

**LA NUEVA CONVENCION
DEL DERECHO DEL MAR**

Primera Parte

*La 2ª parte se encuentra
en el 76º pag. 71 - 114
de la misma fuente*

Por: RUBEN DARIO LOPEZ ZULUAGA
Profesor de Cátedra
Universidad Pontificia Bolivariana
Universidad de Medellín

C O N T E N I D O

1. INTRODUCCION
 - 1.1 Importancia de la nueva Convención
 - 1.2 Los Disidentes
2. EL MAR TERRITORIAL
 - 2.1 Origen del Concepto
 - 2.2 Definición
 - 2.3 Derechos del Estado Ribereño
 - 2.4 Derecho de Paso Inocente
 - 2.5 Zona Contigua
3. EL MAR PATRIMONIAL O ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA
 - 3.1 Origen del Concepto
 - 3.2 Definición
 - 3.3 Derechos del Estado Ribereño
4. LA PLATAFORMA CONTINENTAL
 - 4.1 Origen del Concepto
 - 4.2 Definición
 - 4.3 Derechos del Estado Ribereño
 - 4.4 Delimitación de la Plataforma Continental entre Estados con Costa frente a frente.
5. SOLUCION DE CONTROVERSIAS
6. NOTA FINAL
7. MAPAS ILUSTRATIVOS
8. BIBLIOGRAFIA



1. INTRODUCCION

La importancia del mar en la actualidad es evidente. El es fundamental para el clima y también para la vida, al ser la principal fuente productora de oxígeno.

En el océano se encuentran toda clase de recursos naturales que son indispensables para la producción de alimentos y a la vez sirven de impulso para el desarrollo económico y social de los Estados Costeros.

El, además, es una influyente vía de tránsito para la actualidad comercial entre los países y se utiliza como zona de "Seguridad Nacional".

El régimen jurídico del mar, lo estudia el Derecho Internacional Marítimo, el cual está cambiando rápida y violentamente. Ello se debe en gran medida a la conciencia que han ido adquiriendo los Estados Ribereños, de las riquezas potenciales que tiene esa trascendental despensa del mundo, y también a la existencia de una extraordinaria tecnología industrial que permite esa extracción.

De ahí que, cada día sea más necesario reglamentar su uso. El Mar pasó de ser simplemente un elemento de pesca, de vía de acceso y de barrera protectora, a ser una zona que ofrece las más variadas posibilidades de mejorar el nivel de vida de los pueblos.

En el siglo XV, España y Portugal reclamaban como suyo el Hemisferio Sur y se lo repartieron aduciendo como títulos, las Bulas Papales de 1493, de 1506 y el Tratado de Tordecillas en 1494. De esta forma, le cerraban el paso a los otros Estados Europeos que tenían igualmente interés en conocer y explotar el Africa y América.

Esta pretensión de los países de la Península Ibérica, originó las más candentes disputas entre los juristas de la época, y de esa discusión surgió la Doctrina del "Mare Liberum", la cual sostenía que el mar era de libre uso para todas las Naciones, haciendo, eso sí, la excepción de que cada Estado debería tener una franja para la "Seguridad Nacional" en la cual se aplicaría el Derecho del Estado Ribereño. Este fue el origen de la noción de Mar Territorial.

Como el principal argumento para defender esa franja, era el de la "Seguridad Nacional" y en ese tiempo el alcance de un cañón desde la costa hacia el mar adentro era de tres (3) millas marítimas, (5.556 mts.) se tomó esa distancia como punto de referencia para la delimitación entre el Mar Territorial y el Alta Mar.

Desde el siglo XV hasta el siglo XVIII, se respetó esa anchura, no como norma de Derecho Internacional Positivo, sino como modelo consuetudinario.

Es importante anotar que, esa regla fue acatada por la mayoría de los Estados del planeta, pero por vía de excepción, no fue respetada por algunas naciones y varios fueron los conflictos que se suscitaron a raíz de esa rebelde posición, en el siglo pasado y en el presente.

Esa norma de Derecho Internacional y una madeja de costumbres relativas al tema, hizo surgir la idea de codificar un sinnúmero de hechos que diariamente se presentan en el Mar.

Fue así, como en el año 1856, se produce la Declaración del Derecho Marítimo de París, cuyo único acuerdo, fue el de consagrar la libertad de los mares como principio fundamental y sagrado del Derecho de Gentes.

En 1930, se reúne la Conferencia de La Haya con el fin de lograr un acuerdo Internacional sobre el candente problema del Mar Territorial, consenso que no se logró, por las presiones de las grandes potencias marítimas que buscaban mantener reducidas al mínimo las jurisdicciones de los Estados Costaneros, para que éstos últimos no interfirieran el movimiento de sus escuadras navales y comerciales.

Pero a pesar de no llegar a ninguna transacción, la Conferencia tuvo el mérito de clarificar las nociones de Mar Territorial y Zona Contigua por un lado, y por el otro, el de desconocer la regla de las tres (3) millas, que el Derecho Internacional Consuetudinario había consagrado tiempo atrás.

En 1945, el Presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman, emitió dos famosas proclamas, reclamando en la primera, que la plataforma continental afuera de las costas estadinenses quedaba "bajo su jurisdicción y control para los fines de la conservación y utilización de los recursos naturales, del subsuelo y del lecho marino" y en la segunda enunciaba el Derecho de los Estados Ribereños a fijar en el Alta Mar, zonas de conservación y pesca.

Se estableció aquí, una jurisdicción de los Estados Unidos, sobre los Recursos Naturales del subsuelo y del lecho del mar en los fondos continentales contiguos a la costa nacional más allá de las tres millas, ¡Paradojas de la vida! estas declaraciones norteamericanas abrieron la llave, dieron pie a una serie de proclamaciones nacionales, que a la postre no le convino de suyo a los Estados Unidos. Aquí esta nación fue víctima de su propio invento.

Recordemos los grandes conflictos pesqueros que se originaron en la década pasada, entre el bloque C. E. P. (Chile, Ecuador y Perú) y los Estados Unidos, porque este último no reconocía la jurisdicción de los primeros sobre las Doscientas Millas.

Fue la célebre Guerra del Atún, que en última instancia la ganaron los países latinoamericanos, haciendo respetar efectivamente esas zonas.

Cuatro grandes conferencias sobre el Derecho del Mar, se han realizado desde 1958 hasta el año 1983, y solamente en la última se pudo hacer claridad acerca de las Instituciones del Derecho del Mar, se determinaron las anchuras de las franjas jurisdiccionales, su naturaleza jurídica y aparecieron otros nuevos conceptos en concordancia con la ciencia y la tecnología moderna.

1.1 IMPORTANCIA DE LA NUEVA CONVENCION

El 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica, se aprobó la nueva Convención del Derecho del Mar, documento trascendental en cuya elaboración participaron activamente más de ciento cincuenta Estados.

La firma de esta convención, no venía a ser propiamente el final de una ardua tarea de más de once años de estudios, consultas y acuerdos, sino el punto de partida hacia el más descomunal desafío para los países en vía de desarrollo, ya que este instrumento, además de delimitar claramente las diferentes zonas jurisdiccionales, ofrece variadas posibilidades para la explotación de los recursos naturales.

Por fin, en esta convención se tuvieron en cuenta los avanzados principios de la ciencia y la tecnología marina, demostrando la falsedad de una de las premisas en que descansaba la doctrina tradicional, en cuanto consideraba los recursos del mar como inagotables, especialmente en lo que a la esfera biológica se refiere. Hace muy poco se descubrió también, yacimientos muy importantes de petróleo, en las plataformas continentales o mares poco profundos, y en la superficie de los fondos marinos los famosos nódulos polimetálicos que tanto le servirán en un futuro no lejano a la industria metalúrgica. Los nódulos polimetálicos son cuerpos semi-esféricos de color negro con estructura concéntrica y de diámetro promedio de cuatro pulgadas, cuerpos que tienen un alto contenido de níquel, cobre, cobalto y manganeso y también se encuentran en menor escala hierro, Mo, Pb, y V.

Se estima que solamente en el Océano Pacífico existen aproximadamente 1.5 billones de toneladas de nódulos con una densidad de área de 40.000 toneladas por kilómetro cuadrado. Aquí es mucho lo que puede consumir el mundo sin agotar los recursos continentales.

En el Derecho Internacional Marítimo, este documento es el más notable del presente siglo, ya que logró compilar normas sobre un variado número de cuestiones relacionadas con usos del mar y el total aprovechamiento de sus recursos. La Convención demoró 11 años y se realizó en 9 grandes sesiones, buscando siempre el consenso, el que al final no se pudo dar, quedando la votación de la siguiente manera:

a favor, 130 países;
en contra, 4 países;
abstencionistas, 17 países;
no participantes, 4 países;
(véase al final, cuadro No. 1)

Este estatuto buscó en todo momento, armonizar los intereses nacionales, con los internacionales, dentro de un marco jurídico muy claro y respetable. Se llenaron muchos vacíos de la convención de 1958, pues en aquella intervinieron solamente juristas y en ésta tomaron parte Juristas y Oceanógrafos de todos los Estados que innovaron numerosos conceptos del Derecho Internacional, y que trabajaron en atención al progreso de la tecnología y a las exigencias de una mayor Jus-

ticia internacional. El Instrumento de Montego Bay, introdujo novedades tan importantes como las siguientes:

a.) Determinó de una vez por todas, la anchura del mar territorial, dejándola en 12 millas.

b.) Una zona económica de hasta doscientas millas de anchura, incluidas las 12 del Mar Territorial en la que al Estado Costero se le reconocen Derechos Soberanos exclusivos para explorar y explotar sus recursos naturales (recordemos que la Convención de Ginebra de 1958 solamente hacía alusión al concepto de Mar Territorial sin determinar la anchura, a la Zona contigua y a la Plataforma Continental, como zonas de jurisdicción nacional).

c.) Se crea un nuevo tipo de Estado, al que se llama Estado, Archipelágico, que es el que se asienta en uno o varios Archipiélagos. Las aguas que rodean las islas tiene un régimen especial en lo relativo a tránsito y navegación por barcos extranjeros.

d.) Aparece la denominada "ZONA INTERNACIONAL" que se conoce con el nombre de FONDOS MARINOS Y OCEANICOS, situada más allá de las jurisdicciones nacionales. Zona que será regida por una nueva entidad del Derecho Internacional y que se llama la "AUTORIDAD".

e.) La Convención dejó todo un capítulo, (el XV) al tema de la SOLUCION DE CONTROVERSIAS, donde se establece un sistema expedito para la rápida solución de los conflictos que puedan presentarse.

El nuevo estatuto del mar está compuesto por 15 capítulos que abarcan 320 artículos. Además, contiene 8 anexos.

Los temas de los capítulos son los siguientes:

- I DEFINICION DE TERMINOS.
- II MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA
- III ESTRECHOS USADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL
- IV ESTADOS ARCHIPIELAGICOS
- V* ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA
- VI PLATAFORMA CONTINENTAL
- VII ALTA MAR
- VIII REGIMEN DE ISLAS
- IX MARES CERRADOS Y SEMICERRADOS
- X DERECHOS DE ACCESO DE LOS ESTADOS SIN LITORAL AL MAR Y DESDE EL MAR Y LIBERTAD DE TRANSITO
- XI LA "ZONA"
- XII PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO
- XIII INVESTIGACION CIENTIFICA EN LOS MARES
- XIV DESARROLLO Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA MARINA
- XV SOLUCION DE CONTROVERSIAS.

Por último hay que advertir, que en la Convención no se admite el famoso mecanismo de la RESERVA en el Derecho de Gentes, pues la Convención hay que ACEPTARLA o RECHAZARLA en bloque, motivo por el cual algunos países no la suscribieron, a pesar de que estaban de acuerdo con la gran mayoría del articulado.

1.2 LOS DISIDENTES

Ha llamado particularmente la atención los votos negativos de 4 países: Turquía, Israel, Estados Unidos y Venezuela, a pesar de que los dos últimos, fueron de los Estados que más aportaron y que más activamente trabajaron en la elaboración del trascendental estatuto. Parece que algunas normas no satisfacían especiales intereses nacionales.

Para los Estados Unidos, la transferencia obligatoria de tecnología y la distribución potencial de los beneficios de la explotación de minerales a los Movimientos Nacionales de Liberación que estatuye el tratado, contradice esenciales puntos de la política exterior norteamericana. Además, las grandes empresas metalúrgicas de los Estados Unidos presionaron fuertemente al Gobierno del presidente Ronald Reagan para que no firmara el acuerdo. De ahí que, el primer Mandatario de aquella nación afirmara en reciente discurso: "Hemos completado ahora, una revisión de esa convención y reconocemos que la misma contiene muchos logros positivos y muy importantes. Las extensas porciones que tratan de la navegación y el sobrevuelo, y la mayoría de sus disposiciones son compartidas con los intereses de los Estados Unidos y en nuestra opinión sirven bien a los intereses de todas las naciones. El tratado significa un logro importante y demuestra los beneficios de colaborar juntos y balancear con efectividad los numerosos intereses. Sin embargo, nuestra revisión reconoce que la porción de la Convención relativa a minería en el lecho oceánico no llena los objetivos de los E.U. Por este motivo estoy anunciando que los E.U. no firmarán la Convención según fue adoptada por la Conferencia". Por su parte la hermana República de Venezuela tiene una posición más vertical. Sus representantes comienzan con declaraciones más o menos abstractas para terminar siendo concretas. El señor canciller Zambrano explicó así la posición de su país: "Imprecisiones en la redacción de ciertas disposiciones en las cuales está involucrado el interés nacional de Venezuela, el cual no puede ser expuesto ni comprometido por interpretaciones inconvenientes". Y más adelante el mismo funcionario agregó: "nuestro deseo había sido el de salvar esas ambigüedades reservando los artículos correspondientes, como ocurre usualmente en el Derecho Internacional, pero lamentablemente, en forma excepcional la mayoría de los Estados participantes en la Conferencia determinó que no se admitirían reservas a la Convención". El delegado venezolano, doctor Rubén Carpio Castillo en forma más directa opinó que los inconvenientes: "son de carácter bilateral, ya que nos afectan la delimitación de las áreas marinas en el Golfo de Venezuela, y por lo cual tenemos iniciado un largo proceso de conversaciones con el hermano país colombiano".

Turquía no suscribió el tratado porque también tiene un delicado problema de delimitación de Islas, e Israel objeta las disposiciones relativas al paso "INOCEN-

TE" de buques de guerra por su mar territorial y además no acepta el hecho de tener que compartir los beneficios de la explotación del mar con movimientos de Liberación Nacional, como por ejemplo la O. L. P.

Pero a pesar de que estos 4 países votaron en contra y 17 se abstuvieron, este documento seguirá siendo una pauta, una guía insuperable del moderno Derecho Internacional Marítimo. Estos países aceptan el tratado en su gran mayoría, pero por algunos aislados artículos no se suscriben a él, sin embargo la práctica interestatal, la CONSUETUDO SERVANDA, llegará tarde o temprano, y la convención será efectiva.

Aquí, la O.N.U. hizo una gran labor con este trascendental acuerdo.

2. EL MAR TERRITORIAL

2.1 ASPECTO HISTORICO

El ilustre excanciller de la República, doctor Alfredo Vásquez Carrizosa, en su libro "Colombia y los problemas del Mar" nos dice lo siguiente acerca del período romano con relación al mar:

"Azuni, en su obra "Droit Maritime de l'Europe", recuerda la historia de los pueblos de la antigüedad que buscaron el dominio de los mares. En remotas épocas de la navegación, aparecieron los fenicios; fuera de organizar hábilmente el comercio marítimo en el Mediterráneo y ser los más célebres navegantes de la época, visitaban los puertos de Sicilia, Cerdeña, Grecia y las Galias y acometieron la empresa de pasar por las Columnas de Hércules, o sea, el Estrecho de Gibraltar, para descubrir las costas británicas. Tucídides y Herodoto relatan las hazañas de navegantes de Minos, Rey de Creta. Rodas intervino en las costumbres marítimas, dictando las leyes del mar. Los persas, bajo el reino de Darío y el de Jerjes, intentaron dominar el Mediterráneo, el mar augusto de la civilización occidental.

A veces, el mar era el teatro de escenas casi mitológicas, como la de Jerjes, al ordenar que se azotaran las olas con trescientos golpes de cadenas simbólicas de la esclavitud, ante una tempestad que amenazaba su flota. Grecia sigue el ejemplo, si bien es cierto que Atenas y Esparta se dividen y querellan. Pero Macedonia empuñó el cetro del mar y llegó a la cúspide del poder con Alejandro el Grande. Egipto ofreció las lecciones de los sabios de Alejandría. Cartago, rival de Roma, se trabó con ésta en las llamadas Guerras Púnicas y, finalmente venció a su enemigo en una "Paz Cartaginesa", sinónima de humillación y de arrasamiento. Roma, entonces, se convirtió en la Reina del Mar. Las guerras cartaginesas le habían enseñado la maestría de las embarcaciones, el control de los vientos, la maniobra de abordaje, en fin, los secretos del mar.

Roma, unificada del Mundo de Occidente bajo una sola tutela política y un solo derecho —el Jus Gentium— hizo del Mar Mediterráneo un Lago Romano, el clásico y bien conocido Mare Nostrum, en el cual surcaban sus galeras dentro de

una libertad de movimiento que correspondía a las necesidades de un dilatado Imperio”.

Roma admitió pues, el uso libre del Mar y no distinguía en consecuencia entre aguas territoriales y alta mar. Tiempo después el Imperio Bizantino reservó la pesca y las salinas marítimas para el Patrimonio del Estado lo que ya fue originando muy remotamente, un elemental concepto de soberanía sobre las aguas territoriales. Ya en el siglo XIII se hacía una distinción entre DISTRICTUS Y PELAGUS, lo que también apuntaba a una idea de soberanía sobre las aguas cercanas a la costa.

Bartolo de Sasoferrato de la escuela de Bolonia admitía ya en su época la total Jurisdicción del Estado en una porción del mar y justificaba entre otras cosas esa jurisdicción como mecanismo de defensa contra los piratas que mantenían asolada la ciudad de pisa, reservando una zona de defensa de 100 millas. Y el célebre Hugo Groccio en su famosa obra “DE JURE BELLO AC PACIS” admite que el mar puede ser ocupado por aquel que posea la tierra y aduce que así como se adquiere soberanía sobre las cosas originariamente, así mismo se puede adquirir sobre el mar.

Estos principios fueron reforzados posteriormente por el jurista Holandés Cornelio Van Bynkershoek quien en su obra “DE DOMINIO MARIS DISSERTATIO”, publicada en 1703 establecía la posesión del mar en los siguientes términos: “El dominio territorial se extiende hasta donde llega el poder de las Armas”, doctrina que ha servido a más de una potencia a través de la historia, para dominar territorios y mares. En 1737 el mismo autor publica otra obra intitulada “QUAESTIONES JURIS PUBLICI” donde argumentaba de nuevo, que si la fuerza permitía la posesión de la tierra, de igual manera permitirá el de las aguas. Y Vattel siguiendo a Bynkershoek manifestaba: “el dominio del Estado sobre el mar vecino llega tan lejos como sea necesario para su seguridad y como pueda hacerlo respetar”.

Así ya en el siglo XVIII para los Estados Europeos la noción de mar territorial como aguas vinculadas al Poder Dominante del Estado, es clara y plenamente justificada.

La idea básica de SEGURIDAD ESTATAL empuja en consecuencia a los Estados a hacer respetar una franja de mar allende a la costa y es el italiano FERNANDO GALLIANI quien establece la TEORIA DEL TIRO CAÑON, el cual era de un alcance de tres millas, según los conocimientos balísticos de la época, tres millas que servirían perfectamente para la seguridad del Estado Ribereño.

Varios Estados unilateralmente, fueron acogiendo esta teoría, convirtiéndose en el siglo XIX y parte del XX como un dogma del Derecho Internacional.

En el presente siglo surgieron como extensión del mar territorial varias posiciones, 6, 12, 24, 50, 100 y 200 millas, hasta que la nueva Convención del Derecho del Mar logró la extraordinaria hazaña de unificar criterios y establece un Mar Territorial de 12 millas.

2.2 DEFINICION

Como mar territorial se ha conocido aquella porción de aguas adyacentes al territorio de un Estado, colocado bajo su soberanía y cuya delimitación o demarcación se señala según diversos principios del derecho internacional.

El doctor Alfredo Vásquez Carrizosa, exministro de Relaciones Exteriores de Colombia, ofrece una definición que, en mi criterio, es omnicompreensiva: "Entiéndese por mar territorial la zona marítima próxima a las costas en la cual el Estado ejerce soberanía, con todas las facultades, atribuciones y derechos que esta noción conlleva".

El profesor Colombos concreta una definición técnica en los siguientes términos: "Empléase la expresión, para indicar la parte del mar que se extiende desde una línea paralela a la costa hasta concreta distancia de la misma, fijada corrientemente por la mayoría de los Estados marítimos en tres millas marinas, medidas desde la señal de la bajamar".

El mar territorial se entiende entonces, como una prolongación del territorio base del Estado, donde éste ejerce derechos exclusivos de soberanía sobre los recursos naturales, tanto ictiológicos como minerales. Defensa y protección del área en todos los sentidos.

De aquí, se infiere una competencia que se refleja en el privilegio para explotar los recursos renovables —la pesca y la caza marina—, la exploración y aprovechamiento de las riquezas minerales, amén de ciertos permisos que se relacionan con la investigación científica, cables submarinos, turismo, etc.

En otras palabras, el Estado Ribereño bajo el poder del "IMPERIUM" o "AUTORICTAS" hace valer o efectiviza, los derechos de jurisdicción, de policía, de orden económico y seguridad estatal.

La Nueva Convención establece la definición, anchura y límite exterior del mar territorial en el capítulo II de la siguiente manera:

EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES:

Artículo 2. Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo.

1. La soberanía del Estado Ribereño se extiende más allá de su territorio y de su aguas interiores y, en el caso del Estado Archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja del mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.

2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lado y al subsuelo de ese mar.

3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

SECCION 2. LIMITES DEL MAR TERRITORIAL.

Artículo 3. Anchura del mar territorial.

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.

Artículo 4. Límite exterior del mar territorial.

El límite exterior del mar territorial es la línea de 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.

Artículo 5. Línea de base normal.

Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Artículo 6. Arrecifes.

En el caso de islas situadas en atolones o de islas bordeadas por arrecifes, la línea de base para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Artículo 7. Líneas de base rectas.

1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

2. En los casos en que, por la existencia de un delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con esta Convención.

3. El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre

para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

4. Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o que el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajamar haya sido objeto de un reconocimiento internacional general.

5. Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.

6. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

Artículo 8. Aguas Interiores.

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

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

Artículo 9. Desembocadura de los ríos.

Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar de sus orillas.

Artículo 10. Bahías.

1. Este artículo se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado.

2. Para los efectos de esta Convención, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

3. Para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido

a la existencia de islas, una escotadura tengan más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura se considerará comprendida en la superficie total de ésta.

4. Si la distancia entre las líneas de bajar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajar y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores.

5. Cuando la distancia entre las líneas de bajar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas marinas, se trazará dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas marinas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud.

6. Las disposiciones anteriores no se aplican a las bahías llamadas "históricas", ni tampoco en los casos en que se aplique el sistema de las líneas de base rectas previsto en el artículo.

Artículo 11. Puertos.

Para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se consideran parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes.

Artículo 12. Radas.

Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, están comprendidas en el mar territorial.

Artículo 13. Elevaciones en bajar.

1. Una elevación que emerge en bajar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en la bajar, pero queda sumergida en la pleamar. Cuando una elevación que emerge en bajar esté total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de bajar de esta elevación podrá ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial.

2. Cuando una elevación que emerge en bajar esté situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que exceda de la anchura del mar territorial, no tendrá mar territorial propio.

Artículo 14. Combinación de métodos para determinar las líneas de base.

El Estado ribereño podrá determinar las líneas de base combinando cualesquiera

ra de los métodos establecidos en los artículos precedentes, según las circunstancias.

Artículo 15. Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

Cuando las costas de dos Estados sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos, o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

Artículo 16. Cartas y listas de coordenadas geográficas.

1. Las líneas de base para medir la anchura del mar territorial, determinadas de conformidad con los artículos 7, 9 y 10, o los límites que de ellas se desprendan, y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con los artículos 12 y 15 figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el **datum** geodésico.

2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

2.3 DERECHOS DEL ESTADO RIBEREÑO

El Estado ribereño cumple allí en esa zona una verdadera función de soberanía la cual es completa, absoluta y exclusiva. Aplica pues sus leyes con las mismas cualidades y orientaciones asignadas al territorio. La soberanía se extiende a la masa de agua, al espacio aéreo, al lecho y al subsuelo.

Las competencias del Estado ribereño que al decir de Edmundo Vargas Carreño se pueden desbrozar así:

“a.) Pleno imperio de las leyes y autoridades del Estado ribereño las que ejercen dentro de ese espacio marítimo las mismas competencias que dentro de su territorio físico;

b.) Control de la navegación de las naves de cualquier pabellón, las cuales quedan sometidas al régimen del paso inocente, esto es, su tránsito por las aguas territoriales solamente puede efectuarse a condición de que no perjudiquen la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño;

c.) Control de la navegación, toda vez que dentro del mar territorial las aeronaves de cualquier bandera requieren permiso de sobrevuelo;

- d.) Otorgamiento de permisos para las instalaciones de cables, oleoductos, tuberías y demás obras o artefactos, cualquiera que sea el uso que a estas instalaciones quiera dársele;
- e.) Otorgamiento de permisos para operaciones destinadas a la investigación científica, transmisión inalámbrica y demás usos pacíficos dentro de ese espacio marítimo;
- f.) Control y prevención de la contaminación, auxilio a la navegación, obligación de dar a conocer los peligros que amenacen la navegación y demás actos que importan el deber o la responsabilidad del Estado ribereño de velar para que su mar territorial sea utilizado convenientemente por la comunidad internacional y los terceros estados;
- g.) Regulación de la pesca y caza marinas, las cuales pueden ser reservadas exclusivamente a los nacionales o concederse autorización a los extranjeros, con sujeción a las disposiciones que determine el Estado ribereño.
- h.) Regulación de la exploración y explotación de los recursos minerales, los cuales quedan sujetos a las mismas condiciones de la pesca y la caza marítima;
- i.) Exigencia del respeto de la neutralidad del Estado ribereño en caso de conflictos internacionales o guerras civiles de otros Estados”.

2.4 DERECHO DE PASO INOCENTE

Los buques de todos los Estados gozan del Derecho de paso Inocente a través del Mar Territorial. Pero este paso inocente no es por cierto libertad absoluta de navegación por esta zona, por el contrario constituye una importante restricción al IUS COMMUNICATIONIS. Se hace uso de ese derecho en la medida que haya un grave peligro externo o una arribada forzosa, vale decir una grave e imprevista circunstancia visible de la navegación, puede asimilarse a un caso fortuito o fuerza mayor que se le presente a una embarcación.

Personalmente creo que el Derecho de paso Inocente es eminentemente restrictivo y así debe interpretarse porque los peligros que impone la guerra fría entre las grandes potencias es evidente. El espionaje, la acelerada carrera armamentista, las tensiones internacionales, los innúmeros conflictos, etc. hacen que entender este derecho en sentido amplio, sea tremendamente arriesgado y peligroso.

La Convención reglamenta el Derecho de paso inocente de los artículos 17 al 26 así:

SECCION 3. PASO INOCENTE POR EL MAR TERRITORIAL.

SUBSECCION A. NORMAS APLICABLES A TODOS LOS BUQUES

Artículo 17. Derecho de paso Inocente.

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

Artículo 18. Significado de paso.

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

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

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

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

Artículo 19. Significado de paso inocente.

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

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

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

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

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

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

e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;

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

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

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

i) Cualesquiera actividades de pesca;

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

k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

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

Artículo 20. Submarinos y otros vehículos sumergibles.

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

Artículo 21. Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente

1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y 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;

h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.

2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

Artículo 22. Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial.

1. El Estado ribereño podrá, cuando sea necesario habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través de su mar territorial utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que ese Estado haya designado o prescrito para la regulación del paso de los buques.

2. En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas.

3. Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta:

- a) Las recomendaciones de la organización internacional competente;
- b) Cualesquiera canales que se utilicen habitualmente para la navegación internacional;
- c) Las características especiales de determinados buques y canales; y
- d) La densidad del tráfico.

4. El Estado ribereño indicará claramente tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en cartas a las que dará la debida publicidad.

Artículo 23. Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares y otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas.

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

Artículo 24. Deberes del Estado ribereño.

1. El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención. En especial, en lo que atañe a la aplicación de esta Convención o de cualesquiera leyes o reglamentos dictados de conformidad con ella, el Estado ribereño se abstendrá de:

a) Imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente; o

b) Discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste.

2. El Estado ribereño dará a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial.

Artículo 25. Derechos de protección del Estado ribereño.

1. El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2. En el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrán también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria.

3. El Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

Artículo 26. Gravámenes que pueden imponerse a los buques extranjeros.

1. No podrá imponerse gravamen alguno a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2. Sólo podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

SUBSECCION B. NORMAS APLICABLES A LOS BUQUES MERCANTES Y A LOS BUQUES DE ESTADO DESTINADOS A FINES COMERCIALES

Artículo 27. Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero.

1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar alguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño;
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial.
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o
- d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

2. Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

3. En los casos previstos en los párrafos 1 y 2, el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionarios consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se tomen las medidas.

4. Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

5. Salvo lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamento dictados de conformidad con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

2.5 ZONA CONTIGUA

La costumbre de algunos Estados ha originado una zona después del Mar Territorial denominada zona contigua en la cual el Estado ribereño ha ejercido funciones de supervigilancia fiscal, sanitaria y de inmigración.

Es una franja de 12 Millas situada entre el Mar Territorial y parte de la zona

económica exclusiva, es una especie de zona crepuscular o de penumbra, pues no se considera sujeta al régimen jurídico del Mar Territorial, pero allí el Estado ribereño ejerce algunas competencias precisas y especializadas. La zona contigua no se integra pues, al territorio del Estado adyacente, pero sí ejerce unas competencias sobre ciertas materias, competencias de vigilancia, prevención y control.

Estados Unidos fue el primer país que estableció este concepto para controlar la venta de bebidas alcohólicas en 1920, seguido de Gran Bretaña y Finlandia, posteriormente la mayoría de los países la adoptaron unilateralmente y en la Convención de Ginebra de 1958 se consagra positivamente como norma de Derecho Internacional. El interés de los Estados en atender sus necesidades fiscales y de tener una efectiva protección aduanera han hecho muy operante esta institución, que el nuevo estatuto del mar lo estipuló así en su artículo 33:

Artículo 33. Zona Contigua.

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

a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;

b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial''.

3. EL MAR PATRIMONIAL O ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

3.1 ORIGEN DEL CONCEPTO

Irónicamente, el límite de las doscientas millas se originó a raíz de las famosas proclamas del Presidente Truman en 1945, del país que ha sido el más terrible enemigo de ampliar estas zonas; pregonaba fundamentalmente el documento aludido, una jurisdicción de los Estados Unidos sobre los recursos naturales del subsuelo y del lecho del mar en los fondos continentales contiguos a la costa nacional. O sea que se autorizaba al Estado para explorar y explotar los recursos renovables y no renovables después del límite del mar territorial. ¡Paradoja de la vida! Aquí, Estados Unidos, posteriormente fue víctima de su propio invento.

Recordemos los grandes conflictos pesqueros que se suscitaron en la década pasada, entre el bloque CEP (Chile, Ecuador y Perú) y la Nación del Norte, porque esta última no reconocía la jurisdicción de los primeros, sobre las doscientas millas.

Tiempo después, aparecen otras declaraciones unilaterales en el mismo sentido. México en 1945, Panamá en 1946, Argentina en 1947; el 23 de junio de 1947 Chi-

le emitió la primera proclama que expresamente habla de las doscientas millas, basándose en las posiciones de los Estados Unidos, México y Argentina. En agosto del mismo año, Perú hace lo propio, Costa Rica igualmente en declaración de 1948, Salvador en 1950 lo incluye en su constitución, Honduras en idéntica dirección por las leyes de 1950 y 1951.

Ya en 1952, el Comité Jurídico Internacional en un "Proyecto de Convención sobre el mar territorial y proyecciones afines", respaldó las posiciones de los anteriores países y "reconoció el derecho de cada estado para fijar una zona de protección, control y aprovechamiento económico hasta una distancia de doscientas millas marinas". Este documento explica que la jurisdicción y soberanía exclusiva se hacen extensivas al suelo y al subsuelo de la zona marina, reconociendo ciertas limitaciones sobre navegación internacional y sobre la soberanía política.

En 1969 Uruguay proclama el mar territorial de doscientas millas y en 1970 Brasil hace lo mismo.

El 8 de mayo de 1970 se firma la Declaración de Montevideo siendo los países signatarios: Chile, Ecuador, Perú, Panamá, Salvador, Argentina, Brasil, Nicaragua y Uruguay. Este documento es trascendental en la doctrina latinoamericana. Aquí se desarrollan principios de orden científico, político y jurídico de una coherencia extraordinaria; busca estimular el máximo desarrollo de su economía y mejorar la condición humana de sus pueblos; y sobre todo, consolida la posición latinoamericana a nivel mundial.

Pero estas declaraciones unilaterales de los Estados no eran uniformes. Para unos países la extensión de las 200 millas equivalía al concepto de Mar Territorial, mientras que para otros tenía una naturaleza jurídica diferente, pues se respetaba las tradicionales libertades de navegación, de sobrevuelo, de pesca deportiva, de investigación científica y de tender cables y oleoductos submarinos.

Es la Conferencia de Santo Domingo (julio de 1972) la que formula un reconocimiento expreso de las nociones diferenciales de Mar Territorial y de Mar Patrimonial de la siguiente manera:

MAR TERRITORIAL

1. La soberanía del Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designadas con el nombre de mar territorial, así como al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar.

2. La anchura de esta zona y la manera de su delimitación deben ser objeto de un acuerdo internacional, preferentemente de ámbito mundial. Todo Estado tiene, entre tanto, el derecho de fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite de 12 millas náuticas a partir de la línea de base aplicable.

3. Los buques de cualquier Estado con litoral marítimo o sin él gozan del dere-

cho de paso inocente a través de esta zona, de conformidad con el derecho Internacional.

MAR PATRIMONIAL:

1. El Estado Ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos, tanto renovables como no renovables, que se encuentran en las aguas, en el lecho y en el subsuelo de una zona adyacente al mar territorial, denominada mar patrimonial.

2. El Estado ribereño tiene el deber de promover y el derecho de reglamentar las investigaciones científicas que se adelanten en el mar patrimonial, así como el de adoptar las medidas necesarias para evitar la contaminación del medio marino y asegurar su soberanía sobre los recursos.

3. La anchura del mar patrimonial debe ser objeto de acuerdo internacional, preferentemente de ámbito mundial. La suma de esta zona y la del mar territorial, teniendo en cuenta las circunstancias geográficas, no deberá exceder en total de 200 millas náuticas.

4. La delimitación de esta zona entre dos o más estados se hará con arreglo a los procedimientos pacíficos previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

5. En el mar patrimonial, las naves y aeronaves de todos los estados con litoral marítimo o sin él, tienen el derecho de libre navegación y sobrevuelo sin otras restricciones que las que puedan resultar del ejercicio, por parte del Estado ribereño, de sus derechos en el mismo mar. Con estas únicas limitaciones, habrá también libertad de tener cables y tuberías submarinas.

3.2 DEFINICION

El Mar Patrimonial se ha definido como una zona situada más allá del Mar Territorial donde el Estado ribereño ejerce derechos soberanos a efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales tanto vivos como no vivos en las aguas suprayacentes al mar territorial. Nótese como en el mar territorial la soberanía del Estado es exclusiva, plena y absoluta, en cambio en el mar patrimonial no se habla de soberanía, sino de derechos soberanos, derechos de índole económico, para explotar los recursos naturales de esas aguas. Aquí hay pues, una soberanía limitada, restringida y prevalecen para los demás Estados las tradicionales libertades de navegación y sobrevuelo.

El mar Patrimonial viene a ser entonces una zona intermedia entre el mar territorial y el altamar, que armoniza los legítimos derechos de la comunidad internacional en materia de comunicaciones con las justas aspiraciones económicas de los Estados ribereños. Se trata en última instancia de compatibilizar los intereses internacionales con los nacionales.

El artículo 55 de la nueva Convención lo define así:

La zona económica exclusiva es una área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

3.3 DERECHOS DEL ESTADO RIBEREÑO

El novedoso estatuto jurídico en esta materia no hace más que ratificar los principios de la Declaración de Santo Domingo, la de Youndé (África) y la de otros importantes foros que determinaron la Naturaleza Jurídica de tan importante institución. Dice de la siguiente manera:

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

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

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

b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:

- i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
- ii) La investigación científica marina;
- iii) La protección y preservación del medio marino;

c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

2. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.

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

Artículo 57. Anchura de la zona económica exclusiva.

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar.

Artículo 58. Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva.

1. En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

2. Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

3. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

Artículo 59. Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva.

En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revisitan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto.

Artículo 60. Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva.

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de:

- a) Islas artificiales;
- b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas;
- c) Instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona.

2. El Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.

3. La construcción de dichas islas artificiales, instalaciones o estructuras deberá ser debidamente notificada, y deberán mantenerse medios permanentes para advertir su presencia. Las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. A los efectos de la remoción, se tendrán también en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros Estados. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

4. Cuando sea necesario, el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

5. El Estado ribereño determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables. Dichas zonas guardarán una relación razonable con la naturaleza y funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior, salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente. La extensión de las zonas de seguridad será debidamente notificada.

6. Todos los buques deberán respetar dichas zonas de seguridad y observarán las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad.

7. No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zonas de seguridad alrededor de ellas, cuando puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

8. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

Artículo 61. Conservación de los recursos vivos.

1. El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva.

2. El Estado ribereño, teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos

de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cooperarán, según proceda, con este fin.

3. Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados, sean subregionales, regionales o mundiales.

4. Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su producción pueda verse gravemente amenazada.

5. Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda, y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

4. LA PLATAFORMA CONTINENTAL

4.1 ORIGEN DEL CONCEPTO

Antes de consagrarse positivamente, esta importante institución, tuvo tres grandes antecedentes:

a.) La Declaración del Gobierno Imperial Ruso de 1916 cuando le anuncia al mundo la incorporación a su territorio de un cierto número de islas en las regiones árticas que formaban la continuación septentrional de la tierra sumergida de Siberia.

b.) La Declaración del Presidente de los Estados Unidos, Harry Truman, vista ya anteriormente, y las sucesivas declaraciones unilaterales de numerosos países de América Latina.

c.) El Tratado Anglo-venezolano de 1942. Acuerdo relativo al suelo y subsuelo marinos en el Golfo de Paria (Venezuela), fuera de la jurisdicción del Mar Territorial, donde se delimitó una zona semejante a la Plataforma Continental.

4.2 DEFINICION

La Plataforma Continental es el área sumergida del Estado que no alcanza a llegar hasta las profundidades abisales y que se encuentra fuera de la zona del Mar Territorial. Es pues una prolongación sumergida de la masa continental.

La Convención de Ginebra la define como "el lecho del mar de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite hasta donde la profundidad de las aguas adyacentes permita la explotación de los recursos naturales de dicha zona". Se tipifica esta figura en base a dos criterios:

- a.) Al de 200 metros de profundidad, y
- b.) Hasta una profundidad en la que los medios técnicos permitan la explotación del suelo y del subsuelo marino, criterio éste que se volvió muy controvertible, ya que la ciencia y la tecnología moderna permite a los estados industrialmente avanzados realizar exploraciones y explotaciones a grandes profundidades.

Esto hacía que unos países podían explotar sus recursos y otros no.

Para las grandes potencias ahora y con el transcurso del tiempo, la profundidad no es problema. Este concepto era vago, impreciso e injusto. La Nueva Convención cambia radicalmente de criterios, ésta ya habla del borde exterior del margen continental, hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. Esto significa que si la tierra sumergida de un Estado pasa de 200 millas sin llegar al talud continental esa plataforma le pertenece, pero si se llega al borde exterior del margen continental antes de las 200 millas, de todas maneras el Estado ribereño tendrá 200 millas de plataforma continental. La convención establece dos clases de plataformas con diferentes derechos:

- a.) Hasta 200 millas, es la llamada plataforma menor y en la cual todos los recursos que explote en el lecho y el subsuelo marino le pertenecen única y exclusivamente al Estado Ribereño.
- b.) Desde 200 hasta 350 millas, a no más de 60 millas del pie del talud continental, es la Plataforma Mayor. El talud continental es la grave pendiente con que se inicia el declive hacia las profundidades oceánicas. Aquí lo que explote el Estado está sometido al régimen del tratado que impone el artículo 82 que se verá más adelante.

En estas condiciones es necesario que los Estados hagan el mapa submarino y sobre ello se delimitará.

Ultimamente los Estados le han puesto mucho cuidado a esta zona porque es la de mayor interés económico y pesquero al ser el HABITAT NATURAL de las especies más solicitadas del hombre. Se ha comprobado que las mejores áreas de

pesca se encuentran en la Plataforma Continental donde se localiza el 70% del FITOPLAKTON, base de la vida marina. El fitoplakton sirve de alimento a los consumidores primarios y secundarios y éstos a los organismos carnívoros que sirven de sustento al hombre.

Pero volviendo a la definición de la Plataforma Continental, el nuevo estatuto marítimo la precisa y reglamenta así:

Artículo 76. Definición de la Plataforma Continental.

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

2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6.

3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

4.

a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:

i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 10% de la distancia más corta en ese punto y el pie del talud continental; o

ii) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental;

b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base.

5. Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos i) y ii) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isóbata de

2.500 metros, que es una línea que tiene profundidades de 2.500 metros.

6. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen.

7. El Estado ribereño trazará el límite exterior de su plataforma continental, cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas rectas, cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

8. El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el Anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.

9. El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad.

10. Las disposiciones de este artículo no prejuzgan la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

4.3 DERECHOS DEL ESTADO RIBEREÑO

Los derechos sobre esta zona son limitados y obviamente distintos de los que se ejercen en el mar territorial y en el mar patrimonial.

Aquí el Estado ribereño hace valer o efectiviza los derechos de soberanía sobre los recursos naturales que ofrece el lecho y el subsuelo de la plataforma Continental, derechos que estipula la convención a partir del artículo 77 y siguientes:

Artículo 77. Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental.

1. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1 son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado.

3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

4. Los recursos naturales mencionados en esta Parte son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

Artículo 78. Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo suprayacentes y derechos y libertades de otros Estados.

1. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan a la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

2. El ejercicio de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no deberá afectar a la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados, previstos en esta Convención, ni tener como resultado una injerencia injustificada en ellos.

Artículo 79. Cables y tuberías submarinas en la plataforma continental.

1. Todos los Estados tienen derecho a tender en la plataforma continental cables y tuberías submarinos, de conformidad con las disposiciones de este artículo.

2. El Estado ribereño, a reserva de su derecho a tomar medidas razonables para la exploración de la plataforma continental, la explotación de sus recursos naturales y la prevención, reducción y control de la contaminación causada por tuberías, no podrá impedir el tendido o la conservación de tales cables o tuberías.

3. El trazado de la línea para el tendido de tales tuberías en la plataforma continental estará sujeto a consentimiento del Estado ribereño.

4. Ninguna de las disposiciones de esta Parte afectará al derecho del Estado ribereño a establecer condiciones para la entrada de cables o tuberías en su territorio o en su mar territorial, ni a su jurisdicción sobre los cables y tuberías construidos o utilizados en relación con la exploración de su plataforma continental, la explotación de los recursos de ésta o las operaciones de islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción.

5. Cuando tiendan cables o tuberías submarinos, los Estados tendrán debidamente en cuenta los cables o tuberías ya instalados. En particular, no se entorpe-

cerá la posibilidad de reparar los cables o tuberías existentes.

Artículo 80. Islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental.

El artículo 60 se aplica, *mutatis mutandis*, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental.

Artículo 81. Perforaciones en la Plataforma Continental.

El Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo a autorizar y regular las perforaciones que con cualquier fin se realicen en la plataforma continental.

Artículo 82. Pagos y contribuciones respecto de la explotación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas.

1. El Estado ribereño efectuará pagos o contribuciones en especie respecto de la explotación de los recursos no vivos de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas a partir de las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial.

2. Los pagos y contribuciones se efectuarán anualmente respecto de toda la producción de un sitio minero después de los primeros cinco años de producción en ese sitio. En el sexto año, la tasa de pagos o contribuciones será del 1% del valor o volumen de la producción en el sitio minero. La tasa aumentará el 1% cada año subsiguiente hasta el duodécimo año y se mantendrá en el 7% en lo sucesivo. La producción no incluirá los recursos utilizados en relación con la explotación.

3. Un estado en desarrollo que sea importador neto de un recurso mineral producido en su plataforma continental estará exento de tales pagos o contribuciones respecto de ese recurso mineral.

4. Los pagos o contribuciones se efectuarán por conducto de la autoridad, la cual los distribuirá entre los Estados Partes en esta Convención sobre la base de criterios de distribución equitativa, teniendo en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo, entre ellos especialmente los menos adelantados y los que no tienen litoral.

4.4 DELIMITACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL ENTRE ESTADOS CON COSTAS FRENTE A FRENTE

El instrumento subexamen prevé en forma por demás muy detallada, todos y cada uno de los pasos que los Estados deben seguir para delimitar las áreas marinas y submarinas de zonas jurisdiccionales y en el caso concreto de la plataforma continental les solicita a los Estados delimitar primeramente esas áreas por ACUERDO, sobre la base del Derecho Internacional, a que hace referencia el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, vale decir que les

indica a los Estados la escogencia de la VIA DIPLOMATICA, como el mejor de los caminos para llegar a un acuerdo.

El tratado indica que cuando no sea posible el acuerdo en un plazo razonable, los estados recurrirán a los procedimientos especiales previstos en el capítulo XV y que veremos más adelante.

5. SOLUCION DE CONTROVERSIAS

En este aspecto avanzó mucho la convención al estipular recursos claros, sencillos y eficaces que apuntan a la solución de los más variados conflictos que eventualmente se pueden presentar a propósito de la aplicación o interpretación de las distintas cláusulas del estatuto.

Para la solución de las controversias, los Estados podrán elegir libremente, mediante una declaración expresa y por escrito, uno de los siguientes medios:

- A— TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR, constituido de conformidad con el anexo VI.
- B— LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA.
- C— UN TRIBUNAL ARBITRAL, constituido de conformidad con el anexo VII.
- D— UN TRIBUNAL ARBITRAL ESPECIAL, constituido de conformidad con el anexo VIII.

Vale la pena anotar, que alguno de estos medios solamente se admiten si las partes en litigio han aceptado el mismo procedimiento, o a menos que las partes convengan en otra cosa.

La filosofía de este capítulo XV no es más que la de instar a las partes a resolver los conflictos por LOS MEDIOS PACIFICOS de acuerdo con la suprema Carta de la O.N.U. Pero las partes podrán a su arbitrio escoger cualquier medio pacífico que les agrade o someterse al procedimiento aprobado en el nuevo tratado.

La convención de Montego Bay INSTA también a las partes a intercambiar sin demora, opiniones acerca del litigio y solicita que el Estado o los Estados partes invite a la otra u otras, al recurso de la CONCILIACION antes de someterlo a un tribunal.

De todas maneras se sugiere como la mejor forma de dirimir una controversia, la vía diplomática, la solución pacífica y amistosa.

6. NOTA FINAL

El presente ensayo de las tres zonas jurisdiccionales no es más que un punto de

partida para ulteriores investigaciones. Es un estudio claro, sencillo y descomplicado tal como lo necesitan los estudiantes de Derecho Internacional. De ahí que ofrezcamos con toda humildad una visión global de esta hermosa convención que tanta importancia ofrece para esta época, adportas ya del siglo XXI.

En esta primera parte solamente vimos un enfoque panorámico de las instituciones del Mar Territorial, el Mar Patrimonial y la Plataforma Continental y en la segunda, vamos a estudiar el ALTAMAR, EL REGIMEN DE LAS ISLAS, EL DERECHO DE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y LIBERTAD DE TRANSITO, LA ZONA, PROTECCION Y CONSERVACION DEL MEDIO MARINO, INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA Y EL DESARROLLO Y TRANSMISION DE TECNOLOGIA.

DERECHO DEL MAR

CUADRO No. 1

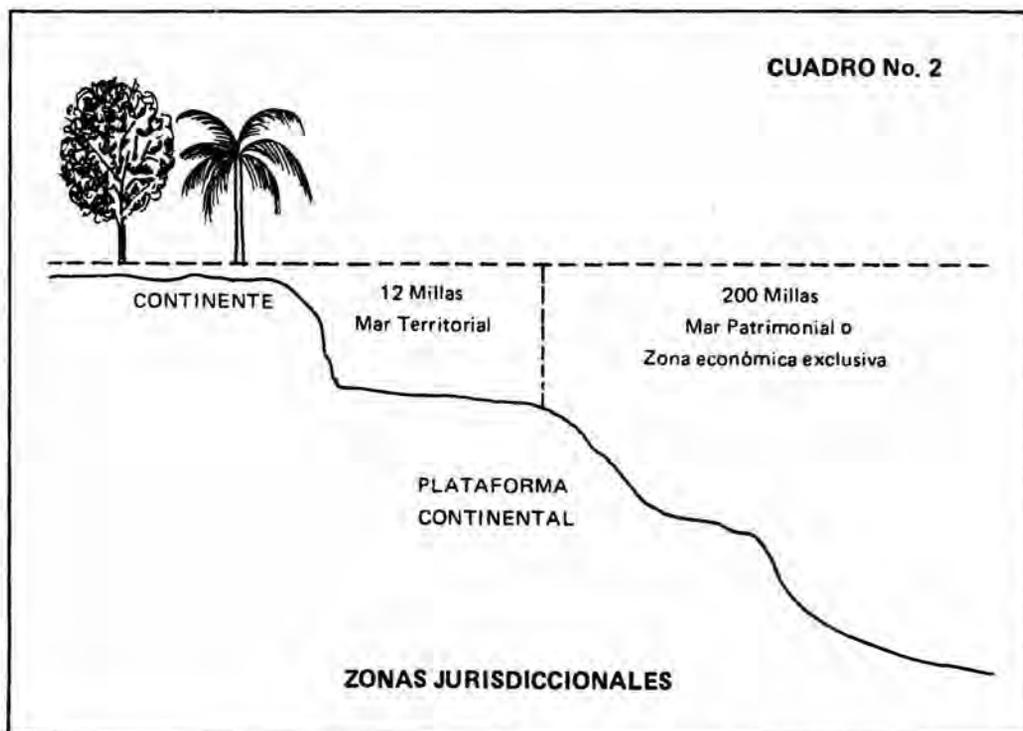
VOTACION

(O.N.U.)

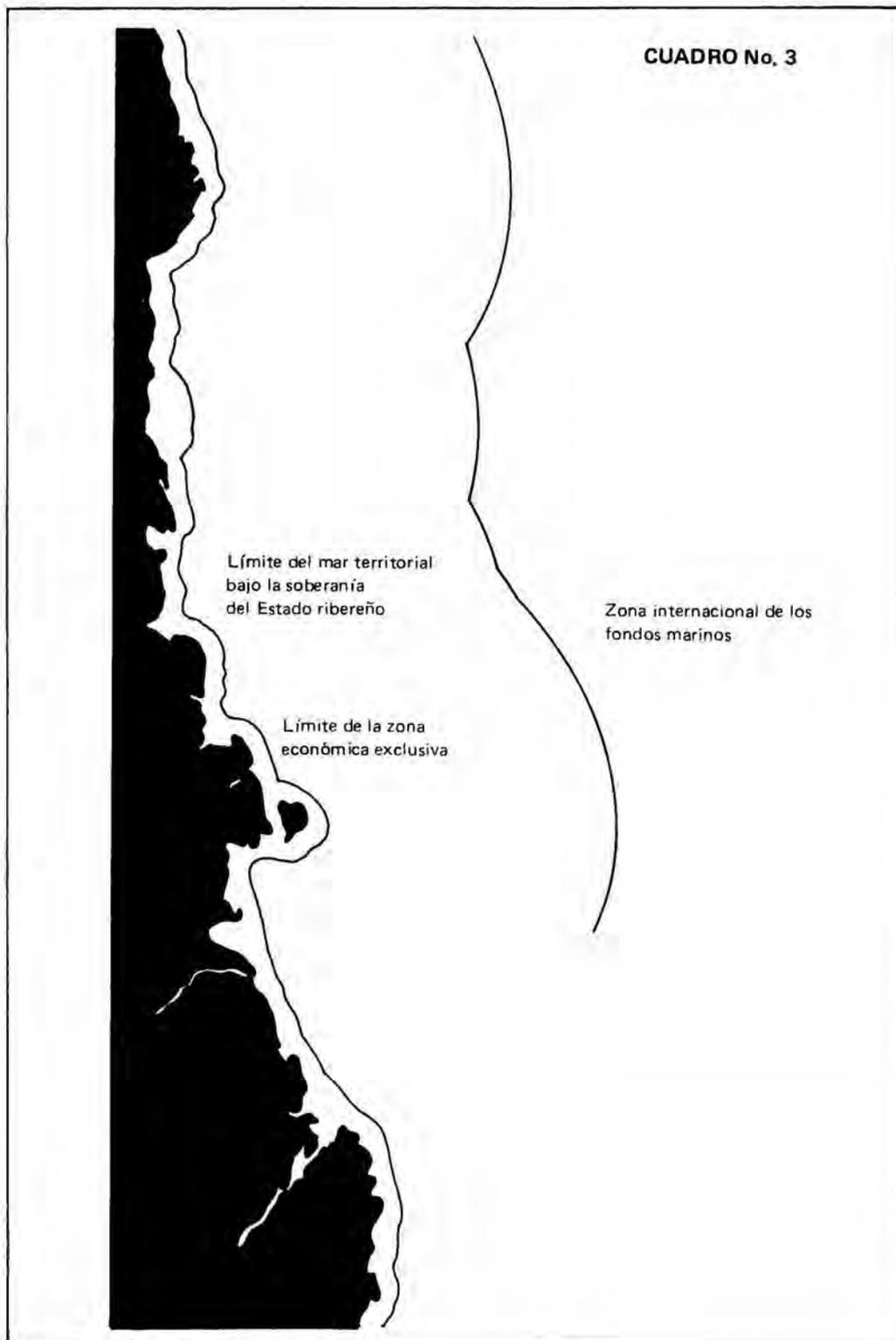
VOTOS A FAVOR:

	Emiratos Arabes Unidos	Malta
	Etiopía	Marruecos
Afganistán	Fiji	Mauricio
Alto Volta	Filipinas	Mauritania
Angola	Finlandia	México
Arabia Saudita	Francia	Mónaco
Argelia	Gabón	Mozambique
Argentina	Ghana	Namibia
Australia	Granada	Nepal
Austria	Grecia	Nicaragua
Bahamas	Guatemala	Níger
Bahrein	Guinea	Nigeria
Bangladesh	Guinea - Bissau	Noruega
Barbados	Guyana	Nueva Zelandia
Benin	Haití	Omán
Bhután	Honduras	Pakistán
Birmania	India	Panamá
Bolivia	Indonesia	Papua Nueva Guinea
Bostwana	Irán	Paraguay
Brasil	Iraq	Perú
Burundi	Irlanda	Portugal
Cabo Verde	Islandia	Qatar
Canadá	Jamahiriya Arabe Libia	República Arabe Siria
Colombia	Jamaica	República Centroafricana
Congo	Japón	República de Corea
Costa de Marfil	Jordania	Rep. Dem. Popular de Corea
Costa Rica	Kampuchea Democrática	Rep. Dem. Popular de Lao
Cuba	Kenya	República Dominicana
Chad	Kuwait	Rep. Unida de Camerún
Chile	Leichtenstein	Rep. Unida de Tanzania
China	Lesotho	Rumania
Chipre	Libano	Rwanda
Dinamarca	Madagascar	Samoa
Djibouti	Malasia	San Marino
Egipto	Malawi	Santa Lucía
El Salvador	Mali	Santo Tomé y Príncipe

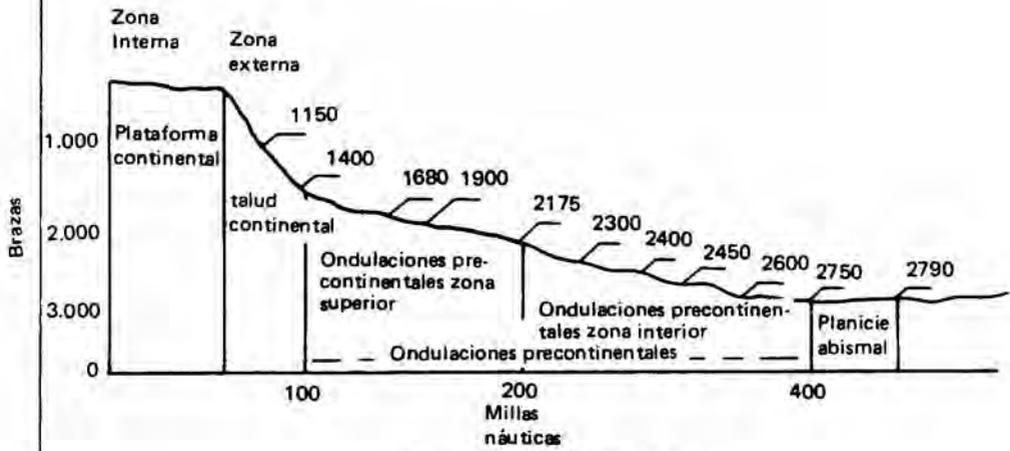
Santa Sede	VOTOS EN CONTRA	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
San Vicente y las Granadinas	Estados Unidos	
Senegal	Israel	ESTADOS MIEMBROS NO PARTICIPANTES
Seychelles	Turquía	
Sierra Leona	Venezuela	
Singapur		
Somalia	ABSTENCIONES	Albania
Sri Lanka	Alemania, Rep. Federal de	Ecuador
Sudán	Bélgica	
Suecia	Bulgaria	ESTADOS MIEMBROS AUSENTES
Suiza	Checoslovaquia	
Suriname	España	Antigua y Barbuda
Swazilandia	Hungría	Belize
Togo	Italia	Comoras
Trinidad y Tobago	Luxemburgo	Dominica
Túnez	Mongolia	Guinea Ecuatorial
Uganda	Países Bajos	Gambia
Uruguay	Polonia	Kiribati
Viet Nam	Reino Unido Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Maldivas
Yemen	Rep. Democrática Alemana	Nauru
Yemen Democrático	RSS de Bielorrusia	Islas Salomón
Yugoslavia	RSS de Ucrania	Tonga
Zaire	Tailandia	Tuvalu
Zambia		Vanuatu
Zimbabwe		



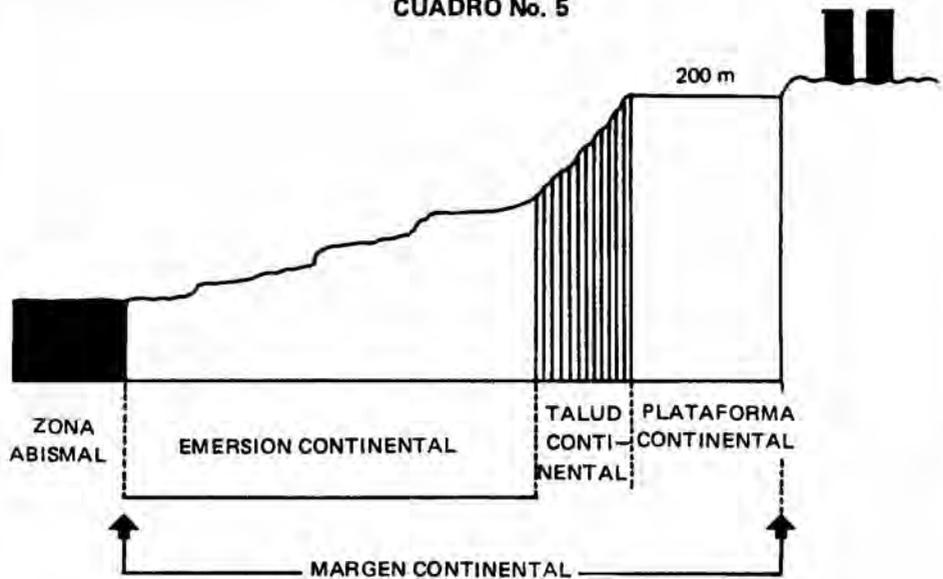
CUADRO No. 3



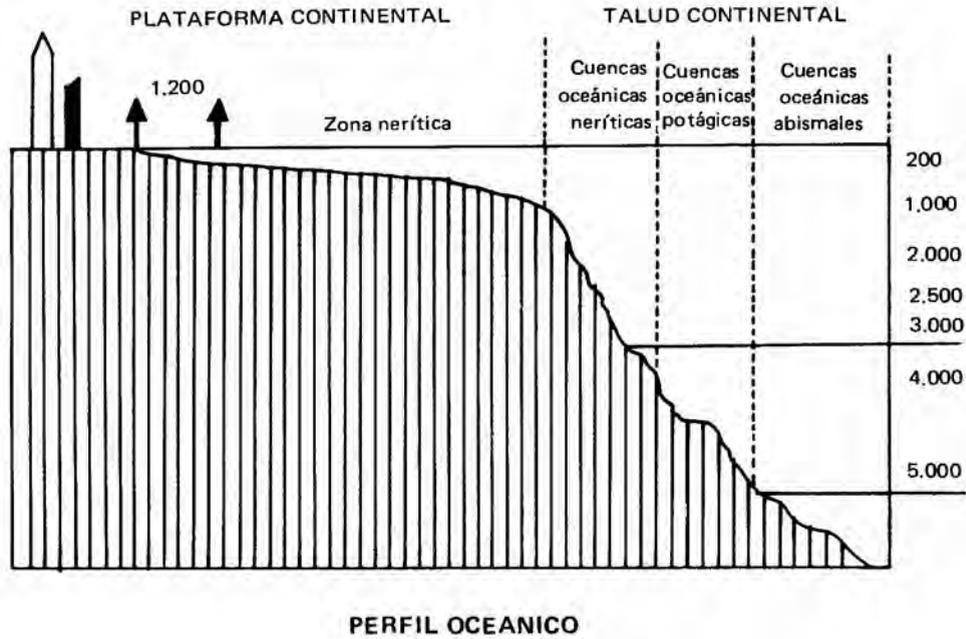
CUADRO No. 4



CUADRO No. 5



CUADRO No. 6



CUADRO No. 7

VISTA DE LA TIERRA BAJO EL MAR



8. BIBLIOGRAFIA

1. Aja Espil, Jorge A. "EL DERECHO DEL MAR". Bogotá, Editorial Temis. 1977.
2. Illanes Fernández, Javier "EL DERECHO DEL MAR Y SUS PROBLEMAS ACTUALES". Argentina. Editorial Universitaria de Buenos Aires. 1974.
3. Vargas Carreño E. "AMERICA LATINA Y EL DERECHO DEL MAR". México. Talleres Gráficos Victoria. 1973.
4. Méndez Silva, Ricardo. "EL MAR PATRIMONIAL EN AMERICA LATINA. México. Instituto de Investigaciones Jurídicas. 1974.
5. López Z, Rubén Darío. "LAS DOSCIENTAS MILLAS DEL MAR TERRITORIAL". Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad Pontificia Bolivariana. Ediciones Gráficas, Medellín, 1981.
6. Vásquez Carrizosa, Alfredo. "COLOMBIA Y LOS PROBLEMAS DEL MAR". Bogotá. Imprenta Nacional. 1971.
7. Vásquez Carrizosa, Alfredo. "EL NUEVO DERECHO DEL MAR". Bogotá, Editorial Temis. 1976.
8. Zacklin Ralph (compilador). "EL DERECHO DEL MAR EN EVOLUCION: LA CONTRIBUCION DE LOS PAISES AMERICANOS". México. Taller Edimex, 1975.
9. Colombos, C. John "DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO". Madrid. Editorial Aguilar. 1961.
10. Naciones Unidas. "TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR". Copia elaborada por la Dirección de la Dirección General Marítima y Portuaria. Octubre 1982.
11. Alvarez, Alvaro. "LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL MAR". Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Montevideo. Biblioteca de Publicaciones Oficiales. Montevideo, 1969.
12. Alvarez Marín, René. "EL MAR TERRITORIAL: BASAMENTO GEOGRAFICO PARA UNA TESIS CHILENA". Anales Jurídico-Sociales, núm. 13, Chile, 1957.
13. Ascárraga y De Bustamante, José Luis. "DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO". Editorial Ariel. Barcelona, España, 1970.
14. Bustamante y Rivero, José Luis. "LA DOCTRINA PERUANA SOBRE MAR TERRITORIAL". Revista del Foro. Enero - abril. núm. 1, Lima, Perú, 1959.
15. Rangel U. M. "NATURALEZA JURIDICA E DELIMITACAO DO MAR TERRITORIAL". Sao Paulo, Brasil. Editora Revista dos Tribunais. 1970.