, con el sorprendente desarrollo del comercio marítimo internacional, la creciente preocupación por el medio ambiente y las consecuencias hoy en día tangibles del calentamiento global, no podemos negar que los tiempos han cambiado y que, una vez más, se requiere que el derecho del mar se adecue a los mismos.

## CAPITULO III: COSTUMBRE INTERNACIONAL RESPECTO AL DERECHO DE PASO INOCENTE Y LA TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES RADIATIVOS POR VÍA MARÍTIMA.

### 3.1. Introducción.

En 2001, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) advirtió “que más de la mitad de la población mundial vive actualmente a menos de 100 kilómetros de la costa y se prevé que para 2025, 6.3 mil millones de personas, o sea 75% de la población mundial vivirá en la zona costera, en mega-ciudades costeras.” ... “En los últimos 40 años, la demanda de pescado ha crecido dos veces más rápido que la población. Más de 500 millones de personas dependen de arrecifes para alimentarse, no obstante 70% de los arrecifes del mundo se encuentran amenazados.”<sup>1</sup> En este contexto toma una importancia desmesurada la protección y conservación del medio marino, y no es precisamente lo que se asegura con los movimientos actuales de materiales capaces de acabar con toda la fauna y flora marina en un instante.

La transportación de materiales radiactivos por mar es una actividad reciente. Conoció sus inicios apenas en 1992, con el viaje del *Akatzuki Maru*, de Japón a Inglaterra. Antes de eso hubo ocasiones en las que se transportaron materiales radiactivos por mar, pero en cantidades prácticamente inofensivas

---

<sup>1</sup> UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, “The Global Conference on Oceans and Coasts at Rio + 10: Toward the 2002 World Summit on Sustainable Development, Johannesburg”, 7 de diciembre de 2001, [www.unesco.org](http://www.unesco.org), página visitada el 3 de enero de 2005.

para ser utilizadas en investigación científica; esto a raíz de la promoción del uso pacífico de la energía nuclear en las Naciones Unidas con la firma del Tratado sobre la No Proliferación de Armas Nucleares. Por este motivo los países ribereños no sintieron la necesidad de insistir en la discusión sobre la inocencia o no de estas embarcaciones durante la Tercera Conferencia sobre el derecho del mar y aceptaron, como se verá a detalle en el presente Capítulo, que éstas gozaran del derecho de paso inocente siempre y cuando cumplieran con la normatividad internacional aplicable.<sup>2</sup>

Tras la firma de un acuerdo entre Rusia y Estados Unidos en el 2000, mediante el cual estos Estados se comprometieron a deshacerse del plutonio militar que tenían en exceso —contenido en bombas nucleares— se dan cuenta que necesitan encontrarle un nuevo uso a éste. Las plantas núcleo-eléctricas funcionaban a base de uranio, por lo que había que encontrar una forma de utilizar el plutonio de las ojivas para la generación de electricidad.<sup>3</sup> Al mismo tiempo, los científicos buscaban formas para reprocesar los desechos radiactivos, con la finalidad de aminorar las cantidades que posteriormente tendrían que ser almacenadas y guardadas por cientos de años, particularmente debido a que muchos sitios de almacenamiento estaban cerca de llegar a su máxima capacidad. Pronto surgieron las plantas de reprocesamiento, en las cuales se mezclan pequeñas cantidades de plutonio con mayores porcentajes de uranio empobrecido, lo que genera un nuevo combustible llamado MOX. No

---

<sup>2</sup> Véase Supra, cap. 2.2. “Interpretaciones del derecho de paso inocente en la Convención de Derecho del Mar.”

<sup>3</sup> CLAYTON, Mark, “Plutonium: Is it really in safe hands?”, en The Seattle Times, 10 de octubre de 2004, en <http://seattletimes.nwsources.com>, página visitada el 24 de abril de 2006.

obstante, la tecnología y los recursos económicos necesarios para la construcción de una planta de reprocesamiento fueron (y permanecen) tan elevados que muchos países prefirieron que aquellos países que ya contaban con la capacidad de reprocesar materiales radiactivos, como Bélgica, Francia, Reino Unido y Rusia,<sup>4</sup> se hicieran cargo de los suyos.

Con el desarme nuclear internacional a gran escala vino el desarrollo de tecnologías de reprocesamiento de plutonio y de uranio, lo que trajo consigo el inicio de la comercialización internacional de diferentes sustancias radiactivas para su combustión en reactores nucleares. Es en este momento de la historia que inician los grandes movimientos transfronterizos y marítimos de materiales radiactivos, lo que trajo grandes ventajas para la industria eléctrica en algunos países, pero que, como veremos, tiene a las demás naciones temerosas y en busca de reformas al derecho internacional.

En el presente capítulo nos avocaremos a presentar los argumentos, tanto de los países comercializadores de productos radiactivos que utilizan el mar para mover sus cargamentos, como de aquellos que están en contra de esta actividad, con la finalidad de demostrar que, bajo el derecho internacional consuetudinario, el día de hoy, las embarcaciones que transportan materiales radiactivos no gozan del derecho de paso inocente, y que su navegación por el mar territorial está sujeta a la previa autorización de los afectados, o cuando menos, a su notificación. Para ello analizaremos varios principios de derecho ambiental e intentaremos demostrar la existencia de una regla de costumbre,

---

<sup>4</sup> Cfr. URANIUM INFORMATION CENTRE, "Mixed Oxide Fuel (MOX) - Nuclear Issues Briefing Paper 42", Marzo, 2006, en <http://www.uic.com.au/nip42.htm>, página visitada el 15 de enero de 2005.

mediante el estudio tanto de la *opinio juris* como del *inveterata consuetudo*, elementos característicos de este tipo de normas, como bien lo precisó la Corte Internacional de Justicia en el caso del *Mar del Norte*.<sup>5</sup>

### 3.2. Postura de los Estados que comercializan materiales radiactivos.

Es importante conocer el punto de vista de los países que se dedican a transportar materiales radiactivos, o de aquellos que permiten que esta actividad se lleve a cabo bajo su jurisdicción, para poder apreciar el valor del punto de vista de aquellos países afectados que desean se reconozca como nocente esta actividad y así estar en posibilidad de concluir sobre la existencia o inexistencia de la regla de costumbre que deroga el derecho de paso inocente al tratarse de la transportación de materiales radiactivos. Es por ello que a continuación analizaremos todos los argumentos que países como Francia, Reino Unido, Estados Unidos y Japón —líderes en la industria— presentan en defensa del derecho de paso inocente para embarcaciones que transportan sustancias nucleares.

#### 3.2.1. La confidencialidad como medida preventiva suficiente.

Los Estados comercializadores de materiales radiactivos saben que para reducir el riesgo creado por buques que transporten estas sustancias, tienen la

---

<sup>5</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “North Sea Continental Shelf”, Merits, República Federal de Alemania Vs. Dinamarca y Países Bajos, 20 de febrero de 1969, Reporte 3, págs. 43-44.



obligación de prever la posibilidad de ser atacados.<sup>6</sup> Organismos internacionales consternados con la transportación segura han advertido que cargamentos de esta especie pueden ser sujetos a ataques de diversa índole, como sabotajes o secuestros, principalmente llevados a cabo por grupos terroristas,<sup>7</sup> por lo que resulta necesario adoptar todo tipo de medidas preventivas y así minimizar el riesgo de pérdidas de vidas humanas y daños al medio ambiente.<sup>8</sup> Para esto han determinado que la medida más efectiva es la confidencialidad;<sup>9</sup> medida que ha encontrado apoyo en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas y del Organismo Internacional de la Energía Atómica (OIEA),<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> Cfr. VAYRYNEN, Raimo, "Environment, Violence, and Political Change", Notre Dame Journal of Law Ethics and Public Policy, n. 15, Indiana, 2001, pág. 614.

<sup>7</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport Safety and Waste Management, GC(47)/RES/7", septiembre 2003, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 28 de noviembre de 2004; Cfr. POPE, Ron y LUNA, Robert, "The Development of Recommended Requirements for Security in the Transport of Radioactive Material", en INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (compilador), Safety of Transport of Radioactive Material - Proceedings of an international conference Vienna, 7-11 July 2003" S.N.E., Editorial International Atomic Energy Agency, Vienna 2003, págs. 116- 117; Cfr. BUNN, Matthew, "Reducing the Threat of Nuclear Theft and Sabotage", en [www.iaea.org/NewsCenter/](http://www.iaea.org/NewsCenter/), página página visitada el 15 de enero de 2005; Cfr. PEDROZO, Raul, "Transport of Nuclear Cargoes at Sea", en Journal of Maritime Law and Commerce", n. 28, 1997, pág. 221.

<sup>8</sup> Cfr. POPE, Ron y LUNA, Robert, "The Development of Recommended Requirements for Security in the Transport of Radioactive Material", págs. 116 y 117.

<sup>9</sup> Cfr. THE WASHINGTON TIMES, "Russian nuclear fuel worries Japan", en <http://washingtontimes.com/upi-breaking/>, página visitada el 17 de enero de 2005; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "Highly Enriched Uranium Repatriated from the Czech Republic", en [www.iaea.org/NewsCenter/](http://www.iaea.org/NewsCenter/), página visitada el 22 de diciembre de 2004.

<sup>10</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the International Atomic Energy Agency, A/RES/57/9" 11 de diciembre de 2002, en <http://daccessdds.un.org>, página visitada el 14 de abril de 2006; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4", Octubre, 1998, en <http://www.iaea.org>, página visitada el 4 de abril de 2006.

contrariamente a lo que sostienen los Estados ribereños que viven con el temor de verse contaminados sin siquiera conocer la fuente de su desgracia.

Hay quienes dicen que no existe una regla de costumbre que obligue a notificar a los Estados por cuyas aguas territoriales navegarán buques cargados de plutonio, uranio o cualquier otro material similar,<sup>11</sup> y que al contrario, la práctica internacional tiende a apegarse a lo recomendado por la OIEA en la Convención sobre la Protección Física de Material Nuclear y en diversas convenciones que tratan el manejo de sustancias peligrosas, las cuales le apuestan a la confidencialidad.<sup>12</sup> Para lograr esto los Estados procuran que la carga sea manejada por personal capacitado; realizar cualquier operación en forma expedita para evitar que la carga se convierta en un blanco vulnerable y que por el transcurso del tiempo se revele cierta información confidencial; y finalmente, procurar que la tripulación sea pequeña, ya que esto garantiza confiabilidad.<sup>13</sup>

La idea es que antes de que alguien se entere de que una embarcación transporta material radiactivo, ésta llegue a su destino sin haber causado ningún daño. En realidad se trata de apostarle a la suerte, ya que hoy en día hay poca

---

<sup>11</sup> Cfr. NOLLKAEMPER, André, *The Legal Regime for Transboundary Water Pollution: Between Discretion and Constraint*, S.N.E., Editorial Martinus Nijhoff, Países Bajos, 1993, pág. 167.

<sup>12</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Physical Protection of Nuclear Material", Nueva York, 3 de marzo de 1980, entrada en vigor 8 de febrero de 1987, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1456, artículo 6.2; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context", Espoo, Finlandia, 25 de febrero de 1991, entrada en vigor 10 de septiembre de 1997, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1989, artículo 8; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", noviembre 2001, en <http://www.un.org/law/ilc/>, página visitada el 17 de enero de 2005, artículo. 14.

<sup>13</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4", op.cit.

información que se mantiene confidencial y para enterarse de las fechas, puertos de origen, destino y rutas basta con seguir los comunicados y manifestaciones de organizaciones como Greenpeace, por ejemplo, quienes están alertas y presentes cada vez que zarpa un buque con plutonio. En consecuencia, como medida, aunque bien intencionada, resulta poco efectiva en caso de que exista alguien que de verdad desee conocer la información confidencial de un cargamento de sustancias radiactivas.

### 3.2.2. El derecho de paso inocente no excluye la transportación de materiales radiactivos.

Mucho más fácil que argumentar en pro de las medidas que se toman para proteger un cargamento de material radiactivo, resulta alegar que simple y sencillamente, bajo el derecho internacional, existe el derecho de paso inocente para estos buques y que el no respetarlo es una violación a este derecho que entraña responsabilidad internacional. De esta forma, basados en una interpretación muy amplia de cierta jurisprudencia que ya hemos analizado en el capítulo anterior, algunos Estados alegan que el derecho de paso inocente es aplicable a todo tipo de embarcaciones, sin importar lo que éstas transporten. Por ejemplo, toman como fundamento el caso *Nicaragua* para insistir sobre el carácter consuetudinario del derecho de paso inocente aplicable para todo tipo de navío, seguido de la resolución dictada por el Juzgado del Distrito de Puerto Rico en el asunto *Mayagüezanos*, la cual confirmó que el *Pacific Swan* gozaba de este derecho, por lo que no se le podía condicionar la navegación por el Paso

Mona a un estudio de impacto ambiental previo.<sup>14</sup> Inclusive alegan que restringir la navegación de ciertas embarcaciones por las aguas territoriales debido a su carga atenta contra un principio básico de derecho internacional que indica que la adquisición de un derecho por un Estado —en este caso el derecho de paso inocente que pueden ejercer sus navíos como condicionante para el reconocimiento del mar territorial de 12 millas náuticas— conlleva la obligación de respetarlo.<sup>15</sup>

Quizá más fácil de sostener es el hecho de que no exista una norma consuetudinaria que restrinja el paso de embarcaciones que transportan materiales radiactivos, a la previa autorización o notificación, debido principalmente a lo difícil que resulta demostrar la uniformidad en la práctica, pero sobre todo, que los Estados consideren esta norma como vinculante.

Como bien sabemos, para que exista una regla de costumbre es necesario contar con una práctica reiterada y uniforme.<sup>16</sup> Países dedicados a la industria de la transportación de materiales radiactivos defienden su postura con el argumento de que no se reúnen estas condiciones y que por ende, no hay norma que impida el que sus embarcaciones ejerzan el derecho de paso inocente. Lo anterior lo sostienen, por ejemplo, en que durante los viajes del *Pacific Pintail*, una embarcación perteneciente a *Pacific Nuclear Transport*

---

<sup>14</sup> Cfr. UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE DISTRICT OF PUERTO RICO, “Mayaguezanos por la Salud y el Ambiente, et al. Vs. United States of America”, Order, 18 de febrero de 1999, Lexis 2139, pág. 169.

<sup>15</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Case Concerning Right of Passage over Indian Territory” Merits, Portugal Vs. India, 12 de abril de 1960, Reporte 6, pág. 40; Cfr. ROTHWELL, Donald, “Navigational Rights and Freedoms in the Asia Pacific Following Entry into Force of the Law of the Sea Convention”, en Virginia Journal of International Law, n. 25, Virginia, 1995, pág. 592.

<sup>16</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Asylum Case”, Merits, Colombia Vs. Peru, 27 de noviembre de 1950, Reporte 266, pág. 277.

*Limited* (PNTL) y operada por *British Nuclear Fuels Limited* (BNFL), algunos países no protestaron, lo que tumbaría la uniformidad en la práctica. Sin embargo, cabe mencionar que los Estados que se han abstenido de protestar son Francia, Japón, Senegal y Gambia,<sup>17</sup> por obvias razones: Francia y Japón son los principales comercializadores de materiales radiactivos en el mundo; y Senegal y Gambia dependen hasta en un 30% del comercio con Francia y Reino Unido, además de todos los apoyos económicos que reciben de estos,<sup>18</sup> lo que indudablemente influye en su política exterior, sin mencionar que seguramente tienen problemas que consideran más importantes por atender. Otros países no se han manifestado en contra de esta actividad, como es el caso de México, dado que las embarcaciones que navegan del Reino Unido a Japón o Estados Unidos nunca ingresan en sus aguas territoriales, por lo que prefieren evitarse enfrentamientos diplomáticos.

Aunado a lo anterior, los Estados comercializadores de materiales radiactivos señalan que aunque varios países hayan mostrado su oposición y hayan protestado abiertamente, al no haber llegado a prohibir el paso han mostrado aquiescencia al derecho que tales embarcaciones tienen para navegar por el mar territorial. Tal fue el caso de Brasil, Argentina y Micronesia, quienes simplemente manifestaron su rechazo a la libre navegación de buques altamente peligrosos por sus aguas, sin exigir que modificaran su ruta.

---

<sup>17</sup> Cfr. MARÍN, Lawrence, "Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Seas' Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment", en *Florida Journal of International Law*, n. 13, Florida, 2001, pág. 367; Cfr. NUCLEAR CONTROL INSTITUTE, "The Need for Further International Action Regarding safety of Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials", op.cit.

<sup>18</sup> Cfr. CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, *The World Factbook*, en <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/kr.html>, página visitada el 14 de febrero de 2006.

### 3.2.3. La aquiescencia de los Estados afectados.

*Qui tacet consentire videtur, si loqui debuisset ac potuisset*; en otras palabras, el que calla otorga, dice un principio general de derecho reconocido por la Corte Internacional de Justicia como una regla de costumbre en el caso del *Templo de Preah Vihear*,<sup>19</sup> y sobre el cual abundó la misma Corte en el caso de las *Pesquerías Anglo-Noruegas* al definir la aquiescencia como la falta de protesta por parte de un Estado directamente afectado por una circunstancia, cuando ha tenido la oportunidad de hacerlo con tiempo razonable.<sup>20</sup> Esta postura considera que dado que por más de 15 años los Estados han permitido —a pesar de las protestas por parte de algunos— el paso de embarcaciones que transportan materiales radiactivos por sus aguas sin mediar previa autorización o notificación, éste es un derecho adquirido por dichas embarcaciones y contra el cual hoy en día no se pueden oponer los Estados ribereños que así lo desean.

### 3.3. Postura de los demás Estados: lo nocente de la transportación de materiales radiactivos.

Hasta ahora hemos tratado los argumentos que presentan los países que se oponen a una modificación convencional del régimen de paso inocente, los cuales niegan la existencia de una costumbre internacional que exige la autorización —o cuando menos notificación— previa por parte del o de los

---

<sup>19</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Case Concerning the Temple of Preah Vihear”, Merits, Camboya Vs. Tailandia, 15 de junio de 1962, Reporte 5, pág. 23.

<sup>20</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Fisheries”, Merits, 18 de diciembre de 1951, Reporte 116, pág. 139.

Estados afectados, antes de poder incursionar en aguas territoriales con cargamentos ultra-peligrosos. Para explicar las razones por las cuales sostenemos que una embarcación que transporta sustancias radiactivas no goza del derecho de paso inocente, desde el punto de vista jurídico evidentemente, es necesario empezar con el estudio de ciertos principios de derecho ambiental,<sup>21</sup> hoy en día rectores de esta rama del derecho y cruciales para el desarrollo sustentable y la conservación del medio ambiente. Asimismo, importa ver la aplicación e interpretación, tanto por Estados como por Organismos Internacionales, de estos principios al tratar el tema específico de la transportación de materiales radiactivos.

### 3.3.1. El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

En lo que se refiere al medio ambiente, existe un principio que señala que los Estados tienen responsabilidades comunes pero diferenciadas<sup>22</sup> debido a que, por lo general, la contribución al deterioro ambiental depende del desarrollo industrial del país de que se trate. Esto quiere decir que Estados grandes y altamente desarrollados, cuyas sociedades ponen en mayor riesgo al medio ambiente, tienen un grado de responsabilidad mayor con relación a Estados

---

<sup>21</sup> De acuerdo al Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia los principios generales de derecho son fuente de derecho internacional, y consecuentemente, todos los países deben aplicarlos.

<sup>22</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1", 1° de enero de 1993, en <http://documents.un.org/mother.asp>, página visitada el 6 de abril de 2006, pág. 4, Principio 7.

pequeños y poco desarrollados.<sup>23</sup> Esto no implica que los primeros contaminen más que los segundos, sino simplemente que dados los recursos con los que cuentan, tienen la capacidad de emprender actividades de mayor riesgo —como son las nucleares— y cuentan al mismo tiempo con la capacidad de aplicar mejores medidas de seguridad que los otros.

Con base en este principio, los Estados desarrollados, con mayores capacidades de prevención de daño ambiental, al emprender una actividad que posiblemente cause un deterioro ambiental, tienen la obligación de tomar en cuenta las necesidades y la fragilidad de los Estados en desarrollo; en particular de aquellos menos desarrollados y con un medio ambiente vulnerable,<sup>24</sup> como lo pueden ser pequeñas naciones insulares o archipelágicas económicamente dependientes de su entorno natural.<sup>25</sup> Esto se requiere debido a que la capacidad de regeneración de un Estado de escasos recursos es limitada e indudablemente difícil, por lo que resulta necesario evitar a toda costa lastimar naciones con un ritmo de crecimiento débil y más aún, aquellas que apenas tienen recursos suficientes para su supervivencia. En resumen, al hablar de la

---

<sup>23</sup> En 1991, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos le atribuyó el 90% de los desechos generados anualmente a nivel mundial, a los países desarrollados. Cfr. HANQIN, Xue, *Transboundary Damage in International Law*, Editorial Cambridge University Press, S.N.E., Nueva York, 2003, pág. 60.

<sup>24</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, “Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1”, op.cit., pág. 4, Principio 6; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, Montego Bay, Jamaica, 10 de diciembre de 1982, entrada en vigor 16 de noviembre de 1994 UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1833, Parte XIV y artículo 207.4; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on Biological Diversity” Rio de Janeiro, Brazil, 5 de junio de 1992, entrada en vigor 29 de diciembre de 1993, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1760, Preambulo.

<sup>25</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, “Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1”, op.cit., págs. 238 a 274, Agenda 21, Capítulo 17, sección G.



protección del medio ambiente, podríamos decir que se espera más de un país rico que de un país pobre.

En el Principio 15 de la Declaración de Río se hace referencia a este precepto al señalar que en aras de proteger el medio ambiente, “los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades”.<sup>26</sup> Es en virtud de esto que en un país tecnológicamente avanzado, capaz de producir, aprovechar, reprocesar y transportar materiales radiactivos tiene más peso la responsabilidad de proteger el medio ambiente, además de que dicho país tiene la obligación de tomar en cuenta las circunstancias particulares de los países que se verán afectados por sus actividades y de las graves consecuencias que esto puede producirles. Por lo tanto, no puede sostener que sus embarcaciones gozan del derecho de paso inocente y que, en consecuencia, no tiene la obligación de notificar u obtener la autorización de un país por cuyas aguas pretende que sus buques naveguen. Para cumplir con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas es necesario que, para proteger de la mejor manera los intereses de aquellas naciones menos favorecidas, les notifique e inclusive, los involucre en la elaboración de planes de contingencia y de prevención. Sólo así actuará como el hermano mayor que el derecho ambiental sugiere que sea. Lo contrario se traduce en irresponsabilidad e inconciencia pero, sobre todo, en una violación al derecho internacional.

---

<sup>26</sup> UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, “Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1”, op.cit., pág. 6, Principio 15.

### 3.3.2. El deber de cooperar para la protección y preservación del medio marino.

El derecho consuetudinario internacional ambiental impone a todos los Estados la obligación de proteger y preservar el medio ambiente.<sup>27</sup> Esta obligación también la encontramos en derecho del mar, particularmente en la Convención de Montego Bay, la cual a la letra señala que “los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino”.<sup>28</sup> De esta obligación, bajo el esquema de las relaciones internacionales contemporáneo, particularmente en el sistema de las Naciones Unidas, se deriva el deber de cooperar para la protección y preservación del medio marino. Lo anterior también encuentra su lugar en la costumbre internacional actual, como lo señaló la Corte Internacional de Justicia, en el caso de *Jurisdicción sobre Pesquerías*<sup>29</sup> entre el Reino Unido e Islandia, al tocar el tema de la conservación de los peces en aguas donde ambas naciones llevaban a cabo actividades de pesca, cuando enfatizó sobre la necesidad de cooperar para lograrla. La Corte indicó que la obligación de cooperar implicaba un reconocimiento mutuo de los derechos de las partes en discordia y que ningún derecho debía considerarse como absoluto o superior al otro. Con esto quiso decir que aquellos Estados que pretendan llevar a cabo una actividad que pueda tener repercusiones graves sobre el medio marino, tienen la obligación de

---

<sup>27</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Request for an Examination of the Situation in Accordance with Paragraph 63 of the Court’s Judgment of 20 December 1974 in the Nuclear Tests Case”, Dismissal Order, Nueva Zelanda Vs. Francia, 22 de septiembre de 1995, Reporte 288, pág. 306.

<sup>28</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 192.

<sup>29</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Fisheries Jurisdiction”, Merits, Reino Unido Vs. Islandia, 25 de julio de 1974, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada el 16 de octubre de 2005.

tomar en cuenta los derechos de los demás Estados y la necesidad de proteger la naturaleza.<sup>30</sup>

Por su parte, el Tribunal Internacional del Mar tuvo la oportunidad de confirmar la existencia de este deber en el caso de la *Planta de MOX*, al precisar que el deber de cooperar es un principio fundamental en la prevención de la contaminación del medio marino, tanto bajo la Parte XII de la Convención de Montego Bay, como bajo el derecho internacional general,<sup>31</sup> por lo que el Reino Unido e Irlanda debían cooperar para la protección del Mar Irlandés, uno de los más radiactivos del mundo —en gran parte debido a la planta núcleo-eléctrica y de reprocesamiento de sustancias nucleares ubicada en Cumbria, Inglaterra—, e intercambiar información sobre las consecuencias que produciría la entrada en operación de la planta nuclear de Sellafield, la cual conllevaría el movimiento tanto terrestre como marítimo de grandes volúmenes de material altamente peligroso.

En el caso *Lac Lanoux*<sup>32</sup> entre Francia y España, un caso más antiguo pero de igual relevancia para demostrar el carácter consuetudinario de la obligación en cuestión, también se tocó el tema. El árbitro opinó que Francia debía tomar en cuenta los derechos e intereses de España al pretender construir una presa en el Lago Lanoux, en los Pirineos, la cual desviaría el curso de un río

---

<sup>30</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Fisheries Jurisdiction”, op.cit. pág. 31.

<sup>31</sup> Cfr. INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, “Dispute concerning the MOX Plant International Movements of Radioactive Materials, and the Protection of the Marine Environment of the Irish Sea”, Provisional Measures Order, Irlanda Vs. Reino Unido, 3 de diciembre de 2001, en [www.itlos.org](http://www.itlos.org), página visitada el 13 de noviembre de 2004, párrafo 82.

<sup>32</sup> Cfr. TRIBUNAL ARBITRAL, “Affaire du Lac Lanoux”, España Vs. Francia, 1957 Recueil International d’Affairs Arbitraux vol. 12.

compartido por ambos países y perjudicaría con ello drásticamente la agricultura española.<sup>33</sup>

Por su parte, la Comisión de Derecho Internacional, órgano auxiliar de la Asamblea General de las Naciones Unidas constituido con el objeto de codificar el derecho internacional,<sup>34</sup> reconoció que aún cuando un Estado lleva a cabo una actividad ultra-peligrosa, entendida como aquella que entraña un peligro que rara vez se materializa, pero que en aquella rara ocasión asume proporciones devastadoras,<sup>35</sup> está obligado a tomar en cuenta los intereses de Estados que puedan sufrir daños.<sup>36</sup> En su opinión, antes de emprender la actividad, el primero debe contar con el la opinión de los demás; para ello se da un término de seis meses a fin de evaluar los riesgos y manifestarse al respecto.<sup>37</sup>

Respecto a la transportación de sustancias altamente peligrosas la cooperación se puede lograr mediante el aviso al Estado cuyos intereses puedan verse afectados, o incluso al buscar su consentimiento. Esto permite que ambas partes puedan tomar una acción conjunta para prevenir daños que pudieran ocasionarse al medio marino y a la ecología en general. Se entiende entonces que la obligación de cooperar conlleva la obligación de notificar,

---

<sup>33</sup> Cfr. TRIBUNAL ARBITRAL, "Affaire du Lac Lanoux", pág. 316.

<sup>34</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Charter of the United Nations", San Francisco, 26 de junio de 1945, entrada en vigor 24 de octubre de 1945, en <http://www.un.org/aboutun/charter/>, página visitada el 6 de octubre de 2004, artículo 13.1.a.

<sup>35</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", op.cit. pág. 381.

<sup>36</sup> Cfr. Ibidem, artículo 8.

<sup>37</sup> Cfr. Ibidem, artículo 8.2.

consultar y negociar con los Estados afectados, antes de emprender una actividad que pueda causar daños al medio ambiente de otros.<sup>38</sup>

Bajo los principios de derecho internacional, el deber de notificar es concebido como un instrumento que fortalece la cooperación entre las Naciones, aunque no genere la obligación de obtener el consentimiento del Estado afectado.<sup>39</sup> Básicamente, se trata de darle la oportunidad a este último de manifestar su opinión al respecto, lo cual puede servir para coordinar medidas de precaución o simplemente, ampliar la visión sobre los peligros que conlleva una actividad.

Lo anterior aplica si estamos frente a una actividad que conlleva ciertamente riesgos enormes y visibles, pero muchas veces se da la ocasión en que estamos frente a actividades que a la luz pública pueden parecer peligrosas, aunque evaluaciones de impacto ambiental hayan determinado que el riesgo es despreciable. Tal es el caso de la operación de reactores nucleares que cuentan con adecuadas medidas de seguridad. El dialogar con sus vecinos permite que el temor a esta industria se desvanezca, y es precisamente este el propósito de la OIEA.<sup>40</sup> En conclusión, la cooperación puede servir en ambos sentidos: no sólo por consideración, sino por interés.

---

<sup>38</sup> Cfr. VAN DYKE, Jon, "The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials", diciembre 1996, Manoa, Hawaii, en <http://www.nci.org/>, página visitada el 16 de noviembre de 2004.

<sup>39</sup> Cfr. HANQIN, Xue, *Transboundary Damage in International Law*, op.cit., pág.169.

<sup>40</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Treaty for the Non-Proliferation of Nuclear Weapons", Londres, 1° de julio de 1968, entrada en vigor 5 de marzo de 1970, en UNITED NATIONS, *Treaty Series*, Volumen, 729, Preambulo.

### 3.3.3. La obligación de notificar.

Es común que los países que se dedican a comercializar sustancias radiactivas por vía marítima aleguen que es precisamente como medida de seguridad que no se da a conocer la ruta que escogen o los países por los que atraviesan. De hecho, el derecho internacional reconoce que los Estados pueden abstenerse de divulgar información que consideren perjudicial a su seguridad nacional, relativa a embarques de materiales radiactivos.<sup>41</sup> Sin embargo, los Estados también tienen derecho a conocer los riesgos a los cuales otros Estados los someten, los cuales derivan de actividades llevadas a cabo bajo la jurisdicción o control de estos últimos (a bordo de un buque de su bandera, por ejemplo) y que implican una amenaza al medio ambiente de los primeros;<sup>42</sup> más aún si se trata de actividades peligrosas que al final del día se van a llevar a cabo dentro del territorio de estos.

La Declaración de Río, documento básico del derecho ambiental internacional contemporáneo, indica que aquellos Estados que por si o por medio de empresas particulares, pretendan llevar a cabo actividades que puedan causar un daño ambiental severo, tienen el deber de notificar a aquellos que puedan resultar afectados, lo que logran al proporcionar los detalles relevantes acerca de la actividad y el impacto que puede ocasionar en sus

---

<sup>41</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", op.cit. artículo 14.

<sup>42</sup> Cfr. TRIBUNAL ARBITRAL, "The Trail Smelter Arbitration", Canada Vs. Estados Unidos, 1941, Recueil International d'Affaires Arbitraux 3, pág. 1911; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on the Human Environment - Declaration on the Human Environment A/CONF.48/14", 1° de enero de 1973, en <http://documents.un.org/mother.asp>, página visitada el 6 de abril de 2006, pág. 5, Principio 21.

territorios.<sup>43</sup> Se trata aquí de una obligación que ha encontrado una aceptación generalizada respecto a actividades de alta peligrosidad, pero sobre todo, cuando éstas implican el peligro de causar daños más allá de las fronteras del país que las autoriza o lleva a cabo. Evidencia de lo anterior la encontramos, entre otras fuentes, en la multitud de convenciones que imponen la obligación de notificar, como son la Convención de Montego Bay,<sup>44</sup> el Convenio sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo,<sup>45</sup> el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación,<sup>46</sup> así como en los trabajos tanto de la Comisión de Derecho Internacional<sup>47</sup> como de distinguidos doctrinarios que han analizado la práctica internacional.<sup>48</sup>

La Corte Internacional de Justicia también se pronunció respecto a la obligación de notificar en el caso del *Canal de Corfú*, donde sostuvo que los Estados tenían el deber de notificar a otros Estados de la amenaza que importan

---

<sup>43</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1", op.cit., pág. 6, Principios 15 y Principio 19; Cfr. HANQIN, Xue, *Transboundary Damage in International Law*, op.cit., págs. 168-170.

<sup>44</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea", op.cit., artículo 198.

<sup>45</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context", op.cit., artículo 3.

<sup>46</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal", Basilea, Suiza, 22 de marzo 1989, entrada en vigor 5 de mayo de 1992, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1673, artículo 6.1.

<sup>47</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", op.cit., artículo 8.

<sup>48</sup> Cfr. PRIEUR, Michel, "Protection of the Environment", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), *International Law: Achievements and Prospects*, S.N.E, Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991, pág. 1026; Cfr. HANQIN, Xue, *Transboundary Damage in International Law*, op.cit., págs. 168-170; Cfr. NOLLKAEMPER, André, *The Legal Regime for Transboundary Water Pollution: Between Discretion and Constraint*, op.cit., págs. 165-166; Cfr. VAN DYKE, Jon, "Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials", en *Ocean Development & International Law*, n. 27, Manoa, Hawaii, 1996, pág. 386.

actividades llevadas a cabo bajo su jurisdicción o control, por “consideraciones elementales de humanidad”.<sup>49</sup>

Cabe recordar que todo Estado costanero o isla tiene jurisdicción exclusiva sobre la protección y preservación de los recursos que encuentra dentro de su zona económica exclusiva y ciertamente, dentro de sus aguas territoriales.<sup>50</sup> Para lograr esto, dicho Estado tiene que estar en posibilidad de hacerlo, es decir, poder influenciar sobre las actividades que se llevan a cabo dentro de sus aguas, para lo cual requeriría necesariamente de la notificación del Estado que pretenda enviar una embarcación que transporta alguna sustancia peligrosa por aguas bajo su jurisdicción, y poder otorgar así su consentimiento. De no hacerlo, es natural que en vista de la necesidad de protegerse, tenga el derecho de prohibirle el paso a cualquier embarcación que amenace su integridad.<sup>51</sup> El derecho consuetudinario internacional exige entonces que para preservar los derechos y obligaciones que derivan de la Convención de Montego Bay, el país que desee transportar materiales radiactivos a través de las aguas territoriales de otro, solicite la autorización para hacerlo.<sup>52</sup>

Todo lo anterior resulta indudablemente aplicable a la transportación de materiales radiactivos: se puede causar un daño ambiental severo, inclusive transfronterizo o global e irremediable. Es una amenaza latente para todos los

---

<sup>49</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Corfu Channel Case”, Merits, Reino Unido Vs. Albania, 15 de diciembre de 1949, Reporte 4, pág. 22

<sup>50</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Law of the Sea”, op.cit., artículo 56, inciso 1.b.iii.

<sup>51</sup> Cfr. VAN DYKE, Jon, “Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials”, op.cit. 386.

<sup>52</sup> Cfr. Idem.



Estados por cuyas aguas navegan. Basta recordar los efectos de la radiación en Hiroshima, Nagasaki, Pacífico Sur y Chernobyl<sup>53</sup> para entender la magnitud de los daños que pueden provocar estas sustancias.

Antes de poder transportar material radiactivo de un continente a otro, el Estado responsable debe evaluar las consecuencias que pueda provocar en caso de accidente e iniciar pláticas con aquellos países por cuyas aguas pretende enviar su cargamento.<sup>54</sup> Así, de acuerdo con lo establecido en una Circular Informativa de la OIEA<sup>55</sup> y por analogía, en el Convenio de Basilea,<sup>56</sup> las embarcaciones que transporten materiales de tan alta peligrosidad como los nucleares, tendrían que señalar en su notificación, *inter alia*, el material de que se trate, su descripción física y características,<sup>57</sup> el itinerario del buque, fechas de partida y de llegada, países por los que transitará, e información general respecto al buque nominado para la transportación del cargamento.<sup>58</sup>

---

<sup>53</sup> Cfr. REYES DÍAZ, Carlos, "La Responsabilidad Civil por daños nucleares. Análisis Crítico del marco jurídico mexicano," Tesis para obtener el grado de Maestro en Derecho, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, págs. 39 a 41.

<sup>54</sup> Cfr. PRIEUR, Michel, "Protection of the Environment", op.cit., pág. 1026.

<sup>55</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "The Structure and Contents of Agreements between the Agency and States Required in Connection with the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, INFCIRC/153", junio, 1972, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 4 de abril de 2006, párrafo 92.

<sup>56</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION.- Treaty Series.- Volumen 1673.- Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.- op. cit. Anexo V, A.

<sup>57</sup> Información contenida generalmente en lo que la industria conoce como *Material Safety Data Sheets* o *MSDS* por sus siglas en inglés.

<sup>58</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal", op.cit., artículo 7; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "The Structure and Contents of Agreements between the Agency and States Required in Connection with the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, INFCIRC/153", op.cit. párrafo 92; Cfr. VAN DYKE, Jon, "Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials", op.cit. 386.

### 3.3.4. Conciliación entre el derecho a ser notificado y el derecho a mantener confidencial información respecto a cargamentos de materiales radiactivos.

En el presente análisis, estamos frente a dos derechos, quizás igual de válidos—el de mantener confidencial la información relacionada con los movimientos de materiales radiactivos y el de ser advertido del peligro al cual se le somete— y cuya primacía debe ser vista desde el punto de vista de las consecuencias que podrían provocar si no se ejercieran.

La liberación de una sustancia radiactiva al medio ambiente no encuentra barreras “ni en el espacio ni en el tiempo”,<sup>59</sup> como bien lo señaló el Juez de la Corte Internacional de Justicia, Christopher Weeramantry de Sri Lanka, en su opinión disidente.

Por otro lado, informar a un país por cuyas aguas territoriales se pretende navegar cargado de sustancias altamente peligrosas únicamente permite a dicho país adoptar las medidas de seguridad necesarias y establecer mecanismos de respuesta para un caso de emergencia, los cuales ayudan a minimizar el riesgo de sufrir daños irremediables. Incluso, resulta absurdo que, con base en la desconfianza hacia un país por creer que información confidencial podría filtrarse, por ejemplo, a grupos terroristas, decidan a pesar de ese peligro navegar por las aguas territoriales de dicho país.

---

<sup>59</sup> INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons”, Dissenting Opinion of Justice Weeramantry to the Advisory Opinion, 8 de Julio de 1996, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada 3 de enero de 2005, capítulo II, sección 3.

Hoy en día, basarse en la desconfianza de los gobiernos de otros países para mantener información tan importante para la comunidad internacional como confidencial, no hace más que ir en contra de los principios de buena fe y confianza que rigen las relaciones internacionales, los cuales fueron plasmados en San Francisco en 1945 al firmarse la Carta de las Naciones Unidas.<sup>60</sup>

Derivado de esta lógica, en el seno de la OIEA se han dictado numerosas resoluciones que recalcan la importancia de notificar a los países por los que navegan barcos cargados de materiales radiactivos.<sup>61</sup> Por ejemplo en septiembre del 2001 el pleno de la OIEA adoptó una resolución donde le recordaba a los Estados miembros la tranquilidad que aporta el que les proporcionen a los Estados que lo soliciten, las garantías de que sus embarques se llevan a cabo de conformidad con los lineamientos dictados por la Organización así como la información relevante de tales embarques.<sup>62</sup>

El artículo 300 de la Convención de Montego Bay señala que las Partes tienen el deber de cumplir con sus obligaciones de buena fe y el derecho a ejercer sus derechos, jurisdicción y libertades de manera que esto no constituya

---

<sup>60</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Charter of the United Nations", op.cit., artículo 1.2.

<sup>61</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, INFCIRC/386", 13 noviembre de 1990, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 18 de noviembre de 2004; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport and Waste Safety GC(45)/RES/10", septiembre 2001, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 28 de noviembre de 2004; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport and Waste Safety, GC(46)/RES/9", septiembre 2002, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 28 de noviembre de 2004; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport Safety and Waste Management, GC(47)/RES/7", op.cit.

<sup>62</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport and Waste Safety, GC(46)/RES/9", op.cit., apartado B. Transport Safety, inciso (j).

un abuso de derecho. Si analizamos el ejercicio del derecho de paso inocente al transportar materiales radiactivos, veremos que nos encontramos frente a un abuso de derecho en tanto se traduce en un modo indirecto para incumplir con otras obligaciones que impone el derecho internacional, como son la de proteger y conservar el medio marino, cooperar para ello, aplicar medidas preventivas, notificar a los Estados que se puedan ver afectados, etc. Sin lugar a dudas ese no es el propósito del derecho de paso inocente ni la razón por la cual se concede a los Estados.<sup>63</sup>

### 3.3.5. El principio de prevención.

El principio de prevención es, hoy en día, la piedra angular del derecho internacional ambiental, aceptado por la mayoría de los Estados como vinculante y plasmado en instrumentos legales de diversa índole.<sup>64</sup> Básicamente, prohíbe que Estados lleven a cabo actividades que entrañen un riesgo de causar daños ambientales severos si no toman las medidas necesarias para prevenir o minimizar dichos riesgos<sup>65</sup> dado que en muchos casos es imposible restituir el

---

<sup>63</sup> Vease Supra, capítulos I y II.

<sup>64</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea" op.cit., artículos 193 y 194; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on the Human Environment - Declaration on the Human Environment A/CONF.48/14", op.cit., pág. 4, Principio 7; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1", op.cit., pág. 6, Principle 15; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on Biological Diversity", op.cit., artículo 3; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", op.cit., artículo 3.

<sup>65</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea" op.cit., artículo 194.1; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on the Human Environment - Declaration on the Human Environment

*status quo ante*<sup>66</sup> y ciertamente más económico prevenir que reparar.<sup>67</sup> En este sentido, “prevención como política es mejor que cura”.<sup>68</sup>

El derecho ambiental internacional enfatiza, por medio de este principio, sobre la necesidad de prevenir el daño desde la raíz, más que sobre la compensación que deberá otorgarse una vez causado el daño.<sup>69</sup> En otras palabras, en el entendido de que existen actividades que requieren llevarse a cabo, ya sea por razones meramente económicas o como parte de una política energética o incluso, como estrategia de seguridad nacional, el derecho internacional, en vez de prohibir aquello que constituye un alto riesgo para la comunidad, exige más bien que se tomen todas las medidas necesarias para reducir el peligro.

Con el objetivo de normar la conducción de actividades riesgosas, la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas elaboró un conjunto de artículos que tratan el tema de la contaminación transfronteriza que de éstas

---

A/CONF.48/14”, op.cit., pág. 4, Principio 7; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, “Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10”, op.cit., artículo 3.

<sup>66</sup> INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, “Case Concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project”, Judgement, Hungría Vs. Eslovaquia, 25 de septiembre de 1997, en [www.icj.cij.org](http://www.icj.cij.org), página visitada el 24 de julio de 2005, párrafo 140. Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, “Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session, - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10”, op.cit., pág. 377.

<sup>67</sup> SOBIN, Rodney y WENDELL, Fletcher, “Control y prevención de la contaminación industrial: La experiencia de los Estados Unidos en el contexto del desarrollo sostenido y el comercio, en VARGAS, Rosío y BAUER, Mariano (compiladores), Energía y Medio ambiente, S.N.E., U.N.A.M., Centro de Investigaciones sobre Estados Unidos de América, MéxicoMéxico, D.F., 1993, pág.93.

<sup>68</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, “Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10”, op.cit., pág. 377.

<sup>69</sup> Cfr. HANQIN, Xue, Transboundary Damage in International Law, op.cit. pág. 2.

derivan.<sup>70</sup> Aborda el tema de la prevención en el contexto de la autorización y regulación de actividades que implican un alto riesgo de contaminación transfronteriza, donde la prevención es un procedimiento o deber previo a la concretización de un daño que, posteriormente, requerirá remediarse y por el cual deberán deslindarse responsabilidades.<sup>71</sup> Es en este tenor que cuando un Estado decide llevar a cabo una actividad ultra-peligrosa, como lo es la transportación de materiales radiactivos,<sup>72</sup> tiene la obligación de aplicar todos los estándares de seguridad fijados por la práctica y el derecho internacionales.<sup>73</sup> Lo anterior se debe a que los Estados y sus poblaciones ya no consideran tolerable que este tipo de actividades se lleven a cabo sin que sean tomadas medidas extremas de protección,<sup>74</sup> para lo cual la opinión pública sobre los efectos de la radiación ha jugado un papel preponderante.

Existen diversos documentos elaborados por la OIEA que identifican cuales son las medidas preventivas necesarias para asegurar que los

---

<sup>70</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", op.cit., pág. 377.

<sup>71</sup> Cfr. Ibidem, pág. 381.

<sup>72</sup> Cfr. CHARME, Joni, "Transnational Injury and Ultra-hazardous Activity: An Emerging Norm of International Strict Liability", en UCLA Journal of Law and Technology, Volumen 4, California, 1989, pag. 75; Cfr. MURPHY, Sean, "Prospective Liability Regimes for the Transboundary Movement of Hazardous Wastes", en American Journal of International Law, Volumen 88, Nueva York, 1994, págs. 24 y 45.

<sup>73</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Physical Protection of Nuclear Material", op.cit., artículo 4 y Anexo I; Cfr. SANDS, Phillip, Principles of International Environmental Law, 2ª ed., Editorial Cambridge University Press, Londres 2003, pág. 246. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea" op.cit. artículo 23; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session, - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", op.cit., pág. 382; Cfr. GILMAN, Benjamin, "Letter to Secretary of State Madeleine K. Albright", en <http://www.nci.org/c/c21199b.htm>, página visitada el 20 de noviembre de 2004.

<sup>74</sup> Cfr. CARIBBEAN COMMUNITY, "Statement on the Movement of Nuclear Material through the Caribbean Sea", Paramaribo, Surinam, 5 de marzo de 1999, en <http://www.caricom.org/>, página visitada el 17 de noviembre de 2004.

movimientos de sustancias radiactivas se lleven a cabo con la mayor seguridad y el menor riesgo, los cuales expresan el consenso de los Estados miembros de dicho organismo. Destaca al respecto la cuarta revisión de la Circular Informativa 225<sup>75</sup> en el apartado de “Requerimientos para la protección física de material nuclear durante la transportación”, al indicar que la transportación de material nuclear es probablemente la operación más vulnerable al robo o al sabotaje, por lo que la protección física de dicho material debe tomarse en serio y prestarse particular atención a las estrategias para recuperarlo e impedir la proliferación.<sup>76</sup>

El estándar de diligencia aplicable debe ser proporcional al riesgo que implica la actividad,<sup>77</sup> por lo que al hablar de transportación de materiales radiactivos por mar, las medidas a tomar dependerán tanto de la sustancia como de la cantidad transportada,<sup>78</sup> así como de las circunstancias que prevalezcan sobre las rutas de navegación,<sup>79</sup> i.e. condiciones climatológicas, zonas de guerra, terrorismo, piratería.

El artículo 8.2.3. de la Circular Informativa 225/Rev. 4, al hablar del medio de transporte y de ruta, indica que para salvaguardar la seguridad de la embarcación, se deben evitar zonas de desastres naturales o con condiciones climáticas extremas —como el Cabo de Hornos debido a sus fuertes vientos— o disturbios civiles —como la situación anárquica en Somalia o los altos índices de

---

<sup>75</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), “The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4”, op.cit, artículo 5.

<sup>76</sup> Cfr. Ibidem, artículo 8.1.

<sup>77</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, “Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session, - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10”, op.cit., pág. 394.

<sup>78</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Physical Protection of Nuclear Material”, op.cit., Annex II.

<sup>79</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), “The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4”, op.cit, artículo 5.

piratería en el Mar Chino del Sur— y planear el viaje con base en la capacidad de respuesta ante alguna emergencia.<sup>80</sup>

Respecto a la operación en sí, las medidas que este brazo de las Naciones Unidas ha propuesto, entre otras, son: (i) llevar a cabo la transportación de sustancias nucleares a bordo de buques especialmente diseñados para ello y que puedan soportar daños severos; (ii) equipar las embarcaciones con armamento suficiente para repeler un ataque terrorista o pirata, o brindarle a estas el apoyo de una escolta naval; (iii) asegurar las sustancias en compartimientos cerrados que no permitan el acceso a personas no-autorizadas y/o entrenadas para manejar el material de que se trate; (iv) mantener debidamente custodiada la mercancía por personal especialmente entrenado y armado para tal efecto; y (v) asegurar que exista comunicación ininterrumpida con autoridades y fuerzas de respuesta apropiadas.<sup>81</sup>

El Estado que no implemente, cuando menos, estas medidas, viola indudablemente el derecho internacional consuetudinario, al ignorar a la vez resoluciones específicas tanto del Consejo de Seguridad<sup>82</sup> y de la Asamblea General<sup>83</sup> de las Naciones Unidas, como de la OIEA<sup>84</sup> que se refieren a la

---

<sup>80</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), “The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4”, op.cit, artículo 8.2.3.

<sup>81</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Physical Protection of Nuclear Material”, op.cit., Annex I (b); Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), “The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4”, op.cit, artículos 8.2, 8.3.4.2 y 8.4.7; GILMAN, Benjamin, “Letter to Secretary of State Madeleine K. Albright”, op.cit.

<sup>82</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, SECURITY COUNCIL, “Non-proliferation of weapons of mass destruction, S/RES/1540 (2004)”, 28 de abril de 2004, en <http://daccessdds.un.org>, página visitada el 14 de abril de 2006.

<sup>83</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, “Report of the International Atomic Energy Agency, A/RES/57/9” 11 de diciembre de 2002, en <http://daccessdds.un.org>, página visitada el 14 de abril de 2006.



seguridad con que deben manejarse sustancias capaces de ser transformadas en armas nucleares.

Como es de imaginarse, volvemos al problema de siempre: ¿Cómo saber si en efecto se aplican estas medidas, si la confidencialidad que se mantiene respecto a la navegación de buques que transportan materiales radiactivos lo impide? Hemos visto que la única manera en que podremos estar tranquilos es mediante la previa notificación, si se proporcionan los datos más relevantes *sine qua non* el riesgo para los Estados costaneros es prácticamente ilimitado.

### 3.3.6. El principio de precaución.

Existe otro principio que nos sirve para demostrar que existen ciertas obligaciones de carácter general, las cuales deben acatar los Estados que se dedican al movimiento de materiales radiactivos por mar: el principio de precaución.

Más de 175 países que participaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo confirmaron su apoyo hacia el principio de precaución, al definirlo en el Principio 15 de la Declaración de Río, lo cual sirve para sostenerlo como un principio de derecho consuetudinario, a

---

<sup>84</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport and Waste Safety GC(46)/RES/10", op.cit.; Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport Safety and Waste Management, GC(47)/RES/7", op.cit.

pesar de la oposición de algunos gobiernos, como el japonés.<sup>85</sup> Cuando un Estado emprende una actividad potencialmente dañina para otros Estados, el principio de precaución exige que tome medidas que efectivamente prevengan una catástrofe ambiental, sin que sea necesario esperar que la evidencia científica certifique el peligro inminente de llevar a cabo dicha actividad.<sup>86</sup> En otras palabras, impone las obligaciones de actuar antes de que se causen daños al medio ambiente de otros países o áreas más allá de los límites de la jurisdicción nacional y de considerar siempre los peores escenarios.

Al igual que el principio de prevención, el principio de precaución esta hoy en día reconocido como un pilar de los derechos ambiental y del mar, al ser fundamental para prevenir y mitigar la contaminación.<sup>87</sup> Aplicado a la transportación de materiales radiactivos, es evidente que no es necesario contar con pruebas para entender que de producirse un accidente, daños devastadores e irreparables serían causados a la naturaleza y al hombre, y es precisamente por ello que la opinión pública internacional muestra que es intolerable hacerlo sin que se tomen medidas extremas de seguridad.<sup>88</sup> Para cumplir con el principio

---

<sup>85</sup> INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, "Southern Blue Fin Tuna Case", Response of the Government of Japan to Request For Provisional Measures & Counter-Request for Provisional Measures, Australia y Nueva Zelanda vs. Japon, 6 de agosto de 1999, pág. 11.

<sup>86</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea", op.cit., artículos 193 y 194; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on Biological Diversity", op.cit., artículo 3; Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1", op.cit., pág. 4, Principio 15.

<sup>87</sup> SANDS, Phillip, Principles of International Environmental Law, op.cit. pág. 270.

<sup>88</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "Calculating the New Global Nuclear Terrorism Threat", 1° de noviembre de 2001, en [www.iaea.org/NewsCenter/](http://www.iaea.org/NewsCenter/), página visitada 13 de diciembre de 2004; Cfr. CARIBBEAN COMMUNITY, "Statement on the Movement of Nuclear Material through the Caribbean Sea", op.cit.; Cfr. GILMAN, Benjamín, "Letter to Secretary of State Madeleine K. Albright", op.cit.; Cfr. ORGANIZACIÓN PARA LA PROSCRIPCIÓN DE LAS ARMAS NUCLEARES EN AMÉRICA LATINA, "Joint Declaration on

de precaución, un Estado debe considerar la categoría que la OIEA le haya asignado al material que desea transportar y el medio de transporte seleccionado, de tal manera que pueda prever las consecuencias de un accidente<sup>89</sup> y preparar un plan de contingencia,<sup>90</sup> conciliados de preferencia y de antemano con los Estados que puedan verse afectados. Es evidente que a pesar de las buenas intenciones que puedan mostrar ciertos países, es difícil que cumplan con este principio si no colaboran a nivel internacional para coordinar programas de emergencia o la selección de rutas. Volvemos con esto al artículo 23 de la Convención de Montego Bay, que en teoría otorga el derecho a los Estados ribereños de designar las vías marítimas por las cuales deberán navegar aquellas embarcaciones que transporten materiales radiactivos, aunque en realidad estas naciones se encuentran en un estado de indefensión al no ser advertidas tiempo antes respecto al contenido, procedencia y destino de ciertos buques.

#### 3.4. El surgimiento de una regla de costumbre que excluye la transportación de materiales radiactivos del régimen de paso inocente.

Desde nuestro punto de vista, embarcaciones que transportan materiales radiactivos, simple y sencillamente, no gozan del derecho de paso inocente, pues su paso es todo menos inocente. En el capítulo anterior ya habíamos

---

the Transport of Radioactive Waste”, Ciudad de México, 5 de febrero de 1998, en <http://www.nci.org/c/cs-opan.htm>, página visitada 23 de diciembre de 2004.

<sup>89</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, “Convention on the Physical Protection of Nuclear Material”, op.cit. artículo 5.2.

<sup>90</sup> Cfr. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), “The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4”, op.cit. artículo 8.1.

analizado como la Convención de Montego Bay, considerada por muchos como expresiva de la percepción de la comunidad internacional sobre el derecho del mar,<sup>91</sup> establece que el paso no se considera inocente si es perjudicial a la paz, seguridad y buen orden de un Estado,<sup>92</sup> y aunque no exista disposición expresa respecto a la inocencia o no de la transportación de sustancias radiactivas, el día de hoy se vislumbra el surgimiento de una regla de costumbre que tajantemente califica a esta actividad como nocente.<sup>93</sup>

Para entender como se da este cambio en el derecho internacional y el valor que el mismo tiene, es importante recordar la opinión de la Corte Internacional de Justicia en el caso del *Mar del Norte*: al dictar sentencia la Corte apuntó que para que exista una regla de costumbre se requieren dos elementos: por un lado, la práctica de los Estados y, por el otro la convicción de que dicha práctica es obligatoria, es decir, la *opinio juris*.<sup>94</sup>

Para empezar, la práctica la encontramos al observar el incremento constante de protestas en los últimos quince años, respecto a la supuesta libre navegación que emprenden los transportadores de materiales ultra-peligrosos,<sup>95</sup>

---

<sup>91</sup> Cfr. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, 7ª ed., Editorial Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002, pág. 1149; Cfr. OXMAN, Bernard H., "Current Developments: United States Interests in the Law of the Sea Convention", en *American Journal of International Law*, n. 88, Washington, 1994, pág. 171.

<sup>92</sup> Cfr. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea", op.cit., artículo 19.

<sup>93</sup> Cfr. MARÍN, Lawrence, "Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Seas' Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment", en *Florida Journal of International Law*, n. 13, Florida, 2001, págs. 385-387.

<sup>94</sup> Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "North Sea Continental Shelf", op.cit., pág. 44.

<sup>95</sup> Cfr. GOBIERNOS DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE Y URUGUAY, "Comunicado conjunto sobre transporte de desechos radiactivos", Montevideo, 21 de diciembre de 2000, en <http://www.nci.org/3img/abcuc-span-1221.gif>, página visitada el 16 noviembre de 2004; Cfr. GREENPEACE INTERNATIONAL, "46 Small Island Developing States (SIDS) Call for Nuclear Shipments to Cease", 30 de enero de 2004, en <http://www.sidsnet.org>, página visitada el 17 de

como son los nucleares, y que incluso se ha traducido en la promulgación de legislación que prohíbe el paso de tales embarcaciones sin la previa autorización de muchos países.<sup>96</sup>

La lista de países que han mostrado su oposición al ejercicio del derecho de paso inocente por buques que transportan sustancias nucleares es enorme, pero vale la pena mencionar algunos de estos, de acuerdo a sus características geográficas, para obtener una idea de las dimensiones que ha cobrado este tema, de la problemática que entraña y de los cambios que indudablemente se producirán en un futuro no tan lejano.

Entre los Estados ribereños que más protestan tenemos a Argentina, Chile, Portugal, Sudáfrica, Brasil y Uruguay, mismos que resultan relevantes para la constitución de nuestra regla de costumbre al estar ubicados sobre vías de navegación importantísimas para el comercio internacional. Por ejemplo, bajo las jurisdicciones de Argentina y de Chile se encuentran tanto el estrecho de Magallanes como el Cabo de Hornos, y la restricción al paso de embarcaciones con sustancias radiactivas las obliga a navegar cuando menos 12 millas náuticas más al sur, es decir, hacia aguas más peligrosas y cercanas a la Antártica, donde encuentran vientos fuertes, enormes olas<sup>97</sup> e incluso témpanos que incrementan dramáticamente el riesgo.

---

noviembre de 2004; Cfr. CARIBBEAN COMMUNITY, "Statement on the Movement of Nuclear Material through the Caribbean Sea", op.cit.

<sup>96</sup> Cfr. VAN DYKE, Jon M, "The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials", op.cit. pág. 2

<sup>97</sup> En ocasiones extremas, al sur de los Cabos de Hornos y de la Esperanza se registrado olas de hasta 30 metros de altura, lo cual rebasa la altura misma de un buque medida desde la línea de flotación a su punto más alto.

En cuanto a las islas, vemos que Cuba, Chipre, República Dominicana, Cabo Verde, Jamaica, Papua Nueva Guinea, San Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Singapur, Timor Oriental, Nueva Zelanda, Australia, las islas pertenecientes a la Comunidad del Caribe (CARICOM) y aquellas pertenecientes al Foro del Pacífico Sur, son todas islas esparcidas por el globo terráqueo que tienen un peso de suma importancia para la navegación internacional: su oposición al paso inocente sujeta el paso de embarcaciones que transportan materiales radiactivos a la autorización previa o cuando menos a la notificación en, principalmente, el Caribe, el Mar Chino del Sur y el Pacífico Sur. Sin duda, las circunstancias geográficas de estas islas son excepcionales, pero aún falta por mencionar a los Estados archipelágicos, que como vimos en el capítulo anterior, están en desventaja por su escasa y dispersa superficie terrestre pero que por las tremendas masas de agua que engloban, abarcan vías de navegación esenciales para la comunicación entre los continentes de Asia, América y Europa. Los archipiélagos más importantes, y de cuyas voces hemos oído muchas quejas respecto al derecho de paso por sus vías marítimas son, entre otros muchos, las Bahamas, Fiji, Kiribati, Islas Marshall, Micronesia, Samoa, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu y Vanuatu. Quizás de algunos no sepamos mucho, pero incuestionable es su extensión geográfica y el riesgo a que los somete el paso de embarcaciones con carga radiactiva capaz de regresarlos a la edad de piedra; esto, en el supuesto de que sobrevivieran a un derrame.<sup>98</sup>

---

<sup>98</sup> En alguna ocasión Albert Einstein manifestó dos ideas que expresan con claridad esta idea: “*Si hubiera sabido esto (los efectos de las bombas atómicas), me habría dedicado a la relojería*”

Asimismo, hay Estados que, como señalábamos, incluso han prohibido la navegación de este tipo de embarcaciones por sus aguas, y entre estos encontramos a Egipto, Emiratos Árabes, Haití, Irán, Omán, Filipinas, Arabia Saudí, Portugal y Malasia.

Si observamos un mapa del mundo, nos percatamos de que las vías de navegación más importantes del mundo se encuentran comprendidas dentro de las aguas territoriales de la enorme lista de países que acabamos de mencionar, y que por lo tanto quedan obstruidos los canales de Panamá y de Suez —los estrechos utilizados para la navegación internacional más importantes—, los Cabos de la Esperanza y de Hornos y finalmente, casi la totalidad del Océano Pacífico.

La *opinio juris* la podemos ver en la voluntad y decisión que han mostrado algunas naciones para obligar que se cumplan sus requerimientos, es decir, que se les solicite autorización para navegar por sus aguas territoriales, las cuales han llegado incluso a amenazar con el uso de la fuerza.<sup>99</sup> Esto se dio, por ejemplo, en 1995 cuando el *Pacific Teal* de la PNTL penetró aguas chilenas a pesar de que se le había advertido que se le negaría el derecho de paso. En reacción a la desobediencia del gobierno británico y de la embarcación, la fuerza naval chilena se lanzó a su encuentro y escoltó al *Pacific Teal* a aguas internacionales. Lo mismo hicieron los gobiernos de Sudáfrica y de Portugal en

---

y “No sé como será la III Guerra Mundial, pero sí la IV... con piedras y palos.” Cfr. REYES DÍAZ, Carlos, “La Responsabilidad Civil por daños nucleares. Análisis crítico del marco jurídico mexicano,” op.cit., págs. 17 y 18.

<sup>99</sup> Cfr. MARÍN, Lawrence, “Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Seas’ Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment”, op.cit. pág. 362.

ocasiones posteriores y esto, sin que los Estados comercializadores de materiales radiactivos formularan protesta formal alguna, lo que evidencia la aceptación de la legitimidad de las acciones de estos gobiernos, o cuando menos, su aquiescencia.

Aunado a lo anterior tenemos el respeto mostrado por países transportistas hacia estos requerimientos, lo cual indica que probablemente se sientan obligados a acatarlos.<sup>100</sup> Buques como el *Pacific Pintail* y el *Pacific Teal*, líderes en la industria de transportación de sustancias nucleares, comúnmente han accedido a las solicitudes de numerosos Estados en el sentido de que eviten pasar por aguas bajo su jurisdicción,<sup>101</sup> lo cual, de cierta forma, reconoce que bajo el derecho internacional actual, los Estados tienen derecho a restringir el derecho de paso inocente y obligar a que barcos que transporten dichas sustancias soliciten la autorización previa. En la actualidad, la flota de la PNTL recorre enormes distancias y procura de esta manera evitar conflictos con algunos países que reiteradamente han amenazado con el uso de la fuerza o que simplemente han protestado demasiado en todos los foros internacionales. Es increíble pensar en la ruta que esto obliga a adoptar: rodear a distancia el Cabo de Hornos y el de la Esperanza, pasar al sur de Australia y Nueva Zelanda, mantenerse alejado de las costas de la mayoría de los países, etc. Más increíble resulta pensar que estas odiseas permanezcan rentables.

---

<sup>100</sup> Cfr. VAN DYKE, Jon, "Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials", op.cit. pág. 386.

<sup>101</sup> Cfr. GREENPEACE, "Greenpeace vessel MV Solo tracking Pacific Pintail", en [www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org), página visitada el 29 de diciembre de 2004.



### 3.5. Conclusión.

Como en todo debate, al principio cada lado está convencido de que tiene la razón. Sólo es cuestión de tiempo, de hacer la necesidad a un lado, para que las partes lleguen a un acuerdo. En el debate sobre el derecho de paso inocente y la transportación de materiales radiactivos, mientras un lado pugna por la libertad de los mares —y no sin razón si recordamos como surgió el mar territorial— y por la sensatez de la confidencialidad, el otro aleja, por un momento, el debate del derecho del mar y lo centra en los principios fundamentales de derecho ambiental, para luego, retornar al complejo análisis de la costumbre.

La solución no es fácil y es probable que requiera un congreso universal donde todos tengan derecho a expresar su opinión para que se delimite, por enésima vez en la historia, el derecho de paso inocente. No obstante, podemos desde ahora vislumbrar cierta tendencia: con el paso de los años hemos visto cómo pequeñas naciones, anteriormente insignificantes en la política internacional, se hacen escuchar con más fuerza en los foros económicos y sociales. La preocupación por la conservación y protección del medio ambiente expresada como una obligación en múltiples convenciones y el impulso al desarrollo sustentable con la Agenda 21 son también realidades que se tomarán en cuenta en el próximo debate. No cabe duda que seremos testigos de la transformación del régimen del derecho de paso inocente, y todo en aras de una estancia en la tierra un poco más larga.

## CONCLUSIONES

PRIMERA.- El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, la obligación de cooperar para la protección y preservación del medio marino, la obligación de notificar a los Estados que puedan resultar afectados por una actividad peligrosa, el principio de prevención y el principio de precaución, son todas normas hoy en día reconocidas por la gran mayoría de los Estados como consuetudinarias, las cuales prohíben que se lleven a cabo actividades ultra-peligrosas —como la transportación de materiales radiactivos— sin que se consulte a los países que puedan ver su población o medio ambiente puestos en peligro. Bajo este esquema, la transportación de materiales radiactivos por las aguas territoriales de un Estado está sujeta a la previa autorización y notificación, por lo que se encuentra excluida del régimen de paso inocente contemplado en la Convención de Montego Bay de 1982.

SEGUNDA.- Además de todos los principios de derecho internacional y normas consuetudinarias que exigen la previa notificación y autorización para que una embarcación pueda atravesar las aguas territoriales de un Estado cuyo pabellón no enarbola, en la actualidad existe evidencia contundente de que una nueva regla de costumbre excluye la transportación de materiales radiactivos por mar. Dicha regla se deja ver en las recurrentes protestas de los Estados ribereños que no están de acuerdo en que sustancias de esta especie naveguen por sus aguas; en las medidas tomadas por varios países para impedir el paso de tales

embarcaciones; la tajante prohibición del paso con la amenaza del uso de la fuerza; y finalmente, en la decisión de las grandes compañías navieras que se dedican a esta actividad, de evitar pasar por inclusive las Zonas Económicas Exclusivas de muchas naciones.

TERCERA.- La transportación de materiales radiactivos es, sin lugar a duda, una de las actividades más peligrosas del mundo. ¿Cómo entonces pueden algunos Estados considerarla inocente para efectos de la navegación internacional? Si bien la costumbre es, a fin de cuentas, la fuente más importante de derecho internacional —al no requerir de la aceptación expresa de los Estados y dado que deriva de la conducta natural de estos—, y considera que contradice lo que pretenden dichos Estados, es menester que el derecho convencional proporcione certidumbre y eficacia a esta regla. Por eso, a pesar de que bajo el derecho internacional consuetudinario el derecho de paso inocente no aplique para la transportación de materiales radiactivos, es necesario que el debate se presente en todos los foros internacionales interesados, a saber la Organización Marítima Internacional, el Organismo Internacional de la Energía Atómica y finalmente ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, para que se adopte un documento que así lo señale.

CUARTA.- Además de lo anterior, resultaría necesario derogar el artículo 23 de la Convención sobre el Derecho del Mar, el cual, como hemos visto, sólo se ha prestado a confusión debido a la falta de convenios de adherencia universal que

señalen los lineamientos internacionales a seguir para poder transportar sustancias nucleares; pero también por resultar prácticamente imposible garantizarle a los países, por cuyas aguas se navega o se pretende navegar, el cumplimiento de esta normatividad.

QUINTA.- Finalmente, los Estados tendrían que acordar una reforma al artículo 19 de la Convención sobre el Derecho del Mar, mediante la cual incluirían la transportación de materiales radiactivos dentro de la lista de actividades que se consideran perjudiciales para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, lo que sujetaría esta actividad a la autorización previa de dicho Estado.

## BIBLIOGRAFÍA

1. BOYLE, Alan, "Further Development of the Law of the Sea Convention: Mechanisms for Change", en *International & Comparative Law Quarterly*, volumen 54, n. 3, British Institute of International and Comparative Law, Reino Unido, volumen 54, n. 3, Julio, 2005.
2. BROWNLIE, Ian, *Principles of Public International Law*, 5ª ed., Editorial Oxford University Press, Nueva York, 2001.
3. DAILLIER, Patrick y PELLET, Alain, *Droit International Public*, 7ª ed., Editorial Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002.
4. HANQIN, Xue, *Transboundary Damage in International Law*, Editorial Cambridge University Press, S.N.E., Nueva York, 2003.
5. JIMÉNEZ DE ARÉCHAGA, Eduardo, *El Derecho Internacional Contemporáneo*, S.N.E., Edit. Tecnos, Madrid, 1980.
6. LÓPEZ VILLAMIL, Humberto, "La plataforma continental y los problemas jurídicos del mar", citado en SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, D.F., 1991.
7. NANDAN, Satya N., "Introduction to the Law of the Sea", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), *International Law: Achievements and Prospects*, S.N.E., Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991.
8. NOLLKAEMPER, André, *The Legal Regime for Transboundary Water Pollution: Between Discretion and Constraint*, S.N.E., Editorial Martinus Nijhoff, Países Bajos, 1993.
9. POPE, Ron y LUNA, Robert, "The Development of Recommended Requirements for Security in the Transport of Radioactive Material", en INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (compilador), *Safety of Transport of Radioactive Material - Proceedings of an international conference Vienna, 7–11 July 2003* S.N.E., Editorial International Atomic Energy Agency, Vienna 2003.

10. PRIEUR, Michel, "Protection of the Environment", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), International Law: Achievements and Prospects, S.N.E, Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991.
11. RAY, José Domingo, Derecho de la Navegación, Tomo I, S.N.E., Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992.
12. REYES DÍAZ, Carlos, "La Responsabilidad Civil por daños nucleares. Análisis Crítico del marco jurídico mexicano," Tesis para obtener el grado de Maestro en Derecho, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003.
13. SANDS, Phillip, Principles of International Environmental Law, 2ª ed., Editorial Cambridge University Press, Londres 2003.
14. SHAW, Malcolm, International Law, 4a ed., Editorial Cambridge University Press, Cambridge, 2001.
15. SOBIN, Rodney y WENDELL, Fletcher, "Control y prevención de la contaminación industrial: La experiencia de los Estados Unidos en el contexto del desarrollo sostenido y el comercio, en VARGAS, Rosío y BAUER, Mariano (compiladores), Energía y Medio ambiente, S.N.E., U.N.A.M., Centro de Investigaciones sobre Estados Unidos de América, MexicoMéxico, D.F., 1993.
16. SZÉKELY, Alberto, "Derecho del Mar", en Diccionario Jurídico Mexicano, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, 14ª ed., Editorial Porrúa, México, 2000.
17. SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, D.F., 1991.
18. WODIÉ, Vangah Francis, "The High Seas", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), International Law: Achievements and Prospects, S.N.E, Editorial Martinus Nijhoff, Paris, 1991.
19. ZHANG, Hong Zeng, "The Adjacent Sea", en BEDJAOUI, Mohammed (compilador), International Law: Achievements and Prospects, S.N.E, Editorial, Martinus Nijhoff, Paris, 1991.

## CONVENCIONES Y RESOLUCIONES INTERNACIONALES

1. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, INFCIRC/386", 13 noviembre de 1990, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 18 de noviembre de 2004.
2. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "The Physical Protection of Nuclear Materials and Nuclear Facilities, INFCIRC/225/Rev.4", Octubre, 1998, en <http://www.iaea.org>, página visitada el 4 de abril de 2006.
3. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "The Structure and Contents of Agreements between the Agency and States Required in Connection with the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, INFCIRC/153", junio, 1972, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 4 de abril de 2006.
4. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport and Waste Safety GC(45)/RES/10", septiembre 2001, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 28 de noviembre de 2004.
5. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport and Waste Safety, GC(46)/RES/9", septiembre 2002, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 28 de noviembre de 2004.
6. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), GOVERNOR'S CONFERENCE, "Measures to Strengthen International Co-operation in Nuclear, Radiation, Transport Safety and Waste Management, GC(47)/RES/7", septiembre 2003, en [www.iaea.org](http://www.iaea.org), página visitada el 28 de noviembre de 2004.

7. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Charter of the United Nations", San Francisco, 26 de junio de 1945, entrada en vigor 24 de octubre de 1945, en <http://www.un.org/aboutun/charter/>, página visitada el 6 de octubre de 2004.
8. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention for the Safety of Life at Sea", Londres, 1 de noviembre de 1974, entrada en vigor 25 mayo de 1980, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 18961.
9. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on Biological Diversity" Rio de Janeiro, Brazil, 5 de junio de 1992, entrada en vigor 29 de diciembre de 1993, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1760.
10. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context", Espoo, Finlandia, 25 de febrero de 1991, entrada en vigor 10 de septiembre de 1997, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1989.
11. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal", Basilea, República Checa, 22 de marzo 1989, entrada en vigor 5 de mayo de 1992, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1673.
12. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Law of the Sea", Montego Bay, Jamaica, 10 de diciembre de 1982, entrada en vigor 16 de noviembre de 1994, UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1833.
13. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Physical Protection of Nuclear Material", Nueva York, 3 de marzo de 1980, entrada en vigor 8 de febrero de 1987, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 1456.
14. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone", Ginebra, Suiza, 29 de abril de 1958, entrada en vigor 10 de septiembre de 1964, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen 516.



15. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declarations to the Convention on the Law of the Sea", en <http://untreaty.un.org>, página visitada el 7 de febrero de 2006.
16. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Treaty for the Non-Proliferation of Nuclear Weapons", Londres, 1° de julio de 1968, entrada en vigor 5 de marzo de 1970, en UNITED NATIONS, Treaty Series, Volumen, 729.
17. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the International Atomic Energy Agency, A/RES/57/9" 11 de diciembre de 2002, en <http://daccessdds.un.org>, página visitada el 14 de abril de 2006.
18. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on Environment and Development, A/CONF.151/26/REV.1", 1° de enero de 1993, en <http://documents.un.org/mother.asp>, página visitada el 6 de abril de 2006.
19. UNITED NATIONS ORGANIZATION, GENERAL ASSEMBLY, "Report of the United Nations Conference on the Human Environment - Declaration on the Human Environment A/CONF.48/14", 1° de enero de 1973, en <http://documents.un.org/mother.asp>, página visitada el 6 de abril de 2006.
20. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session, - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", noviembre 2001, en <http://www.un.org/law/ilc/>, página visitada el 17 de enero de 2005.

## DOCUMENTOS OFICIALES

1. CARIBBEAN COMMUNITY, "Statement on the Movement of Nuclear Material through the Caribbean Sea", Paramaribo, Surinam, 5 de marzo de 1999, en <http://www.caricom.org/>, página visitada el 17 de noviembre de 2004.

2. DE LA MADRID, Miguel, "Exposición de Motivos de la Ley Federal del Mar" citado por SZÉKELY, Alberto, Derecho del Mar, 1ª ed., U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, D.F., 1991.
3. GILMAN, Benjamín, "Letter to Secretary of State Madeleine K. Albright", en <http://www.nci.org/c/c21199b.htm>, página visitada el 20 de noviembre de 2004.
4. GOBIERNOS DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE Y URUGUAY, "Comunicado conjunto sobre transporte de desechos radiactivos", Montevideo, 21 de diciembre de 2000, en <http://www.nci.org/3img/abcuc-span-1221.gif>, página visitada el 16 noviembre de 2004.
5. GREENPEACE INTERNATIONAL, "46 Small Island Developing States (SIDS) Call for Nuclear Shipments to Cease", 30 de enero de 2004, en <http://www.sidsnet.org>, página visitada el 17 de noviembre de 2004.
6. ORGANIZACIÓN PARA LA PROSCRIPCIÓN DE LAS ARMAS NUCLEARES EN AMÉRICA LATINA, "Joint Declaration on the Transport of Radioactive Waste", Ciudad de México, 5 de febrero de 1998, en <http://www.nci.org/c/cs-opan.htm>, página visitada 23 de diciembre de 2004.
7. UNITED NATIONS ORGANIZATION, SECURITY COUNCIL, "Non-proliferation of weapons of mass destruction, S/RES/1540 (2004)", 28 de abril de 2004, en <http://daccessdds.un.org>, página visitada el 14 de abril de 2006.
8. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "Declaration of the Republic of Lithuania", en Declarations and Reservations to the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, en <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/>, página visitada el 2 de febrero de 2006.

## HEMEROGRAFÍA

1. BUNN, Matthew, "Reducing the Threat of Nuclear Theft and Sabotage", en [www.iaea.org/NewsCenter/](http://www.iaea.org/NewsCenter/), página visitada el 15 de enero de 2005.
2. CHARME, Joni, "Transnational Injury and Ultra-hazardous Activity: An Emerging Norm of International Strict Liability", en *UCLA Journal of Law and Technology*, Volumen 4, California, 1989.
3. CLAYTON, Mark, "Plutonium: Is it really in safe hands?", en *The Seattle Times*, 10 de octubre de 2004, en <http://seattletimes.nwsourc.com>, página visitada el 24 de abril de 2006.
4. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "Calculating the New Global Nuclear Terrorism Threat", 1º de noviembre de 2001, en [www.iaea.org/NewsCenter/](http://www.iaea.org/NewsCenter/), página visitada 13 de diciembre de 2004.
5. INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY (IAEA), "Highly Enriched Uranium Repatriated from the Czech Republic", en [www.iaea.org/NewsCenter/](http://www.iaea.org/NewsCenter/), página visitada el 22 de diciembre de 2004.
6. MARÍN, Lawrence, "Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Seas' Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment", en *Florida Journal of International Law*, n. 13, Florida, 2001.
7. MURPHY, Sean, "Prospective Liability Regimes for the Transboundary Movement of Hazardous Wastes", en *American Journal of International Law*, Volumen 88, Nueva York, 1994.
8. OXMAN, Bernard H., "Current Developments: United States Interests in the Law of the Sea Convention", en *American Journal of International Law*, n. 88, Washington, 1994.
9. PEDROZO, Raul, "Transport of Nuclear Cargoes at Sea", en *Journal of Maritime Law and Commerce*, n. 28, 1997.
10. ROTHWELL, Donald, "Navigational Rights and Freedoms in the Asia Pacific Following Entry into Force of the Law of the Sea Convention", en *Virginia Journal of International Law*, n. 25, Virginia, 1995.

11. THE WASHINGTON TIMES, "Russian nuclear fuel worries Japan", en <http://washingtontimes.com/upi-breaking/>, página visitada el 17 de enero de 2005.
12. UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, "The Global Conference on Oceans and Coasts at Rio + 10: Toward the 2002 World Summit on Sustainable Development, Johannesburg", 7 de diciembre de 2001, [www.unesco.org](http://www.unesco.org), página visitada el 3 de enero de 2005.
13. UNITED NATIONS ORGANIZATION, "The United Nations Convention on the Law of the Sea – A Historical Perspective", 1998, [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/), página visitada el 5 de Julio de 2005.
14. UNITED NATIONS ORGANIZATION, INTERNATIONAL LAW COMMISSION, "Report of the International Law Commission on the work of its Fifty-third session, - Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm, UN Doc A/56/10", noviembre 2001, en <http://www.un.org/law/ilc/>, página visitada el 17 de enero de 2005.
15. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 1, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, Nueva York, septiembre, 1983.
16. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 3, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, Nueva York, marzo, 1984.
17. UNITED NATIONS ORGANIZATION, Law of the Sea Bulletin No. 5, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, Nueva York, julio, 1985.
18. UNITED STATES SENATE COMMITTEE ON FOREIGN RELATIONS, "Testimony of Bernard H. Oxman before the Senate Committee on Foreign Relations on Accession to the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Ratification of the 1994 Agreement Regarding Part XI of the Convention", 14 de octubre de 2003, en

- <http://foreign.senate.gov/testimony/2003/>, página visitada el 12 de abril de 2006.
19. UNIVERSITY OF THE WEST INDIES CENTRE FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, "Vulnerability and Small Island Developing States", mayo 2002, en [www.sidsnet.org](http://www.sidsnet.org), página visitada 26 de diciembre de 2004.
  20. VAN DYKE, Jon, "Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials", en *Ocean Development & International Law*, n. 27, Manoa, Hawaii, 1996.
  21. VAN DYKE, Jon, "The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials", diciembre 1996, Manoa, Hawaii, en <http://www.nci.org/>, página visitada el 16 de noviembre de 2004.
  22. VAN DYKE, Jon, "The Need for Further International Action Regarding safety of Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials", 17 de agosto de 1998, Manoa, Hawaii, en <http://www.nci.org>, página visitada el 17 enero de 2005.
  23. VAYRYNEN, Raimo, "Environment, Violence, and Political Change", *Notre Dame Journal of Law Ethics and Public Policy*, n. 15, Indiana, 2001.

## JURISPRUDENCIA

1. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Asylum Case", Merits, *Colombia Vs. Peru*, 27 de noviembre de 1950, Reporte 266.
2. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua", *Jurisdiction of the Court and Admissibility of the Application, Nicaragua Vs. United States of America*, 26 de noviembre de 1984, Reporte 14.

3. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Case Concerning Right of Passage over Indian Territory" Merits, Portugal Vs. India, 12 de abril de 1960, Reporte 6.
4. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Case Concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project", Judgement, Hungria Vs. Eslovaquia, 25 de septiembre de 1997, en [www.icj.cij.org](http://www.icj.cij.org), página visitada el 24 de julio de 2005.
5. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Case Concerning the Temple of Preah Vihear", Merits, Camboya Vs. Tailandia, 15 de junio de 1962, Reporte 5.
6. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Corfu Channel Case", Merits, Reino Unido Vs. Albania, 15 de diciembre de 1949, Reporte 4.
7. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Fisheries Jurisdiction", Merits, Reino Unido Vs. Islandia, 25 de julio de 1974, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada el 16 de octubre de 2005.
8. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Fisheries", Merits, 18 de diciembre de 1951, Reporte 116.
9. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons", Advisory Opinion, 8 de Julio de 1996, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada 3 de enero de 2005.
10. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons", Dissenting Opinion of Justice Weeramantry to the Advisory Opinion, 8 de Julio de 1996, en [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org), página visitada 3 de enero de 2005.
11. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "North Sea Continental Shelf", Merits, República Federal de Alemania Vs. Dinamarca y Países Bajos, 20 de febrero de 1969, Reporte 3.
12. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, "Request for an Examination of the Situation in Accordance with Paragraph 63 of the Court's Judgment of 20 December 1974 in the Nuclear Tests Case", Dismissal Order, Nueva Zelanda Vs. Francia, 22 de septiembre de 1995, Reporte 288.

13. INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, "Dispute concerning the MOX Plant International Movements of Radioactive Materials, and the Protection of the Marine Environment of the Irish Sea", Request for Provisional Measures and Statement of Case of Ireland, Irlanda Vs. Reino Unido, 9 de noviembre 2001, en [www.itlos.org](http://www.itlos.org), página visitada el 13 de noviembre de 2004.
14. INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, "Dispute concerning the MOX Plant International Movements of Radioactive Materials, and the Protection of the Marine Environment of the Irish Sea", Provisional Measures Order, Irlanda Vs. Reino Unido, 3 de diciembre de 2001, en [www.itlos.org](http://www.itlos.org), página visitada el 13 de noviembre de 2004.
15. INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, "Southern Blue Fin Tuna Case", Response of the Government of Japan to Request For Provisional Measures & Counter-Request for Provisional Measures, Australia y Nueva Zelanda vs. Japon, 6 de agosto de 1999.
16. PERMANENT COURT OF INTERNATIONAL JUSTICE, "Case of the S.S. Lotus", Francia Vs. Turquía, Reporte Serie A n. 10.
17. TRIBUNAL ARBITRAL, "Affaire du Lac Lanoux" España Vs. Francia, 1957 Recueil International d'Affairs Arbitraux vol. 12.
18. TRIBUNAL ARBITRAL, "The Trail Smelter Arbitration", Cánada Vs. Estados Unidos, 1941, Recueil International d'Affairs Arbitraux 3.
19. UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE DISTRICT OF PUERTO RICO, "Mayaguezanos por la Salud y el Ambiente, et al. Vs. United States of America", Order, 18 de febrero de 1999, Lexis 2139.

## LEGISLACIÓN NACIONAL

1. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, Ley de Navegación, 4 de enero de 1994.

2. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, Ley de Vías Generales de Comunicación, 19 de febrero de 1940.
3. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, Ley Federal del Mar, 8 de enero de 1986.

#### PÁGINAS DE INTERNET

1. CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, The World Factbook, en <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/kr.html>, página visitada el 14 de febrero de 2006.
2. GREENPEACE, “Greenpeace vessel MV Solo tracking Pacific Pintail”, en [www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org), página visitada el 29 de diciembre de 2004.
3. UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, “Futuro incierto para las islas pequeñas”, en <http://portal.unesco.org/es>, página visitada el 17 de abril de 2006.
4. URANIUM INFORMATION CENTRE, “Mixed Oxide Fuel (MOX) - Nuclear Issues Briefing Paper 42”, Marzo, 2006, en <http://www.uic.com.au/nip42.htm>, página visitada el 15 de enero de 2005.