



TESIS DOCTORAL

El mar territorial en el golfo de California

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Alejandro Sobarzo Loaiza

DIRECTOR:

Antonio de Luna

Madrid, 2015

R. 309-644

TE
213

UNIVERSIDAD DE MADRID
FACULTAD DE DERECHO



EL MAR TERRITORIAL EN EL GOLFO DE CALIFORNIA



ALEJANDRO SOBANZO LOAIZA

**TESIS DOCTORAL PRESENTADA PARA OP-
TAR AL TÍTULO DE DOCTOR EN DERECHO.
DIRIGIDA POR EL EXCMO. SR. CATEDRÁ-
TICO DE LA UNIVERSIDAD DE MADRID,
D. ANTONIO DE LUNA.**

MADRID, 1961

S. D. Política

•
A MIS PADRES.

I N D I C E

	<u>PÁGINAS</u>
INTRODUCCION	1
CAPITULO I: ALTA MAR.	4
I EVOLUCIÓN DEL PRINCIPIO DE LIBERTAD DE LOS MARES	5
II BREVE ANÁLISIS DE DICHO PRINCIPIO .	26
1.- PAISES SIN LITORAL	27
A) DERECHOS A ARBOLAR PABELLÓN.	27
B) LIBRE ACCESO AL MAR	29
2.- CONSECUENCIAS DEL PRINCIPIO . .	31
A) LA LIBERTAD DE NAVEGACIÓN. .	32
1. NACIONALIDAD DE LOS BUQUES	32
2. CEREMONIAL MARÍTIMO . . .	36
3. EXCEPCIONES AL PRINCIPIO DE JURISDICCION	37
A) LA PIRATERÍA	37
B) EL DERECHO DE PERSECU- CIÓN	47
4. DERECHO DE VISITA Y REGIS- TRO.	59
5. BUQUES DE GUERRA	60
B) LA LIBERTAD DE PESCA	62
1. CONVENIOS INTERNACIONALES	64
2. DECLARACIONES UNILATERALES	64

	<u>PÁGINAS</u>
3. LA CONFERENCIA DE GINEBRA Y LA CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS VIVOS DE ALTA - MAR.	66
c) LIBERTAD DE COLOCAR CABLES - SUBMARINOS	72
d) LIBERTAD DE VOLAR SOBRE EL - ALTA MAR	73
<u>CAPITULO II:</u> EL MAR TERRITORIAL	75
I TERMINOLOGÍA.	76
II NATURALEZA JURÍDICA DE LOS DERE- CHOS DEL ESTADO RIBEREÑO SOBRE EL MAR TERRITORIAL	78
III EXTENSIÓN DEL MAR TERRITORIAL . .	90
1. HISTORIA	90
2. DOCTRINA	100
3. PRÁCTICA DE LOS ESTADOS Y CON- FERENCIAS INTERNACIONALES . .	106
4. LEYES Y REGLAMENTOS VIGENTES .	144
5. NUESTRA OPINIÓN	147
<u>CAPITULO III:</u> EL MAR TERRITORIAL EN EL GOLFO DE CALIFORNIA	156
1. EL MAR TERRITORIAL MEXICANO .	157
1. LEGISLACIÓN VIGENTE	157
2. PRÁCTICA TRADICIONAL . . .	159
A) EL TRATADO DE GUADALUPE HIDALGO Y EL TRATADO DE LÍMITES DE 30 DICIEMBRE DE 1853.	160

	<u>PÁGINAS</u>
B) OTROS TRATADOS	167
II EL GOLFO DE CALIFORNIA	189
1. BAHÍAS Y GOLFOS	169
2. BAHÍAS	174
3. BAHÍAS HISTÓRICAS	188
4. NUESTRA OPINIÓN RESPECTO A LAS - AGUAS DEL GOLFO DE CALIFORNIA . .	202
CONCLUSIONES	213
BIBLIOGRAFIA	217

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

El presente trabajo tiene por objeto exponer - nuestra ipinión respecto a la delimitación del mar territorial en el Golfo de California, la rica zona marítima situada entre la Península de Baja California y los Estados de Sonora y Sinaloa en el noroeste de México.

Antes de analizar nuestro tema, consideramos oportuno hacer una breve explicación del principio de libertad de los mares en virtud de que éste es presupuesto indispensable para la existencia del concepto de mar territorial, pues, de no reconocerse dicho principio como punto de partida, saldría sobrando pretender fijar la zona marítima sobre la cual el Estado ribereño ejerce soberanía. Puesto que el principio en cuestión comprende cuatro libertades fundamentales, o sea la libertad de navegación, la libertad de pesca, la libertad de colocar cables y tuberías submarinas y la libertad de vuelo sobre el alta mar, nos referiremos, aunque en forma sucinta - pues sólo se trata de una explicación muy general, a ca-

de una de ellas y, como es lógico, a las consecuencias - que emanan de dichas libertades. Así, por ejemplo, es imposible hablar de la libertad de navegación sin hacer un comentario de la jurisdicción a que están sometidos los buques en alta mar y los casos de excepción que a este respecto encontramos. Tampoco se puede mencionar la libertad de pesca sin hacer referencia a la evolución que este concepto ha sufrido y a las diversas medidas de conservación actualmente en vigor.

No pretendemos, de ninguna manera, hacer un estudio del alta mar pues reconocemos que tan sólo uno de los incisos del primer capítulo suministraría suficiente material para la elaboración de una tesis doctoral. Únicamente nos limitamos a exponer las ideas fundamentales e indispensables para comprender el principio de libertad de los mares, sustente, como dijimos, de la existencia del mar territorial.

En el segundo capítulo estudiamos el interesantísimo y tan debatido problema relativo a la anchura del mar territorial. Para ello es preciso analizar la cuestión de si existe o no una regla de Derecho internacional que fije de una manera precisa la extensión del mar territorial o si, por el contrario, cada Estado tiene facultad para determinar dicha distancia en atención a sus necesidades, mientras una convención internacional no resolucione el problema de una manera definitiva.

En ninguna de las tres conferencias internacionales que hasta la fecha se han celebrado, se ha podido llegar a un acuerdo. En efecto, ni en la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930 bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones ni en ninguna de las dos conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, obtuvo alguna de las proposiciones relativas a la anchura del mar territorial la mayoría requerida para que fuese incluida en la convención.

Hacemos, pues, un estudio de la situación actual del problema, para terminar dicha parte exponiendo nuestra opinión al respecto.

En el tercer capítulo analizamos el derecho de México a fijar en nueve millas marítimas la anchura de su mar territorial y si este derecho puede ser sostenido frente a aquellas potencias que fijan para sus mares territoriales una anchura menor.

Las conclusiones obtenidas nos permitirán, entonces, emitir nuestra opinión respecto a la delimitación del mar territorial en el Golfo de California.

CAPITULO PRIMERO: ALTA MAR

I.- EVOLUCION DEL PRINCIPIO DE LIBERTAD DE LOS MARES.

El problema del mar territorial, tal como se nos presenta hoy, fué precedido por otra interesante polémica entre juristas y naciones que, a través de los años, llegaría a establecer un principio indiscutible, - el principio de libertad de los mares. Este es presupuesto indispensable para que aquél suscite discusión pues - de no reconocerse a todos los buques del mundo el derecho a la libre navegación y las naciones más fuertes tuviesen facultades para repartirse los océanos sobre los cuales pudiesen ejercer jurisdicción, saldría sobrando - pretender fijar la amplitud de la zona marítima sobre la cual los Estados litorales tienen un derecho exclusivo y la naturaleza jurídica de tal derecho.

Fuó largo el camino recorrido para el reconocimiento del principio, pues algunos Estados lo consideraban nocivo a sus intereses comerciales y lo combatieron vivamente. Se necesitaron muchos años de intrincada política, mezclada con incidentes internacionales, para que se llegara a cimentar sólidamente y se descartara, respecto a él, toda discusión.

El problema, como tal, rodando de interés teórico y práctico, surgió en la segunda mitad de la Edad - Media, pues hasta entonces se notó cierto equilibrio de poder entre las diversas Repúblicas que, a toda costa, -

defendían sus intereses comerciales. Hasta ahora surgirían pensadores de diversos puntos que discreparían en sus ideas respecto al mar, cada quien esforzándose en defender los intereses nacionales por medio de los más diversos fundamentos. Con anterioridad a esta época, las circunstancias impidieron que la polémica naciera. En la antigüedad porque las diversas épocas se caracterizaron por un dominio, casi absoluto, de determinada potencia y, durante la primera mitad de la Edad Media porque el intercambio comercial era de escasa importancia y, en todo caso, porque los incipientes Estados no iban a tomarse la molestia de buscar una base jurídica a su política en virtud de que el vecino perjudicado, si era más débil, la respetaría y, si más fuerte, la ignoraría, independientemente de cualquier consideración teórica que se pudiera haber invocado.

Tanto fenicios como cartagineses se esforzaron en excluir de los mares recorridos por sus escuadras a todos los otros navegantes y las ciudades marítimas griegas pretendieron un exclusivismo sobre las aguas de los mares circunvecinos (1). Roma controló el Mediterráneo pero orillada por las circunstancias pues tuvo que reaccionar contra los piratas que entorpecían seriamente su comercio con las diversas colonias de donde se impor-

(1) Paul Fouchille. "Traité de Droit International Public" Paris, 1925. Tomo I, Segunda Parte, Pág. 20.

taban los viveres necesarios (2). De hecho, pues, los re-
manos defendieron el principio de la libertad de naviga-
ción y su flota ejercía la vigilancia necesaria para que
se pudiese desarrollar el comercio marítimo. Hay, en
cierto sentido, un monopolio, "pero su monopolio es orden
y el orden engendra libertad" (3).

Destacados jurisconsultos de entonces apoyaban
con su prestigiada pluma dicho principio. Ulpiano decía
que el mar, por naturaleza, estaba abierto a todos (*mare
quod natura omnibus patet*) y Celso, equiparándolo al ai-
re, decía que era una cosa común a toda la humanidad (*ae-
re communem usum omnibus hominibus aeris*).

Venecia se consideraba dueña única del Adriáti-
co y año tras año, por medio de un simbólico acto, se lo
recoordinaba a todas las potencias. En efecto, el Dax, el -
día de la Ascensión, se embarcaba en su elegante bucan-
taure (4) acompañado de embajadores y nobles e iba hasta

(2) Luis García Arins. "Historia del principio de la Li-
bertad de los Mares". Santiago de Compostela, 1948.
Pág. IV-13.

(3) Luis García Arins. Op. cit., Loc. Cit.

(4) El bucan-taure era un gran navío dorado. Se ignora la
etimología del nombre. Unos lo hacen derivar de la -
partícula aumentativa *bu* y de la palabra *Cantauris* -
que era el nombre de un navío famoso de la antigüedad;
otros lo hacen remontar a la famosa nave de Eneas -
que se llamaba *Bis-Tauris*; una opinión dice que no -
es más que la corrupción de *Ducentorum*, es decir un
navío de doscientos remeros. (Nota de P. Dara en su
"Histoire de la Republique de Venise". Cuarta Edición,
Paris, 1853. Tomo I, Pág. 325).

el paso del Lido donde celebraba su unión con el mar arrojando en sus aguas un anillo de oro mientras pronunciaba las palabras rituales: Desponsavit, mare, in signum veri perpetuae dominii (5). Por muchos años dicha República exigió el pago de tributos a los buques que por ahí navegaban y su poderosa flota y ejército se encargaron de hacer efectivas sus pretensiones. Bolonia, Ancona y Génova son buenos testigos.

Bartolo de Sasso Ferrato y Bartolomé Caspolla se cuentan entre aquellos que trataron de apoyar jurídicamente la política veneciana, el primero sosteniendo que el mar se podía obtener por prescripción y el segundo justificando el derecho de cobrar tributos a los buques, "quia tantae jurisdictiones habent in mari, quantae incivitate Venetiarum" (6).

Otros Estados también reclaman derechos exclusivos sobre determinadas zonas marítimas, Génova, la gran rival de Venecia, sobre el Mar Ligurio, Pisa sobre el Tirreno, Suecia y Dinamarca en el Báltico e Inglaterra en los mares próximos a sus costas y en el Mar del Norte. Al llegar, sin embargo, la época de los grandes descubrimientos y sus profundas transformaciones en los órdenes económico, político y social, el problema se agi

(5) P. Daru. Op. Cit. Loc. Cit.

(6) Ernest Nys. "Les Origines du Droit International". - Bruselas, 1894. Pág. 380.

gata, y otras dos potencias, España y Portugal, se unen al coro de las reclamaciones basándose en la famosa bula de Alejandro VI. España se consideraba con derechos exclusivos sobre el Océano Pacífico y el Golfo de México y Portugal sobre el Índico y el Atlántico Sur. Los ibéricos habían aprendido la lección y tratarían aplicarla en el vasto escenario descubrimiento por sus famosos navegantes.

Todas estas reclamaciones, aunque obstaculizaban seriamente la navegación, eran, en general, respetadas. En una ocasión, Beatriz, Reina de Hungría, escribió al dux de Venecia solicitando permiso para el transporte, a través del Adriático, de unas joyas que ella había encargado a una de las Repúblicas italianas (7); lo mismo tuvo que hacer en 1478 Federico III, Emperador de Alemania, para llevar, desde Apulia, algunas mercancías (8). En 1554 cuando Felipe II se dirigía a Inglaterra a contraer nupcias con María Tudor, un almirante inglés ordenó le dispararan al barco de aquél por arbolar la bandera española en "mares ingleses" (9). El Rey de Dinamarca, en 1606, cuando regresaba de hacerle una visita a Jacobo I, tuvo que arriar su bandera al exigírselo el capitán de una nave inglesa con la que se encontró cerca de la deseg

(7) Daru Op. Cit. Págs. 326 y 327.

(8) Walker, citada por Oppenheim en su "International Law" Séptima Ed. Londres, 1953. Tomo I. Págs. 534 y 535.

(9) William Edward Hall. "A treatise on International Law". Octava Edición. Londres, 1924, Pág. 184.

bandera del Támesis (10).

En el Siglo XVII Inglaterra obligó a los extranjeros a sacar una licencia para dedicarse a la pesca en el Mar del Norte y cuando, en 1636, los holandeses intentaron pescar sin ella, fueron atacados por buques ingleses y obligados a pagar 30.000 libras de multa (11). En 1630 el Embajador de España en Venecia comunicó a esta República que la Infanta María, hermana del Rey, debía ir de Nápoles a Trieste, escoltada por buques de guerra españoles, para desposarse con el Rey de Hungría. El gobierno veneciano, sin embargo, se negó terminantemente diciendo que no podía permitir la entrada al golfo de ningún barco de guerra extranjero y el senado dió orden de repeler a los navíos españoles en caso de presentarse. La Infanta fué obligada a aceptar la escolta veneciana. Se le trató, sin embargo, con todos los honores debidos a su rango y toda la magnificencia de que la república hacía gala en este tipo de ocasiones (12).

La soberanía que se atribuían los diferentes países tenía diversas consecuencias. A veces se restringía a obligar al barco extranjero a rendir honores a la bandera del Estado que reclamaba dicha soberanía como reconocimiento de ella pero, en ocasiones, se les obligaba

(10) Hall. Op. Cit. Loc. Cit.

(11) David Hume. "The History of England from the Invasion of Julius Caesar to the Revolution of 1688." Londres, 1826, Pág. 620.

(12) P. Dara. Op. Cit. Págs. 327 y 328,

al pago de peajes, se les prohibía la pesca y hasta se les impedía toda navegación. Tales fueron las pretensiones de España y Portugal respecto al Océano Pacífico y al Océano Indico, respectivamente, que encontraron viva oposición por parte de los navegantes ingleses, franceses y holandeses.

Cuando en 1580 el embajador español, Bernardino de Mendosa, se quejó con la Reina Isabel por el famoso viaje de Drake al Pacífico, ésta le contestó que el mar estaba abierto a todos los navegantes del mundo, que, como el aire, era común a todos y que ningún país podía tener sobre él jurisdicción exclusiva (13).

Proviene de Inglaterra, tal afirmación parece increíble ya que esta potencia era acérrima defensora de su exclusiva jurisdicción sobre determinados mares y, aunque de hecho nunca llegó al grado de prohibir la navegación, aparentemente quería conciliar su teoría en forma que ésta no fuera incompatible con sus exploraciones hacia las nuevas tierras descubiertas por los navegantes españoles. En tal forma le quedaba libre el camino para iniciar la colonización de las vastas regiones de Norteamérica y, al mismo tiempo, seguía con sus derechos exclusivos

(13) P. de Belligent. "The True and Royall History of the famous Emperesse Elisabeth, Queen of England, France and Ireland." Trad. del francés al inglés de Abram Darcie. Londres, 1625. Libro 2, Pág. 429.

en "sus" mares basándose en la relativa proximidad de ellos a sus costas y en fundamentos de índole histórico.

En estado de cosas aparece la obra que, con el tiempo, se convertiría en base fundamental del principio de libertad de navegación, el "Mare Liberum" de Hugo Grocio, un brillante holandés que, al tiempo de escribirla, sólo contaba con veintidós años de edad.

Circunstancias muy especiales le llevaron a profundizar en la materia, lo que ocasionaría, en su tiempo, una enconada polémica y, después, su paso a la posteridad como el más destacado defensor del principio de libertad de los mares. Los hechos a que nos referimos fueron los siguientes: La Compañía Holandesa de las Indias Orientales le encomendó escribir una obra para tratar de convencer a un grupo de accionistas que se negaban a aceptar las ganancias obtenidas con el apresamiento, en aguas malas, de una nave portuguesa. Aunque en esa época Portugal formaba parte de la Corona de España y ésta se encontraba en guerra con los Países Bajos, los mencionados accionistas no consideraban dicho lucro lícito fundándose en que los cristianos no debían hacerse la guerra y en otras razones de tipo moral. Con ese objeto Grocio escribió, entre 1604 y 1605, una obra voluminosa, De iure praede commentarius, donde defendió lo hecho por la compañía. Dicha obra, sin embargo, no se publicó entonces y quedaría inédita hasta 1868 salvo un capítulo, el XII, que, bajo el -

título de *Mare Liberum*, apareció como libro anónimo en marzo de 1609 (14).

"Dos causas determinaron la edición, en 1609, - del *Mare Liberum*: Primera e inmediata, la celebración de negociaciones entre España y las Provincias Unidas, en las que los holandeses querían ver asegurada la libertad de navegación y comercio con las Indias Orientales, que iban a concluir con la firma de la Tregua de los Doce Años en Amberes el 9 de abril de 1609. Segunda y mediana, la adopción por la Gran Bretaña de una política restrictiva de la libertad de pesca, que los holandeses venían haciendo en los mares próximos a las Islas, con la promulgación, el 6 de mayo de 1609, de una Proclama de Jacobo I, y la creciente rivalidad anglo-bávara en el comercio de la Insulindia (entre la East India Company, inglesa, y la Oost-Indische Compagnie, holandesa), que conduciría a las Conferencias de Londres en 1613 y de La Haya en 1615 (a la que asistiría Hugo Grocio) y al Tratado de Londres de 1619, que puso fin, provisionalmente, a esta pugna" (15).

"Así, pues, el *Mare Liberum* fué escrito contra Portugal publicado contra España y utilizado contra la -

(14) Luis García Arins. Estudio Preliminar en la obra de Hugo Grocio, "De la libertad de los mares". Madrid, 1956, Págs. 10-13. Arthur Nussbaum. "Historia del Derecho Internacional". Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid. Pág. 87.

(15) Luis García Arins. Estudio Preliminar...Págs. 13 y 14

Gran Bretaña por los holandeses. Y de la misma manera redactado para defender la libertad de los mares para la navegación y el comercio para todos los Océanos, fué impreso para tratar de obtener la libertad de pesca en los mares próximos" (16).

En su magnífica obra Hugo Grocio defiende, basándose en el Derecho de Gentes, la libertad de navegación y de comercio y refuta todos los posibles títulos que pudieran haber tenido los portugueses para tratar de justificar sus derechos exclusivos sobre el territorio, el comercio o los mares de la India, ya se fundaran en descubrimiento, ocupación, donación pontificia, título de guerra o prescripción. Compendiaremos algunos de sus argumentos por considerarlos de gran interés para nuestro estudio.

Al hablar de la libertad de navegación y de comercio dice (17) que Dios no quiso dar a cada región todo lo que necesitaba precisamente para fomentar la amistad entre los hombres y que ellos fuesen sociables, que por esto rodeó de tierras al océano y lo hizo navegable, logrando así, por medio de los vientos, unir a gentes de lugares muy distantes. Afirma que este derecho pertenece a todas las naciones y que ningún Estado o príncipe puede -

(16) Luis García Arins. Op. Cit. Págs. 14 y 15.

(17) "De la libertad de los Mares". Págs. 62 y 64.

prohibirlo. Dice (18) que la libertad de comerciar tiene una causa natural y perpetua y, por lo mismo, no puede ser suprimido y, aunque pudiese serlo, este no podría realizarse sin el consentimiento de todas las naciones.

La sostener que los portugueses no pueden invocar la donación pontificia como base para reclamar derechos exclusivos sobre el mar o el derecho de navegar, sus razonamientos son de peso. En primer lugar, la donación de cosas fuera del comercio de los hombres no tiene ningún valor, y, puesto que el mar y el derecho de navegar no puede ser propiedad de uno solo, se infiere que no podía ser dado por el Papa. Este no es señor temporal de todo el orbe, por lo mismo, no lo podía ser del mar, pero, aun admitiendo esto, él no tiene facultad para traspasar sus derechos, como tampoco la tiene un emperador para convertir a su uso personal o enajenar parte de su imperio. El Papa puede, quizás, tener derechos temporales, cuando se vean inmiscuidos intereses espirituales, los que, en el caso no existían y sólo va de por medio el lucro, lo que nulifica el posible derecho del Pontífice. Termina este aspecto de la cuestión recordando que el uso exclusivo del mar se opone a la ley natural, contra la cual ni el mismo Papa puede obrar (19).

(18) Op. Cit. Pág. 143.

(19) Op. C. t. Pág. 116 y siguientes.

Por lo que toca a la prescripción como posible título para la navegación exclusiva, advierte que se le pueden oponer sólidas razones jurídicas puesto que dicha forma de adquirir es propia del Derecho Civil y no puede tener lugar entre reyes o pueblos libres y mucho menos cuando existe un precepto de Derecho Natural al cual siempre prevalece. En el caso, la misma ley civil impide la prescripción puesto que se trata de una cosa (el mar) que no se puede poseer y cuya alienabilidad está prohibida. Las cosas públicas, es decir, aquellas que pertenecen a un pueblo no pueden ser adquiridas por una posesión de mayor o menor número de años, tanto por su naturaleza como en vista de los privilegios de aquéllos contra los cuales corre a prescripción. Los que afirmaron que los venecianos y los genoveses habían adquirido por dicho título los mares próximos a sus repúblicas, o se engañaron a sí mismos o engañaron a los demás, lo cual es frecuente entre jurisconsultos cuando dirigen la autoridad de su santa profesión no a las pruebas ni a las leyes, sino al favor de los poderosos. También se refiere Greccio a la distinción que unos hacen entre prescripción y costumbre de modo que si se les quita una pueden recurrir a la otra, y la diferencia (ridícula, dice), según ellos, es que por medio de la primera se obtiene que quitamos a otro, pero si ese derecho es propio, sin arrebatárselo a nadie, existe la costumbre. Nuestro autor le niega vali-

des a este razonamiento puesto que el derecho de navegación, siendo general, si es usurpado por alguien con exclusión de los demás, necesariamente se pierde para todos (20):

Al analizar la ocupación, dice que ésta en las cosas muebles consiste en la aprehensión y, en las inmuebles, en la construcción o delimitación (21). Las cosas que nunca pueden ser ocupadas, o de hecho no lo son, no pueden ser propiedad de nadie y todas las cosas que sirven a un individuo pudiendo servir, sin alteración, a los demás, tiene por esencia un dominio común y deben seguir perpetuamente tal como fueron creadas por la naturaleza (22). De esta clase es el aire, ya porque no es susceptible de ocupación, ya porque debe ser de uso precario; y por las mismas razones es común a todos el elemento del mar, de suerte que no puede ser poseído y es propio para la utilidad de todos, unas veces mediante la navegación y otras practicando la pesca (23).

Tiene gran interés la aclaración de Grocio en el sentido de que no se refiere a los mares interiores (24) sino al océano, "al cual los antiguos le llaman inmenso, infinito, padre de las cosas y límite del cielo;

(20) Op. Cit. Pág. 119 y siguientes.

(21) Op. Cit. Pág. 89.

(22) Op. Cit. Pág. 91.

(23) Op. Cit. Pág. 93.

(24) Op. Cit. Pág. 105.

con cuya perpetua humedad creyeron los antiguos que se alimentaban no sólo las fuentes, los ríos y los mares, sino también, en cierto modo, los astros" (25).

Tales son, en apretada síntesis, las ideas medulares expuestas en el *De Re Libera* que vendrían a revolucionar la teoría, y después la práctica, respecto a la libertad de los mares y le adjudicarían a Grocio la paternidad del principio pues, aunque ya lo habían propuesto, como dijimos anteriormente, los juriscónsultos romanos, sus ideas estaban prácticamente olvidadas y la situación era en extremo diferente. En efecto, a Roma nada le costaba defender el principio pues, con o sin él, siendo primera potencia económica y militar, era muy relativa la concurrencia que tendría que afrontar. En la época en que apareció la obra de Grocio, sin embargo, ya por varios siglos se había seguido una política exclusivista sobre determinados mares, lo que hacía tan difícil el triunfo de las nuevas ideas y el cambio de actitud de las naciones beneficiadas con este estado de cosas.

Pero no todo el mérito debe recaer en el insigne holandés, puesto que sobre éste ejercieron notable influencia dos intelectuales españoles, Francisco de Victoria y Fernando Vázquez de Menchaca con la diferencia de que éstos se ponen al servicio de la verdad indepen-

(25) Op. Cit. Pág. 106.

diente de que con ello obraban en contra de los intereses de su patria pues nada más hubiera favorecido a España que los otros países le reconocieran su derecho exclusivo de navegación en el Pacífico y el Golfo de México, mientras que las ideas de Grocio sí concordaban con las necesidades de Holanda pues a esta gran potencia marítima le era indispensable, para sus intereses comerciales, la libertad de navegación.

Al referirse Camilo Barcia Tralles a los juristas de la escuela internacional española del siglo XVI, de la cual forman parte los dos autores citados, dice - que tienen una nota específica: "la objetividad, el culto a la verdad, el amor a la justicia, el desprecio a lo episódico, la innata repugnancia a convertirse en voceros de una causa cuando su defensa representa una deserción respecto a la equidad (26)."

Grocio, como vimos, habla del derecho de todos los pueblos a viajar a otras tierras y de comerciar con sus habitantes, pero esto ya había sido sostenido muchos años antes (1538-1539) por el padre Vitoria en su recolección "De Indis", obra donde juzga concienciadamente los títulos jurídicos en que los españoles se apoyaban para la conquista y colonización de América. Pues bien, en la

(26) "Vasquez de Menchaca". Sus teorías internacionales. Barcelona, 1940, Págs. 120 y 121.

parte donde analiza los títulos legítimos (27), habla del derecho natural que tienen los hombres, por su misma sociabilidad, de establecer entre ellos la mutua comunicación y de recorrer las regiones que se quisieran, lo que sólo puede prohibirse en caso de guerra y a aquéllos considerados como enemigos. Defiende, también, el derecho de todos a comerciar y tacha de irracional cualquier ley que lo prohíba. Como consecuencia de estos derechos proclama el principio de la libertad de navegación y cita al mar entre las cosas comunes cuyo uso no puede vedarse a nadie.

Vitoria fué el primero en refutar la tesis del dominio del Papa negando así validez a la famosa bula de Alejandro VI en cuanto a que por medio de ella hubiera habido donación de territorios. Dice que si tal poder no lo tuvo ni Cristo, menos lo tendría el Papa que no es más que su vicario y, aún admitiendo que el Pontífice tuviera tal potestad, no podría separarla de sí por ser inherente al cargo y porque privaría a sus sucesores de ella (28). Se debe poner de relieve la independencia de criterio de Vitoria al analizar un tema tan delicado -mas para uno que viste el hábito religioso en una época en que estas ideas no estaban bien claras- y como Grocio, -

(27) "Obras de Francisco de Vitoria". Edición crítica de Teófilo Urdanoez, O.P. Madrid, 1960, Págs. 704 y sgts.

(28) Op. Cit. Pág. 678 y siguientes.

al tocar el punto, siguió paso a paso los razonamientos vitorianos.

Fernando Vázquez de Menchaca fué el que daría la pata al autor Mare Liberum para sostener la imposibilidad de adquirir el mar por prescripción. El mismo Grocio lo admite diciendo que aquél estableció la tesis de que los lugares públicos y comunes, según el Derecho de Gentes, no pueden prescribirse (29). Vázquez, a quien se refiere en su libro como "esa gloria de España en quien nunca se echa de menos la utilidad al investigar el Derecho, ni la libertad al enseñar (30)", en efecto, sostuvo que la prescripción es una institución exclusiva del derecho civil, (31) de lo que se deduce que sólo puede llegar a los súbditos de las regiones donde se observa el mismo derecho común y, por consiguiente, no se puede aplicar entre reyes o entre pueblos libres que en lo general no reconocen superior alguno pues entre éstos no se aplica dicho derecho sino el natural y de gentes (32). "Aunque entre nosotros mismos los españoles se defiende casi generalmente la misma opinión, de que fuera de los

(29) "De la Libertad de los Mares". Pág. 127.

(30) Op. Cit. Loc. Cit.

(31) "Controversias Fundamentales y otras de más frecuente uso", Trad. de D. Fidel Rodríguez Alonso. Volumen Tercero. Valladolid, 1933. Pág. 148, número 23.

(32) Op. Cit. Págs. 149 y 150, número 26.

españoles no tienen en absoluto derecho los restantes mortales para navegar por el inmenso y vastísimo pontón hasta las regiones de las Indias, que sometieron a su dominio los poderosísimos Reyes de España, señores nuestros, como si ellos hubieran prescrito este derecho, sin embargo, las opiniones de todos éstos son tan faltas de razón, como lo son las de aquéllos que suelen abrigar parecidos sueños con respecto a genoveses y venecianos (33).

Lo anterior basta para demostrar que el apoyo fundamental de la magnífica obra de Grocio fué tomada de las ideas de los citados autores españoles. No se puede, sin embargo, dejar de reconocer el mérito de aquél de haber sistematizado tales ideas y haberlas expuesto, con buen sentido jurídico. Además, la obra que realmente se divulgó -en 1883 ya habían aparecido 29 ediciones (34)- y en virtud de la cual dichas ideas comenzaron una gran divulgación y encendieron la mecha de una apasionada polémica fué la del jurista de Delft lo que ya es suficiente para atribuirle la paternidad del principio de libertad de los mares.

Un inglés, William Hallwood, fué el primero en

(33) Luis García Arias. Adiciones sobre Historia de la Doctrina Hispánica de Derecho Internacional en la obra de Arthur Haasebaum ya citada. Pág. 406.

(34) "Estudios de Política Internacional y Derecho de Gentes." Camilo Bercía Trelles. Madrid, 1948. Pág. 460.

reaccionar contra las ideas expuestas por el autor anónimo del *Mare Liberum*. Gerónimo Arias nos dice que este autor había publicado en 1590 una obra sobre las leyes marítimas escocesas intitulada "An Abridgement of all the Sea Laws" la que, al parecer la tesis de Grocio, fué reeditada en 1613 con un nuevo capítulo destinado a responder a la disertación holandesa (35). En una nueva publicación, dos años más tarde, concede al Príncipe el derecho exclusivo de la navegación y la pesca en el mar adyacente. Dice que si Dios ha hecho que los peces frecuenten las costas británicas en ciertas estaciones, este es un beneficio concedido al pueblo inglés y que si las otras naciones desean hacer uso de él justo es que paguen al Príncipe un tributo para que se les permita (36).

Grocio escribió, en 1615, su defensa contra las ideas expuestas por Wallwood en la que da gran importancia al principio de la libertad de pesca como corollario del principio de libertad de los mares. Dicha obra sin embargo, quedó inédita y no se dió a conocer hasta 1872.

Otro de los autores que destacaron en la polémica fué el insitano Fray Serafín de Freitas, este defendió

(35) "Historia del Principio de la Libertad de los Mares".
Pág. VI-100.

(36) Luis Gerónimo Arias. Op. Cit. Pág. VI-110.

de en forma brillante, a través de 18 capítulos, el marqués polaco portugués que había sido criticado por Grocio y refuta detalladamente todos los argumentos invocados por el desconocido autor del *Mare Liberum* (37).

La publicación, sin embargo, que alcanzó una gran celebridad, sólo comparable con la del *Mare Liberum*, fue la del jurista inglés John Selden, escrita en 1618 e intitulada "De dominio maris regio", pero dada a conocer hasta 1635 bajo el título de "Mare Clausum". Dicha obra, donde se defiende la política marítima inglesa sobre los mares adyacentes apoyándose fundamentalmente en argumentos de índole histórico, es la refutación más famosa del jurista holandés y así como éste ocupa el primer lugar entre los sostenedores del principio de libertad de navegación, Selden siempre encabeza la lista de los negadores. Se dice que el rey inglés Carlos I, se impresionó tanto por este trabajo que se quejó, a través de su embajador en Holanda, de la audacia de Grocio y pidió que éste fuera castigado (38) y ordenó que se depositara un ejemplar del *Mare Clausum* en el archivo del Almirantazgo, otro en el Tribunal del Bohiquier y un tercero para ser usado por el Real Consejo Privado como fiel y sólido tes-

(37) "De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico". Traducción de D. José Zurita Nieto. Valladolid, 1925.

(38) Phillimore citado por Oppenheim. Op.Cit. Pág. 536.

timenio de sus derechos de soberanía en los mares británicos (39).

Entre 1652 y 1653 un pariente de Grocio, Teodoro Graswinckel, publicó una obra donde critica las teorías de Saldem y defiende la postura holandesa, lo que inició una controversia entre ambos escritores, pues a la respuesta del inglés vino una segunda de Graswinckel y, después, hasta una tercera del autor del *Mare Clausum*, ya con malos modos (40).

La semilla, pues, estaba echada y, con el tiempo, irían surgiendo mayor cantidad de tratadistas en apoyo del principio de libertad de los mares y, posteriormente, aquéllos que hicieron distinción entre el alto mar y el mar territorial cuya cabeza sería Cornelio Van Bynkershoek, otro jurista holandés, que prácticamente terminaría la polémica con la publicación de su obra, "De dominio maris", en 1702, haciendo famosa la regla de que la potestad terrestre termina donde termina la fuerza de las armas (*terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis*).

Aunque la Gran Bretaña siguió reclamando el suyo a su bandera en "mares ingleses" durante el siglo -

(39) Ernest Nys. "Les Origines du Droit International". Bruselas, 1894, Pág. 386

(40) Luis García Arino. Estudio preliminar en la obra "De la Libertad de los mares". Pág. 23.

XVII y principios del XIX, el principio de libertad tomó vigor con el desarrollo de las marinas y otros Estados y, al terminar el primer cuarto de siglo, tenía reconocimiento universal tanto en teoría como en la práctica. La Gran Bretaña olvidó su reclamación y gradualmente se convirtió en acérrima defensora de la libertad de los mares.

Lo que a nosotros, pues, nos ha llegado como una regla indiscutible, se debe fundamentalmente a cuatro pensadores, dos españoles y dos holandeses, Vitoria, Vázquez de Menchaca, Grocio y Bynkershoek, con los cuales el Derecho Internacional quedará siempre endeudado.

II. BREVE ANALISIS DE DICHO PRINCIPIO.

El principio de libertad de los mares significa que el alto mar, o sea la parte del mar no perteneciente al mar territorial o a las aguas interiores de un Estado (41), debe estar abierto a todos los países del mundo, ninguno de los cuales puede tenerlo bajo su dominio exclusivo. Todos los navíos, no importa la nacionalidad, deben encontrarse en un pie de absoluta igualdad y el ejercicio de sus derechos sólo está condicionado por el respeto al derecho de los demás. Debido a la ausencia de

(41) Definición adoptada en la Conferencia de la O.N.U. sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra del 24 de Febrero al 27 de abril de 1958. Convención de Alto Mar. Art. 1º.

soberanía territorial, los buques que naveguen en alta mar se rigen por leyes del Estado cuyo pabellón arbolan, lo que llevó a algunos tratadistas a la ficción de considerar al buque que se encuentra en dicho espacio como "territorio flotante" del Estado a que pertenece.

1.- PAISES SIN LITORAL,

Siendo el océano la gran ruta marítima de la humanidad y una extraordinaria fuente de riqueza, desempeña un papel importantísimo en la vida de los pueblos. Consecuentemente y en virtud del principio fundamental de igualdad que debe regir entre todos los Estados miembros de la comunidad internacional, no sólo puedan aprovecharse del principio enunciado los Estados costeros, sino también aquéllos desprovistos de litoral.

a) Derechos a arbolar pabellón

Por lo que respecta a esta cuestión, Suiza nos suministra antecedentes importantes. En efecto, en 1864 el Consejo Federal, con miras a obtener para su país el reconocimiento del derecho a arbolar su pabellón en alta mar, consultó a catorce potencias marítimas ninguna de las cuales le negó expresamente tal facultad, aunque algunas sí indecisión, como Francia y Prusia, que señalaron la dificultad para un Estado sin puertos marítimos -

de ejercer la debida vigilancia sobre sus naves (42). Dicha objeción, sin embargo, carecía de fundamento en virtud de haberse comprobado posteriormente que un Estado sin litoral puede controlar su navegación con la misma facilidad de un Estado Costanero (43). Gidel (44) relata que en 1869 un ciudadano suizo solicitó autorización a las autoridades respectivas para arbolar el pabellón helvético sobre el mar, lo que fué negado por el gobierno - aduciendo que para la creación de una marina mercante se necesitaría la promulgación de una ley marítima federal, pero que, desde el punto de vista internacional, nada se oponía a ello. Dicho país, en un memorandum dirigido al Presidente de la Conferencia de la Paz de 1919, expuso su reclamo. Interesa poner de relieve que en dicho documento se hace una aclaración en el sentido de que el derecho a arbolar su bandera, como emblema de soberanía, - era un derecho fundamental de todo Estado independiente, pero que sería de gran valor para la Conferencia Suiza - el reconocimiento formal de dicha facultad por parte de las otras potencias (45).

(42) Documento A/CONF. 13/C.5/L.I. (Anexo 5).

(43) Documento citado.

(44) Gilbert Gidel. "Le Droit International Public de la Mer". Paris, 1932, T.I, Págs. 79 y 80.

(45) Memorandum presentado por la Conferencia Preliminar de los Estados sin litoral, Documento A/CONF.13/C.5/L.1 (Apéndice I).

Fue en la Declaración de Barcelona de 20 de abril de 1921, suscrita por 41 países, donde se les reconoció, por primera vez, dicho derecho a los Estados sin litoral, lo que desde entonces, se considera como principio indiscutible de D. Internacional. Esta disposición se repite en el artículo 4º de la Convención de Ginebra relativa al régimen de alta mar.

b) Libre acceso al mar.

Pero para que el principio de libertad de los mares fuera efectivo y los Estados que carecen de costas pudieran hacer uso de sus derechos, era indispensable se le concedieran otras facultades: su libre acceso al mar y el empleo de los puertos e instalaciones marítimas. En efecto, si a un Estado mediterráneo no le concediese el vecino el derecho de tránsito y el empleo de las indispensables instalaciones marítimas, las facultades a que nos referimos se harían negativas, salvo para aquellos países que tuviesen acceso al mar por vía fluvial pues es bien conocido el régimen especial de los ríos internacionales cuya libertad de navegación nadie discute y que han sido objeto de diversos convenios que se remontan hasta la Edad Media (46). Conscientes de ello, los Esta-

(46) Alfred Verdross. "Derecho Internacional Público". Madrid, 1957. Pág. 448.

dos partes en la Convención establecieran, en el artículo 3º, lo siguientes:

1.- Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. A tal efecto, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán de común acuerdo con este último y en conformidad con las Convenciones internacionales existentes:

a) Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio.

b) A los buques que enarbolan la bandera de este Estado, el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

2.- Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos del Estado ribereño o de tránsito y las particularidades del Estado sin litoral, todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos en caso de que tales Estados no sean ya partes en las Convenciones internacionales existentes.

2. CONSECUENCIAS DEL PRINCIPIO

Asentado quienes gozan del principio de libertad de los mares, vemos ahora las consecuencias que de él se deducen y que fueron enunciadas en el artículo 2º del texto aprobado por la Conferencia de Ginebra que, a su vez, se basó en las conclusiones adoptadas por el Instituto de Derecho Internacional en su reunión de Leusana de 1927 (47). Dichas consecuencias son: 1) la libertad de navegación; 2) la libertad de pesca; 3) la libertad de colocar cables y tuberías submarinas; y 4) la libertad de volar sobre el alto mar. Hay que aclarar, sin embargo, que esta enumeración no es limitativa sino únicamente se trata de las principales ya que hay otras consecuencias que se deducen del principio como sería la libertad de llevar a cabo investigaciones científicas y de explotar los grandes fondos marítimos, "aunque este problema no esté todavía técnicamente resuelto" (48). Los términos en que está redactada el artículo 2º ponen de relieve que no se pretendía hacer una enumeración exhaustiva pues establece claramente que la libertad de alta mar comprende, "entre otras", las libertades enunciadas. Hay que tener muy presente, sin embargo, el comentario que a dicho

(47) Gidel. Op. Cit. Tomo I, Pág. 224

(48) Oliver de Ferron. "Le Droit International de la Mer". Ginebra, 1958. Tomo I, pág. 75.

artículo hizo la Comisión de Derecho Internacional en el sentido de que los Estados están obligados a abstenerse de cualquier acto que pueda causar perjuicio al uso que los nacionales de otros Estados pueden hacer del alta mar (49).

A) LA LIBERTAD DE NAVEGACION.

La libertad de navegación, como es lógico, es la fundamental ya que son ella todas las demás serían irrealizables. Esta facultad vuelve a reconocerse en el ya citado artículo 4º aprobado por la Conferencia al establecer que todos los Estados, con literal o sin él, tienen el derecho de que naveguen el alta mar los buques que enarbolean su bandera. Esto, pues, en principio, extirpó la nacionalidad del buque y, en consecuencia, la jurisdicción a la que está sometido mientras se encuentre en alta mar.

1.- NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.

Según el artículo 5º la concesión de la nacionalidad es un asunto de derecho interno pues ahí se le permite a cada Estado establecer los requisitos necesarios para ello, pero también exige la existencia de una "relación auténtica" entre los Estados y el buque, lo

(49) Doc. A/3159.

que suscitó diversos comentarios y dudas entre los delegados respecto a los elementos constitutivos del requisito, o sea el criterio que debía seguirse para determinar la existencia de dicha relación. Al finalizar el debate general, el jurista holandés J.P.A. Francois, Relator Especial de la Comisión de Derecho Internacional, tomó la palabra para aclarar los puntos de vista de los creadores del proyecto y disipar las dudas que pudieran existir sobre determinados artículos. Ahí expuso el criterio de la Comisión respecto a lo que debía entenderse por "relación auténtica". Dijo que el buque, en su mayor parte, debía pertenecer a nacionales del Estado de su bandera; que los armadores debían residir en dicho Estado; que los oficiales y, por lo menos, la mayor parte de la tripulación, debían ser nacionales del Estado; que en los puertos extranjeros los funcionarios consulares del Estado ejercieran la autoridad necesaria sobre los navíos que arribaran a dichos puertos y, llegado el caso, concedieran la protección necesaria y, por último, que los navíos volvieran regularmente a sus puertos de matrícula (50). Esto es lo que la Comisión de Derecho Internacional entiende por "relación auténtica" entre el buque y el Estado cuyo pabellón arbola. "Si esta relación deja de existir, todo el sistema se desmorona y se crea en el

(50) A/CONF. 13/C.2/L.14.

ganos es quizá el ideal de la libertad, pero que, según otros, -y entre ellos se cuenta la Comisión de Derecho Internacional- se contraría a una sana concepción de la libertad del mar y, por consiguiente, a los intereses de la comunidad internacional" (51).

Respecto a la nacionalidad del buque, se pueden establecer dos principios: 1) No debe haber buques - sin nacionalidad; y, 2) No puede haber buque con más de una nacionalidad. Gracias a esta reglamentación que hace a los buques asemejarse a las personas, los navios pueden estar controlados. Por el hecho de que los navios dependen de un Estado determinado, están sometidos a un control por parte de dicho Estado; están sujetos a una cierta disciplina establecida por las leyes y reglamentos respectivos, y en caso de que desobedezcan las prescripciones de tal Estado, se exponen a las sanciones correspondientes (52). Como acertadamente dice Gidel, los abusos que puede entrañar el principio de libertad de los mares se encuentran limitados si no se permite el uso de ellos mas que a los navios que pueden justificar una nacionalidad (53). Otra consecuencia de la nacionalidad es la aplicación de los tratados internacionales concluidos por el Estado del que el navio depende y, llega-

(51) Ibid.

(52) Gidel. Op. Cit., Tomo I, Pág. 73.

(53) Gidel. Ibid.

de el caso, el derecho de acudir a dicho Estado para la debida proteccion diplomática y consular. Estas son las principales consecuencias que, desde el punto de vista internacional, emanan de la nacionalidad de los buques.

El orden que debe imperar en el mar, así como exige que no haya buque sin nacionalidad, también exige que no haya buque con más de una nacionalidad. El párrafo II del artículo 6º mencionado establece que cuando se navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado, y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad. Ahora bien, tratándose de un buque sin nacionalidad, hay quien sostiene que corre el riesgo de que se le sospeche de piratería (54) pero, aun cuando esta opinión sea infundada pues no puede considerarse como pirata mas que aquél que comete actos de piratería (55), cada potencia marítima es libre de visitarlo e inspeccionarlo e, también, de dirigirlo a un puerto propio para cumplir ulteriores y más minuciosos controles del equipaje, de los pasajeros y de la carga, e bien de inhibirle el acceso a los propios -

(54) Myres S. McDougal, William T. Burke e Ivan A. Vlasic. "The Maintenance of Public Order at Sea and the Nationality of Ships". *American Journal of International Law*. Enero, 1960. Pág. 101.

(55) J.P.A. Francois, ponente del Régimen de Alta Mar. - "Yearbook of the International Law Commission", 1950 Vol. II, Págs. 38 y 39.

puertos o el tránsito por las aguas territoriales (56).
Hablando, pues, con propiedad, se puede decir que la libertad de los mares no existe en favor de los individuos sino en favor de los Estados.

2.- CEREMONIAL MARITIMO.

El derecho de navegar libremente excluye de parte de los Estados toda obligación en alta mar que implique sumisión o dependencia (57). En consecuencia, ningún buque tiene facultades para exigir homenajes a su pabellón, ni puede dar en alta mar ninguna orden a navíos extranjeros (58). Actualmente el saludo marítimo es una mera cuestión de cortesía (59) y, por consiguiente, no es obligatorio y el hecho de omitirlo no puede ser considerado como una ofensa al Estado extranjero, salvo que las circunstancias particulares den a la omisión un carácter evidentemente injurioso, en cuyo caso se pedirán explicaciones o satisfacciones por vía diplomática (60).

(56) Mario Giuliano. "Lo sviluppo e gli aspetti attuali del diritto del mare". Valladolid, 1960. Pág. 41

(57) Paul Fauchille. "Traité de Droit International Public." Octava Ed. París, 1925. T.I. 2ª Parte. Pág. 34

(58) Ibid.

(59) Higgins and Colombos. "The International Law of the Sea." 2ª Ed. Londres, 1952, Pág. 44

(60) Paul Fauchille. Op. Cit., Pág. 38.

3.- EXCEPCIONES AL PRINCIPIO DE JURISDICCION.

Por lo que concierne al principio de que los navíos en alta mar sólo se encuentran sometidos a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón arbolan, se pueden señalar dos casos que constituyen excepciones: el del *buque pirata* y el del derecho de persecución.

a) La Piratería

La piratería es la más vieja de las preocupaciones del mundo marítimo (61); representa un ataque directo a la seguridad general en alta mar y se considera como delito contra el Derecho de gentes. Respecto a esta última afirmación, cabe tener muy presente el punto de vista expuesto en la introducción al Proyecto de Convención sobre Piratería de Harvard (1932). En la parte conducente leemos lo siguiente: "Ciertamente no hay ningún supergobierno ni tribunal internacional que administre justicia internacional, civil o criminal, contra individuos. Únicamente a través de la acción voluntaria de algunos Estados, los piratas son apresados, enjuiciados y castigados. Muchos Estados no castigan a un pirata que no ha cometido una ofensa contra sus intereses particulares, y sería difícil obtener el consenso general de todos los Estados para un tratado donde se obliguen mutuamente a juzgar a los piratas ante sus tribunales, o si-

(61) "Research in International Law". Harvard Law School. Cambridge, Mass., 1932, Págs. 755 y 756.

quiera a perseguirlos y capturarlos en alta mar o en sus propios territorios, puesto que la imposición de tal deber implicaría una responsabilidad internacional si el deber no fuera cumplido en un caso particular. Aunque la existencia de tales deberes, independientemente de tratados, ha sido sostenida por algunos escritores, lo contrario también ha sido alegado y no existe ningún caso de actos estatales que admita internacionalmente su existencia. Ciertamente, muchos Estados al emitir en sus códigos penales medidas para juzgar a todos los piratas, repudian tácitamente la noción de una obligación de enjuiciar. Puesto, que entonces, los piratas no son delincuentes de acuerdo con el Derecho internacional ya que no hay un órgano internacional para su captura y ningún tribunal internacional para castigarlos y ninguna medida en las leyes de muchos Estados para castigar extranjeros cuyas ofensas piráticas sean cometidas fuera de la jurisdicción ordinaria del Estado, realmente no pueden decirse que la piratería es un crimen o una ofensa según el Derecho internacional en un sentido que una interpretación estrictamente técnica le daría a esos términos"(61).

De acuerdo con el estudio que comentamos, la interpretación que debe darse a las expresiones tradicionales de que la piratería es un crimen o una ofensa con-

(61) "Research in International Law". Harvard Law School. Cambridge, Mass., 1932, Págs. 755 y 756,

tra el Derecho internacional, es la siguiente: En primer lugar, estas expresiones, como la otra que dice que los piratas son enemigos de la humanidad tienen una calidad vituperiosa que recalca la gravedad de los viejos peligros de las empresas piráticas para con el comercio marítimo del mundo y las costas de las naciones. En algunos casos, este es el único significado de las expresiones, pero - con frecuencia tienen otro objeto. Aunque son hipérboles extravagantes, se usan como razón para la regla legal de que cada Estado participa en una jurisdicción común para capturar a los piratas y sus barcos en alta mar y para enjuiciar y castigar como piratas a aquellos que sean legalmente apresados y contra los cuales existe base para su enjuiciamiento. La jurisdicción ordinaria de un Estado se encuentra limitada por el Derecho internacional a su territorio y barcos y a las personas y cosas que en ellos se encuentran, a sus nacionales en el extranjero y a las amenazas y daños contra los intereses bajo su protección. La piratería es para el Derecho internacional una base común de jurisdicción especial que sale del ámbito ordinario. Este es el único significado legal de las expresiones que comentamos (62).

Respecto al lugar donde se pueden llevar a cabo actos de piratería hay quienes, como Oppenheim, sostienen que, puesto que siempre ha sido un crimen contra

(62) Ibid., Pág. 757.

la seguridad del tráfico en alta mar, en consecuencia, - no puede llevarse a cabo en ningún otro lugar más que en alta mar (63). Higgins y Colombos también limitan el teatro de acción de la piratería al alta mar (64). Según el artículo 14 de la Convención de Ginebra, todos los Estados deben cooperar, en la medida de lo posible, a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. Al redactar la última parte de este artículo, la Comisión que elaboró el proyecto tuvo en mente los actos cometidos por un barco o avión en una isla que fuera terra nullius o en las costas de un territorio desocupado (65).

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin (Art. 21) podrán apresarse a un buque o aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentran a bordo de dicho buque o aeronave (Art. 19). Es interesante poner de relieve que los tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán deci-

(63) Op. Cit., Pág. 565.

(64) "International Law of the Sea". 2ª Ed. Londres, 1952
Pág. 299.

(65) Doc. A/3159.

dir las penas que deban imponerse y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe (Art. 19).

Para poder definir la piratería hay que hacer una clara distinción entre las legislaciones internas y el Derecho internacional pues, como dicen Higgins y Colombes, "según el derecho interno de muchos países, se definen y sancionan como piratería actos que no son considerados internacionalmente como tales. Así en Francia, la tripulación de un navío armado que navega en tiempo de paz con papeles irregulares se convierte en pirata por el solo hecho de la irregularidad, sin necesidad de cometer ningún acto de violencia. No hay necesidad de señalar que las leyes internas que extiendan la piratería más allá de los límites que le asigna la costumbre internacional afectan sólo a los súbditos del Estado que las dictare y a los extranjeros que lleven a cabo los actos prohibidos dentro de su jurisdicción" (66).

El primer intento serio para definir la piratería internacional lo encontramos en el artículo 3º del Proyecto de Convención de Harvard. Ahí se consideran actos de piratería: 1º) Cualquier acto de violencia o depredación cometido con ánimo de robar, violar, herir, es

(66) Op. Cit., Págs. 301 y 302. Ver también Cidál, Op. Cit., T. I, págs. 341-343.

clavizar, detener o matar a una persona, o con intención de robar o destruir propiedades con fines personales y - sin propósitos bona fide de hacer efectiva la reclamación de un derecho, con tal de que el acto esté conectado con un ataque en o proveniente del mar, o en o proveniente - del aire. Si el acto está conectado con un ataque que - principia a bordo de un barco, éste u otro barco que se encuentre inmiscuido, debe ser un barco pirata o un barco sin nacionalidad. 2º) Cualquier acto de participación voluntaria en la conducción de un barco con conocimiento de los hechos que hacen de él un barco pirata. 3º) Cualquier acto consistente en la instigación o en dar facilidades intencionalmente a uno de los actos descritos en - los párrafos 1 ó 2 de este artículo.

De acuerdo con el artículo 4º del citado proyecto, un buque es pirata cuando las personas que lo controlan lo dedican a la comisión de los actos descritos - en el párrafo 1 del artículo 3, con tal que los propósitos de dichas personas no se hallen limitados estrictamente a cometer dichos actos contra los buques o el territorio sometido a la jurisdicción del Estado a que el buque pertenece.

Actualmente lo que debe servir de base para definir la piratería internacional es el artículo 15 de la Convención sobre Alta Mar aprobado en Ginebra en 1958. - De acuerdo con dicho artículo se consideran actos de pir

tería:

1.- Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

- a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
- b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

2.- Todo acto o participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que dan a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

3.- Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

Del artículo transcrito se deducen interesantes conclusiones. En primer lugar, la exigencia de un propósito personal excluye de calificar como piratas a los insurrectos que, con fines políticos, se apoderan de navas de su Estado para emplearlas en su acción revolucionaria. Esto, sin embargo, no se opone a que los revolucionarios en tales condiciones sean considerados como piratas por el gobierno de su país, pero las otras potencias no están obligadas a tal reconocimiento.

Higgins y Colombos nos citan, a este respecto, un caso interesante. En 1873 los insurrectos contra el Gobierno Español se apoderaron en Cartagena de dos buques y se hicieron a la mar. A pesar de que los buques fueron calificados de piratas por dicho gobierno, Inglaterra, - actuando de acuerdo con Francia y Alemania, dió instrucciones a sus oficiales navales de no intervenir con los buques capturados mientras éstos no amenazaran las vidas y propiedades de súbditos ingleses, franceses, alemanes o italianos (67). Otro caso parecido tuvo lugar en 1837 cuando los insurgentes cubanos se apoderaron del buque - español "Montezuma" y España pidió al Brasil que lo tratara como pirata, a lo que este país se negó mientras - sus operaciones se dirigieran únicamente contra súbditos españoles (68).

Otra conclusión que se deduce del artículo 15 es que los sediciosos o motinados no son piratas. Oppenheim, aunque reconoce que la piratería, en su sentido - original y estricto, es todo acto de violencia no autorizado cometido por un navío privado en alta mar contra - otro navío con quinto furandi, agrega que existen otros - actos no comprendidos en esta definición y que, sin embargo, son tratados en la práctica como piratería. Así,

(67) Op. Cit., Pág. 303.

(68) Ibid., Pág. 304.

dice, cuando los miembros de la tripulación se amotinan y se apoderan del buque y de los bienes que en él se hallan, para sus propios fines, se los considera como piratas, aunque no hayan cometido un acto de violencia contra otro buque (69). El artículo 15, sin embargo, no admite dicha excepción pues claramente exige que los actos salgan del ámbito interno del buque y se dirijan contra otro buque o aeronave, o contra las personas o bienes a bordo de ellos.

De acuerdo con el artículo 16, se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos por el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave. La Comisión de Derecho Internacional puso de relieve en su comentario que, salvo este caso concreto, los actos de piratería sólo pueden ser cometidos por buques privados y no por navíos de guerra u otros buques gubernamentales. En virtud de la inmunidad de interferencia que tienen los buques de guerra, la captura de tales barcos bajo la sospecha de piratería puede acarrear las más graves consecuencias. De ahí que la Comisión haya considerado que asimilar actos ilegales cometidos por buques de guerra a actos de piratería se-

(69) Op. Cit., T. I, Pág. 558.

ría perjudicial a los intereses de la comunidad internacional (70).

Perals dice que la facultad de proceder contra los piratas, acordada a los navíos de guerra de todos los países, no es, propiamente hablando, una excepción a la regla según la cual los navíos no están sometidos en alta mar más que a la jurisdicción de su patria, sino que ella se basa en la presunción de que los navíos de los piratas y sus tripulaciones no pertenecen a ninguna nación, que están desnacionalizados y que no pueden reivindicar la protección de ningún pabellón (71). Tanto el artículo 5º del Proyecto de Harvard como el artículo 18 de la Convención de Ginebra, sin embargo, establecen expresamente que un buque (o una aeronave, agrega la Convención) podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque (o aeronave) pirata ya que la conservación y pérdida de la nacionalidad se rigen por las leyes del Estado que la haya concedido.

Ahora bien, ¿cuál es el valor del Convenio de Ginebra si aun no ha sido ratificado por 22 Estados, según exige el artículo 34, para que entre en vigor? Al respecto D. Antonio de Luna en un estudio inédito dice que ello no significa, en modo alguno, que las normas

(70) Doc. A/3159.

(71) F. Perals. "Manuel de Droit Maritime International". Paris, 1884. Pág. 72.

que contiene no sean de aplicación puesto que el Convenio lo único que hizo fué recoger y sistematizar el derecho consuetudinario internacional vigente; porque por el hecho de haberse llevado a cabo la recepción de una norma de derecho internacional común, en un tratado firmado, dicha norma no pierde su vigencia si el tratado no es ratificado. Continúa teniendo la que tuviera, incluso si el tratado entra en vigor, respecto a los terceros Estados que no lo suscribieron, porque un tratado es siempre una "res inter alios acta".

b) El Derecho de Persecución.

Esta es la segunda excepción al principio de jurisdicción y tiene por objeto hacer posible que el Estado ribereño sancione las infracciones cometidas por los buques extranjeros en sus aguas interiores y mar territorial, reconociéndole la facultad de continuar fuera de sus aguas la persecución de un buque infractor y capturarlo, mientras éste no llegue al mar territorial de su propio país o de una tercera potencia.

El derecho de persecución, siendo necesario para la "Administración efectiva de justicia (72)", fué estudiado por diversos autores desde fines del siglo XIX y el "Institut de Droit International" se ocupó del tema -

(72) Charles E. Hughes, "Recent Questions and Negotiations" Discurso ante el Consejo de Relaciones Exteriores el 23 de enero de 1924. A.J. of. I.L., Vol. 18, N^o. 2, Pág. 232.

en su reunión celebrada en París en 1894 (73) y en sus sesiones de La Haya de 1898 (74). Desde entonces, ha sido tratado en diversas juntas y conferencias internacionales.

Uno de los primeros casos en que se aplicó el derecho de persecución fué cuando el buque americano "North" se encontraba pescando ilegalmente en el mar territorial canadiense y, al divisar al crucero policiazo "Kestrel" huyó con rumbo a alta mar. El "Kestrel" inició la persecución y le dió alcance al buque infractor fuera del mar territorial. Un tribunal canadiense condenó al pesquero americano en sentencia de 25 de agosto de 1905 sosteniendo que la persecución había sido continua y, en consecuencia, la detención legal. La sentencia fué confirmada por la Suprema Corte de dicho país (75).

El artículo II aprobado en la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrado en la Haya en 1930 estableció lo siguiente: "La persecución de un barco extranjero por infracción a las leyes y re-

(73) *Annuaire de L'Institut de Droit International*, (1892-1896). Bruselas, 1928.

(74) *Ibid.* (1897-1904).

(75) Green Haywood Hackworth. "Digest of International Law". Washington, 1941. T. II, Cap. 8, Pág. 700. - Philip C. Jessup: "The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction". Nueva York, 1927. Pág. 107. - Manley O. Hudson. "Cases and other Materials on International Law." St. Paul, 1929, Pág. 678.

giamientos del Estado ribereño, comenzada cuando dicho - barco se encuentre en sus aguas interiores o en el mar - territorial, puede ser continuada fuera del mar territo- rial, con la condición de que la persecución no haya si- do interrumpida. El derecho de persecución cesa cuando - el barco perseguido entra en el mar territorial de su - país o de una tercera Potencia.

"La persecución no puede ser considerada como comenzada hasta que el barco perseguidor se haya asegura- do por marcaciones, medidas de ángulo o, de otra forma, que el barco perseguido, o cualquiera de sus embarcacio- nes, se encuentra en los límites del mar territorial, o que la hubiera comenzado haciéndole la señal de detención. La orden de detención debe ser dada a una distancia tal que pueda ser vista u oída por el barco.

"En caso de captura en alta mar, el hecho será notificado sin retraso al Estado cuyo pabellón arbole el barco capturado (76)".

Como dice Gidel, una sola crítica puede ser di- rigida contra la obra de la Conferencia en este aspecto: que hace figurar al mencionado Artículo II bajo la rúbrí- ca del "derecho de tránsito" y la persecución no se apli- ca solamente a los navíos extranjeros que cometen un de- lito estando en tránsito, sino también a aquellos que -

(76) José Luis de Anórraga. "Legislación Internacional Marítima". Madrid, 1955, Pág. 19.

fondeen en el mar territorial (77).

El artículo 23 de la Convención de Ginebra relativa al régimen de alta mar se refiere al derecho de persecución. Analizaremos, pues, el tema, a la luz de las soluciones ahí adoptadas.

a) Requisitos necesarios para iniciar la persecución. Esta serie de requisitos son de gran importancia, pues si el navío extranjero llega al alta mar antes de que la persecución sea válidamente consentida, le será imposible al navío del Estado reberdeño ejercer contra aquél las actividades que implica la noción de persecución (78), o sea que no podrá llevar a cabo la detención y captura del buque infractor.

1.- En primer lugar, la persecución solo se puede comenzar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentren en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor (Fr. 1). Uno de los requisitos fundamentales del derecho de persecución es que el buque infractor no haya llegado al alta mar para que el derecho que se analiza pueda ser válidamente ejercitado. Si dicho buque, sin embargo, se encuentra en la zona contigua a la llegada del navío del Estado reberdeño, la persecución no se

(77) Gidel. Op. Cit., T. III, Pág. 342.

(78) Gidel. Op. Cit., Págs. 350 y 351.

podrá emprender más que por un atentado a los derechos -- para cuya protección fué creada dicha zona (Fr. 1). Dicho punto se aclara con el comentario que, a este respecto, hizo la Comisión de Derecho Internacional a su proyecto. Dice que si un Estado, por ejemplo, ha establecido una zona contigua con miras al control aduanero, no puede iniciar la persecución de un barco acusado de pesca ilegal en el mar territorial si dicho barco se encuentra en la zona contigua (79).

2.- La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajan en equipo utilizando al buque perseguido como buque madrina, se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es el caso, en la zona contigua (Fr. 3).

3.- No podrá dar comienzo la persecución mientras no se le haya emitido al buque infractor la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que le permita a dicho buque oírlo o verlo (Fr. 3). Para la emisión de las señales, la Comisión de Derecho Internacional tuvo en mente cierta proximidad entre los buques y por tal razón, se negó a admitir como válidas las transmisiones por radio, ya que éstas pueden ser dadas a cualquier distancia (80)

(79) Doc. A/3159.

(80) Doc. A/3159.

Por otra parte, no es necesario que el buque - que da la orden de detenerse se encuentre también en el mar territorial o en la zona contigua (Fr. 1).

b).- Continuidad de la persecución.- Otro requisito indispensable es que la persecución sea continua. El artículo respectivo de la Convención de Ginebra establece que la persecución podrá continuarse fuera del mar territorial o de la zona contigua "a condición de que no se haya interrumpido" (Fr. 1). La terminología empleada por los tratadistas de habla inglesa, pone bien de relieve este requisito. En efecto, en la denominación "hot - pursuit," el adjetivo "hot" (caliente) implica continuidad, ininterrupción.

c).- Cesación del derecho de persecución.- El "Institut de Droit International" en su sesión de París de 1894 a que hicimos referencia, estableció que la persecución se interrumpía desde que el navío entraba en el mar territorial de su país o de una tercera potencia y - que el derecho de persecución cesaba cuando dicho navío entraba a un puerto de su país o de una tercera potencia (81). Un sistema parecido fué adoptado por la "International Law Association" en su sesión de Viena de 1926(82)

(81) Annuaire de l'Institut de Droit International - (1892-1896)

(82) "The International Law Association. Report of the - thirty fourth Conference". Laws of Maritime Juris- diction in time of Peace." Pág. 103.

En la Conferencia de La Haya de 1930, sin embargo, se prefirió un sistema más sencillo que había sido adoptado por el "Institut de Droit International" en su sesión de Estocolmo de 1928 (83) que no hacía distinción entre la entrada del navío perseguido al mar territorial propio o de una tercera potencia o a algún puerto de dichos Estados. En estas condiciones, sale sobrando la distinción entre "cesación" y "suspensión" del derecho que comentamos (84). Dicha distinción es, en efecto, innecesaria, puesto que en ambos casos tiene como resultado la interrupción de la persecución, ya que el buque perseguidor no puede continuar su tarea en aguas sometidas a la soberanía de otro Estado, poco importa si se trata del mar territorial o de un puerto y si, como hemos visto, la continuidad es elemento indispensable para la subsistencia del derecho, la distinción señalada carece de sentido. Desde el momento, pues, en que el buque perseguido entra en su mar territorial o en el de una tercera Potencia cesa el derecho de persecución, independientemente de si dicho buque continúa a un puerto o a las aguas interiores.

La fracción 2ª del artículo 23 del Convenio de Ginebra acertadamente se limita a decir: "El derecho de

(83) *Annuaire de l'Institut de Droit International. Sé--*
sión de Estocolmo, 1928. Bruselas, 1928. Pág. 759.

(84) *Gidel. Op. Cit. Pág. 358.*

persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenezca o en el de una tercera Potencia".

El aspecto comentado se puso de relieve en el caso del "Itata", transporte militar de los insurgentes chilenos que fué enviado en 1891 a comprar armas a los Estados Unidos. Estos alegando violación a su neutralidad, apresaron el navío en San Diego, California. El "Itata" logró escapar y los Estados Unidos enviaron en su persecución a los barcos "Charleston" y "Omaha". El buque chileno, empero, llegó a Iquique antes de ser interceptado. El navío y su cargamento, sin embargo, fueron remitidos por las autoridades del partido al comandante de las fuerzas navales de los Estados Unidos en aguas chilenas.

La compañía dueña del barco presentó una reclamación por daños ante la Comisión de Reclamaciones de Estados Unidos y Chile sosteniendo la ilegalidad de la detención puesto que había sido hecha en territorio chileno. El fallo de la Comisión favoreció a la compañía sosteniendo que no se podía justificar la entrada de las aguas a un puerto o a las aguas territoriales de una potencia extranjera para apresar a un barco que hubiese violado las leyes de otro país (85)

(85) James Brown Scott y Walter H.E. Jaeger. "Cases on International Law." St. Paul, Minn., 1937. Pág. 365

El ejemplo anterior lo citamos por ser, quizá, el más típico que pone de relieve la cesación del derecho de persecución al entrar el buque infractor en sus aguas o en las de una tercera potencia. Sin embargo, como bien observa Massin, en el caso concreto no se observaron todas las reglas indispensables para iniciar válidamente la persecución ya que los navíos militares no dieron al "Itata" la orden de detenerse mientras dicho buque se encontraba en el mar territorial norteamericano (86).

d).- Presencia Preconstruida.- El caso de "presencia preconstruida" tiene lugar cuando un barco, desde fuera del mar territorial, envía sus botes a dicho espacio para que realicen tal o cual acto ilegal. Entonces se considera como si el mismo barco lo hubiese hecho (87) y, en consecuencia, podrá ser perseguido.

Por tal razón, en la fracción primera del artículo 23 se establece que "la persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor..."

En el proyecto de la Comisión de Derecho Internacional, la primera parte de la fracción tercera del ar

(86) Jacques Massin, "La Poursuite en Droit Maritime." - París. 1937. Pág. 44.

(87) Jessup. Op. Cit., Pág. 111.

tículo 23 (artículo 47 del proyecto) establecía lo siguiente: "La persecución no se considerará consentida hasta que el buque perseguidor haya comprobado mediante marcaciones medición de ángulos o por otros medios, que el buque perseguido o una de sus lanchas se encuentra dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua (88). Vemos que aquí también se hace alusión a la "presencia preconstruida."

De acuerdo con el comentario de la Comisión, ésta se negó a asimilar a tales casos el de un barco que permanece fuera del mar territorial y usa, no sus propios botes, sino otros (89). Este aspecto de la cuestión, sin embargo, se modificó gracias a las propuestas del delegado mexicano en la Segunda Comisión, Lic. Pablo Campos Ortiz, que sugirió intercalar entre las palabras "o una de sus lanchas" y "se encuentra dentro," lo siguiente: "u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina" (90).

En nuestro concepto, negarse a admitir la persecución por el hecho de que el buque no emplee sus propios botes se presta a burlar fácilmente las leyes del Estado ribereño. Sutilezas como la anterior deben ser eliminadas en provecho de la comunidad internacional. Por tal razón

(88) Doc. A/3159.

(89) Doc. A/3159.

(90) Doc. A/Conf. 13 C. 2. L. 4.

consideramos que la propuesta mexicana, que después fué incluida en el texto definitivo de la Convención, constituye un acierto indiscutible.

e).- Ejercicio del Derecho de persecución.- El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves destinados a un servicio público y especialmente autorizados para ello (Fr. 4). De acuerdo con el comentario de la Comisión, la nave que capture el buque perseguido no tiene que ser la misma que inició la persecución con la condición de que se haya unido a dicha persecución y su papel no se haya limitado simplemente a una interceptación (91).

f).- Persecución efectuada por una aeronave.- Las disposiciones comentadas se aplicarán mutatis mutandis a esta forma de persecución (Fr. 5, inciso a).

La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospecha de que la ha cometido, si no

(91) Doc. A/3159.

le ha dado orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no la han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción (Fracción 5, - inciso b).

g).- Otras disposiciones.- La fracción 6 establece que "cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las Autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el sólo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte del alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía". La Comisión consideró que sería ilógico reconocer el derecho - del navío perseguidor de aprehender un buque en alta mar y escoltarlo a puerto y, al mismo tiempo, negarle al navío gubernamental, con respecto a un buque aprehendido - en el mar territorial, el derecho a escoltarlo en los casos en que las circunstancias especiales la obligaron a salir del mar territorial con objeto de llegar al puerto (92). Como dice Olivier de Ferron (93), puesto que la - fracción mencionada exige que circunstancias especiales obliguen dicha travesía por alta mar, se debe de decir - que si esta se realiza sin necesidad, el buque capturado

(92) Dec. A/3159

(93) Op. Cit. Pág. 116.

puede exigir su liberación inmediata. Agrega, sin embargo, que la imprecisión de los términos dificulta en la práctica la aplicación correcta de esta regla.

Finalmente, la fracción 7, procurando evitar los abusos a que pudiese dar lugar el ejercicio del derecho de persecución y velando porque la navegación se vea entorpecida lo menos posible, establece el resarcimiento de todo perjuicio o daño que haya sufrido el buque cuando sea interceptado o detenido en circunstancias que se justifiquen.

4.- DERECHO DE VISITA Y REGISTRO.

Salvo lo que estipulen los tratados internacionales, ningún buque de guerra que encuentre a un navío mercante en alta mar tiene derecho a efectuar algún registro. Esto, sin embargo, no es absoluto y el artículo 22 aprobado en Ginebra lo permite cuando haya motivo fundado para creer: a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o, b) Que se dedica a la trata de esclavos; o, c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad del buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izarla. En todos estos casos, el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autorizan el uso de la bandera. Hay que tener presente, sin embargo, lo establecido en la última parte del mencionado artículo en el sentido de que

si las sospechas no resultaren fundadas y el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido. El derecho de visita ya fué defendido desde hace más de cien años por Ortolan que lo consideraba indispensable para conservar la seguridad de la navegación (94).

5.- BUQUES DE GUERRA.

Hemos visto que, como regla general, los buques mercantes que navegan por alta mar no están sujetos ni a actos de jurisdicción, ni a actos de simple ingerencia, por parte de los navíos de otros Estados, pero también hemos señalado las excepciones correspondientes a estos principios. Sin embargo, por lo que toca al buque de guerra, no caben estas excepciones. Así se reconoció en el artículo 8º aprobado en Ginebra donde se establece que los buques de guerra que naveguen en alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier estado que no sea el de su bandera. De acuerdo con el inciso segundo del mencionado artículo, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distinti-

(94) Théodore Ortolan. "Regles Internationales et Diplomatie de la Mer". Paris, 1845. Tome I, Págs. 236 y 237.

vos de los buques de guerra de su nacionalidad. Además, el Comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de Oficiales de la Armada y la tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

Se debe hacer notar que el régimen especial de que disfruta el barco en alta mar tiene un fundamento diferente según la naturaleza jurídica del barco de que se trate. Como dice Charles Rousseau, la situación del barco mercante en alta mar, o sea su exclusiva sujeción a la competencia del Estado del que depende (salvo las excepciones ya señaladas), se explica por la ausencia de toda jurisdicción competente. Por ello se comprende que esta situación desaparezca en las aguas territoriales extranjeras ya que, entonces si existe una jurisdicción competente: la del Estado ribereño. Por lo que respecta a la situación del barco de guerra, su justificación no se encuentra en la naturaleza jurídica de la zona que atraviesa, sino en la especial naturaleza del propio barco, que, por ser un órgano del poder público, posee todos los atributos de la soberanía (derecho de policía, facultad de combate y de captura, etc.) y sabido es que una soberanía no puede actuar dentro del ámbito de otra (95).

(95) "Derecho Internacional Público". Versión castellana de F. Jiménez Artigas. Barcelona, 1957. Págs. 403 y 404.

B.- LA LIBERTAD DE PESCA.

Otra de las consecuencias importantes que emanan del principio de libertad de los mares es, como hemos visto, el de la libertad de pesca y, en consecuencia, a las fabulosas riquezas ictiológicas que se encuentran en alta mar deben tener acceso todos los Estados. Este derecho, sin embargo, comenzó a ser regulado durante los últimos años por diversos acuerdos internacionales en virtud de haberse demostrado, que debido a la explotación irracional, ya fuere en virtud de la pesca excesiva (over fishing) o de los medios empleados para ello, ciertas especies tendían a desaparecer, lo que ponía de relieve - que se estaban en lo cierto los viejos tratadistas que sostenían la inagotabilidad de la pesca en alta mar, tesis que aún encontraba defensores, como en Fiore (96), - hasta finales del siglo pasado. La experiencia ha venido a demostrar que la necesidad de una protección estricta es indispensable pues la pesca es cada vez más devastadora, debido a los adelantos técnicos. Así vemos que "la propulsión mecánica ha sustituido a la vela en los barcos pesqueros; los artes, antes manejados a brazo, ahora lo son a máquina; los barcos factorías y las instalaciones frigoríficas permiten que se dilate la estancia en el

(96) Pasquale Fiore. "Tratado de Derecho Internacional - Público". Trad. de Aleje García Moreno. Madrid, 1894, Pág. 165.

mar de los pesqueros; existen barcos con mecanismos y aparatos modernísimos, como el sonar y el radar, que facilitan el descubrimiento de los barcos pesqueros y permiten la navegación con niebla. Se conocen los modos de vida de las especies, sus movimientos migratorios, sus épocas de gestación, la naturaleza y características de sus hábitáculos... No es sorprendente que, en tales condiciones, pueda hablarse de que ya no son inexhaustivas las riquezas del mar y que lo que en tiempos remotos eran dogmas, ahora sean mitos fracasados (97)." En la sesión celebrada el 13 de marzo de 1958 por los delegados de la Segunda Comisión (Alta Mar; régimen general) en la Conferencia de Ginebra, el señor García Sayan, del Perú, dijo que conceptos jurídicos como el de la libertad de pesca, formulados cuando se creía que los recursos del mar eran inagotables, no son válidos ante la capacidad depredadora de las grandes empresas de caza y pesca contemporáneas y quienes se empeñan en sostener que no deben imponerse restricciones a la pesca en alta mar cierran los ojos a la realidad. Agregó que las modernas empresas de pesca han llegado a ser tan vastas y eficaces y poseen tal grado de destrucción, que ya no es posible seguir aplicando las ideas del pasado. (98)

(97) José Luis de Ascarra. "Régimen Jurídico de los Espacios Marítimos". Madrid, 1953. Pág. 52

(98) Intervención del Delegado del Perú. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. D.O.C. Oficiales; Vol. IV: Segunda Comisión. Pág. 18.

1.- Convenciones internacionales.

Mencionábase que, en virtud de diversos acuerdos internacionales, se han tomado algunas medidas de protección con respecto a determinadas especies. Entre las más importantes encontramos el convenio celebrado en 1911 entre Canadá, Estados Unidos, Rusia y el Japón, destinado a la protección de las focas aprovechadas por la industria peletera en el Mar de Behring; la Convención Internacional de la Pesca del Mero en el Pacífico suscrita entre Canadá y Estados Unidos en 1923; el convenio de Berlín de 1929, relativo a la reglamentación de la pesca de lenguados y platijas en el Báltico firmado por Alemania, Dinamarca, la Ciudad libre de Dantzig, Polonia y Suecia; el convenio de Washington acordado entre catorce países, en 1946, por medio del cual se reglamenta la pesca de la ballena; y las Convenciones Internacionales del Atún Tropical, para la Pesca en el Atlántico del Noroeste y para la Pesca en el Pacífico Septentrional celebrábase las dos primeras en el año de 1949 y la última en 1953 (99).

2.- Declaraciones unilaterales.

El sistema de cooperación internacional, sin embargo, aunque útil, no puede ser la única solución al

(99) F.V. García Amador. "La Utilización y Conservación de las riquezas del Mar." La Habana, 1956. Págs. 174 y 175.

problema planteado, pues mientras dichos Estados convengan en las medidas adecuadas, "¿se va a permitir que esos recursos queden expuestos al peligro de su desperdicio, daño e exterminio? (100)." Además, un Estado puede considerar indispensable determinada regulación protectora y, debido a ello, querer entrar en negociaciones con otro, pero encontrarse con indiferencia de parte de éste, lo que hace que el sistema de convenios sea, en ocasiones, inadecuado. Por tal razón, en los últimos tiempos diversos Estados han adoptado, en forma unilateral, varias medidas de conservación en zonas de alta mar contiguas a sus mares territoriales y se ha reconocido, en Conferencias internacionales, que los países tienen, en las aludidas zonas, un "interés especial" en el mantenimiento de los recursos vivos del mar. La declaración unilateral más importante y que sirvió de base a posteriores de otros países, fué la hecha el 28 de septiembre de 1949 por el Presidente de los Estados Unidos "respecto a las pesquerías costeras en ciertas zonas de alta mar(101)". Ahí se declara que: "En vista de la apremiante necesidad de conservar y proteger los recursos pesqueros, el Gobierno de los Estados Unidos considera apropiado establecer

(100) Op. Cit. Pág. 4

(101) José Luis de Azcárraga. "La Plataforma Submarina y el Derecho Internacional". Madrid, 1952. Texto completo de la declaración en las páginas 248 y 249.

zonas de conservación en aquellas áreas de alta mar contiguas a las costas de los Estados Unidos donde las actividades de pesca se hayan llevado o se lleven a cabo en el futuro en escala considerable. Donde tales actividades de hayan llevado, o se lleven a cabo de aquí en adelante, solamente por sus nacionales, los Estados Unidos considera apropiado establecer zonas de conservación explícitamente demarcadas en las cuales las actividades pesqueras están sujetas a la regulación y control de los Estados Unidos. Donde tales actividades se hayan llevado o se lleven a cabo de aquí en adelante, por nacionales de los Estados Unidos y nacionales de otros Estados, se podrán establecer zonas de conservación explícitamente demarcadas mediante acuerdos entre los Estados Unidos y esos otros Estados; y todas las actividades de pesca en esas zonas estarán sujetas a la reglamentación y control que dispongan dichos acuerdos (102). "Declaraciones parecidas se hicieron por los gobiernos de Islandia el 5 de abril de 1948, de Costa Rica el 2 de noviembre de 1949 - (103), de Cuba el 25 de febrero de 1954 y de Venezuela - el 27 de julio de 1956 (104).

3.- La Conferencia de Ginebra y la conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar.

(102) Ibid.

(103) Ibid. Págs. 258 y 259-260, respectivamente.

(104) F.V. García Amador Op. Cit. Pág. 177.

La Asamblea General, tomando en cuenta que el problema de la conservación internacional de las pesquerías entrañaba cuestiones de índole técnica cuyo examen en la esfera internacional debía ser realizado por expertos competentes, en su Resolución 900 (IX), pidió al Secretario General que convocara a una conferencia técnica internacional en la sede de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación el 17 de abril de 1955, para que en ella se estudiara el problema de la conservación de los recursos vivos del mar y se hicieran las recomendaciones oportunas de carácter científico y técnico.

Las conclusiones de la Conferencia de Roma (105) fueron estudiadas por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones (1955) donde se aprobó un proyecto (106) que fue remitido a los gobiernos y a las organizaciones técnicas y científicas representadas en Roma con el objeto de que hicieran las observaciones pertinentes. Tomando en cuenta dichos comentarios, la Comisión elaboró un nuevo proyecto (107) en su octavo período de sesiones (1956) para ser elevado a la Asamblea General.

(105) Doc. A/Conf. 10/6.

(106) Doc. A/2934.

(107) Doc. A/CN. 4/104.

Estos países, fueron los antecedentes en los que se basó la Conferencia de Ginebra al tratar de la conservación de los recursos vivos del alta mar.

Por tal conservación se entiende, de acuerdo con el artículo 2º, "el conjunto de medidas que permitan obtener un rendimiento óptimo constante de estos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de alimentos y de otros productos marinos." La segunda parte de dicho artículo establece que, al formular los programas de conservación, se tendrá en cuenta la necesidad de asegurar, en primer lugar, el abastecimiento de alimentos para el consumo humano.

En el artículo 6º se le reconoce al Estado ribereño un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte del alta mar adyacente a su mar territorial (fracción I) y por tal motivo tiene derecho a participar, en condiciones de igualdad, en toda organización de estudios y en todo sistema de investigación o de reglamentación relativa a la conservación de los recursos vivos de alta mar en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella (fracción II).

El Estado ribereño podrá adoptar unilateralmente las medidas de conservación que procedan en cualquier parte del alta mar adyacente a su mar territorial si las negociaciones con los demás Estados interesados no hubie-

sea dado lugar a un acuerdo dentro de un plazo de seis meses (Art. 7, fracción I), pero para que dichas medidas puedan surtir efectos respecto de otros Estados, deben reunir las condiciones siguientes: a) Que respondan a una necesidad urgente, a la luz de los conocimientos que se tengan sobre la pesquería; b) Que se funden en dictámenes científicos pertinentes; y, c) Que no discriminen, ni de hecho ni de derecho, contra pescadores extranjeros (fracción II). Si tales medidas no son aceptadas por los demás Estados interesados, cualquiera de las partes podrá recurrir a la comisión arbitral (fracción IV).

Los otros casos en que se puede recurrir a la comisión arbitral son: 1) Cuando los nacionales de dos o más Estados se dedican a la pesca en la misma zona de alta mar y no se pueden poner de acuerdo respecto a las medidas necesarias para la conservación de los recursos dentro de un plazo de doce meses; 2) Si una vez adoptadas dichas medidas, los nacionales de otros Estados quieren dedicarse a pescar en la misma zona y, oponiéndose a ellas, no se llega a un acuerdo en el plazo de un año; - 3) Si dentro del mismo plazo, un Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona de alta mar adyacente al mar territorial de un Estado ribereño y no llegan a un arreglo respecto a las medidas de conservación; y 4) Cuando un Estado justifique su interés en la conservación de los recursos vivos de alta mar de determinada

zona, aunque no sea adyacente a sus costas y aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella, pida al Estado o Estados cuyos nacionales sí ejerzan actividades pesqueras que tomen las medidas de conservación necesarias y no se llegue a un acuerdo dentro del plazo de doce meses (artículos, 4º, Fr. 2, 5º, Fr. 2, 6º, Fr. 5 y 8º Fr. 2).

Salvo que las partes convengan en resolver sus diferencias mediante otro procedimiento pacífico, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas, las cuestiones serán resueltas por la Comisión arbitral a que hemos hecho referencia, a petición de cualquiera de los Estados discrepantes. Dicha Comisión estará compuesta de cinco miembros que serán designados, de común acuerdo, por los Estados partes. Si no se llega a un acuerdo, serán nombrados a petición de cualquiera de las partes y dentro de los tres meses siguientes, por el Secretario General de las Naciones Unidas, previa consulta con los Estados que intervengan en la controversia y con el Presidente del Tribunal Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, de entre personas competentes, nacionales de terceros Estados y especialistas en las cuestiones jurídicas, administrativas y científicas de las pesquerías, según sea la naturaleza del conflicto que haya de resol-

verse (Art. 9º, fracciones I y II). La Comisión deberá fallar dentro de los cinco meses siguientes de su designación, a menos que, en caso necesario, decida ampliar este término a tres meses como máximo (fracción V) y sus decisiones serán obligatorias para los Estados partes en el litigio (Art. 11).

Tales son, en síntesis, las ideas nucleares del Convenio de Ginebra referente a la conservación de los recursos vivos de alta mar. Como se puede apreciar, dicho Convenio ha venido a marcar un cambio radical en el concepto que tradicionalmente se había tenido de la libertad de pesca, lo que, a todas luces, se justifica, pues dicha libertad "concebida como un derecho absoluto, responde a una concepción de los recursos vivos de mar y de su utilización y conservación que pugna con la realidad actual. La época en que se podían considerar inagotables estas riquezas ya ha pasado. El desarrollo de la técnica pesquera ha adquirido tales proporciones, que hoy nadie puede pensar que el ejercicio y restricción de la libertad de utilizar los recursos vivos del mar no tiene consecuencias sobre la vida, el desarrollo y el rendimiento de algunas especies. En otras palabras, si antes no se podía, por decirlo así, abusar de esa libertad, hoy sí. Si antes no se justificaba, consecuentemente tomar medidas para impedir el abuso de ese derecho, hoy en cambio, esas medidas pueden resultar necesarias y justificadas

das" (108).

C. LIBERTAD DE COLOCAR CABLES SUBMARINOS.

Los primeros proyectos de cables submarinos remontan al año de 1840. El primero fué colocado el 25 de septiembre de 1851 entre Dover y Calais (109) uniendo así telegráficamente a Francia e Inglaterra. El primer cable transatlántico se tendió entre este país y los Estados Unidos el 12 de agosto de 1858 pero su funcionamiento no duró más que un mes y la comunicación no fué restablecida hasta el 27 de julio de 1866 (110).

Para asegurar el mantenimiento de las comunicaciones telegráficas que tienen lugar por medio de cables submarinos, Francia convocó a una conferencia internacional que inició sus trabajos en París en octubre de 1882, de donde surgió el Convenio de 14 de marzo de 1884 el cual fué firmado por 26 países (111). Dicho convenio es el que sirvió de base a los acuerdos tomados en Ginebra. La libertad de colocar cables y tuberías submarinas en alta mar está, como hemos visto, expresamente reconocido en el artículo 2º de la Convención de Ginebra. Este de-

(108) García Amador. Op. Cit., Pág. 201.

(109) Gidel. Op. Cit., T. I, Pág. 416

(110) Ibid.

(111) Texto completo en la obra de José Luis de Ascarra-
ga. "Legislación Internacional Marítima." Madrid,
1955. Pág. 357.

recho vuelve a mencionarse en la fracción primera del artículo 26. Los Estados están obligados a tomar las medidas legislativas necesarias para sancionar toda ruptura o deterioro de un cable submarino en alta mar que interrumpa u obstruya las comunicaciones telegráficas e telefónicas realizada por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, ya fuere suculade voluntariamente o por negligencia culpable, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarina. Tal disposición, sin embargo, no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias (Art. 27). También se les obliga a los Estados a tomar las medidas legislativas necesarias para indemnizar a los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red, o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarina a condición de que se hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables (Art. 29).

D. LIBERTAD DE VOLAR SOBRE EL ALTA MAR.

La última consecuencia de la libertad de los mares que expresamente menciona el artículo 2º de la Cog

venación de Ginebra es la libertad de volar sobre el alta mar. La Comisión, sin embargo, según su comentario, se abstuvo de formular reglas de aeronavegación en virtud de que la tarea que se había impuesto en dicha fase de su trabajo se reducía a la codificación y desarrollo del Derecho del Mar. (112).

(112) Doc. A/3159.

CAPITULO SEGUNDO

EL MAR TERRITORIAL

I.- TERMINOLOGIA

Como dice José Luis de Ascarra (113) tanto en la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional como en la sesión celebrada en 1952 por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, se pensó que la expresión "mar territorial" no es precisa porque entraña una paradoja: si es mar --o sea agua-- no puede ser territorio. Nosotros, sin embargo, nos solidarizamos con dicha terminología, que, por otra parte, se emplea por la gran mayoría de los autores, excepción hecha de los anglosajones que, de ordinario, prefieren el término "aguas territoriales", con la desventaja de su imprecisión y de que, a veces, incluyen en estas a las aguas interiores (114) cuya situación difiere en diversos aspectos. La mayoría de estos autores, sin embargo, reserva el término "aguas territoriales" a lo que nosotros denominamos "mar territorial", adoptando para las otras el nombre de "aguas interiores" que algunos también llaman "nacionales" (115).

De pasada diremos que, en nuestro concepto, también es un desacierto el que se intente dar al tema de nuestro estudio la denominación de "aguas jurisdiccionales",

(113) "Régimen Jurídico de los espacios marítimos", Madrid, (1953), pág. 18.

(114) El artículo 10. resultante de la Harvard Draft Conventions on Territorial Waters dice: "The territorial waters of a State consist of its marginal sea and its inland waters". Research in International Law, Harvard Law School, Cambridge, Mass. (1929).

(115) Oppenheim. Op. Cit. Pág. 415 y 416. Higgins and Coombes. Op. Cit. Pág. 61.

pues que dentro de esta terminología se puede (y se debe) pensar en todas las aguas sobre las que un Estado ejerce jurisdicción. En consecuencia, pues, se incluirían "las interiores". Tampoco es feliz la expresión "aguas marginales" pues siendo el margen, en el sentido que nos interesa, la extremidad y orilla de una cosa (en este caso el territorio), también serían aguas marginales las de un lago o de un río que sirviesen de límites entre dos países. Como ejemplo podemos citar el Río Bravo, que en parte, divide a México de los Estados Unidos de América.

Creemos que no hay paradoja en el término "mar territorial". Si territorial es un adjetivo que significa perteneciente al territorio, al colocarse frente al vocablo mar, sencillamente se traduce la expresión como el mar que pertenece a determinado territorio, o más claramente, una faja de mar que pertenece al estado costanero. No vemos, pues, inconveniente en el empleo de esta terminología, que después de haber sido aceptada en la Conferencia de La Haya de 1930 y en la de Ginebra de 1958, comienza a generalizarse, aunque no deja de haber autores que se niegan a aceptarla y hacen interesantes proposiciones (116).

(116) Azcoárraga adopta la denominación "mar nacional". - Régimen jurídico de los espacios marítimos". Pág. - 105. Luis Orcasitas Llorente sugiere la terminología de "mar jurisdiccional". Actas del Primer Congreso Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional. Madrid 195 . Tomo II, Pág. 331 a 364.

II.- NATURALEZA JURIDICA DE LOS DERECHOS DEL ESTADO
RIBERENO SOBRE EL MAR TERRITORIAL.

El mar territorial que no es sino el espacio marítimo intermedio entre el alta mar y el territorio (117), o más concretamente, la franja de agua que baña las costas de un Estado y se extiende desde la línea de la más baja marea hasta la línea de respeto que separa el dominio del Estado de la zona contigua (118), ha dado lugar a profundas discrepancias en diversos aspectos. El que más ha dividido a los juristas, en virtud de la gran trascendencia que encierra, ha sido el relativo a su extensión, que después analizaremos, pero otro problema - que también se comentó extensamente, y, hasta los últimos años, dió lugar a diversos puntos de vista, es el que se refiere a la naturaleza jurídica de los derechos que posee un Estado sobre su mar territorial.

Años atrás existieron dos grandes corrientes, que servían de punto de partida a las diversas teorías: una que sostenía que el mar territorial formaba parte del

(117) Manuel J. Sierra "Tratado de Derecho Internacional Público". México, 1955. Pág. 265. Rousseau Op.Cit. Pág. 417. Gidel Op. Cit. To. III pág. 13.

(118) Art. 2º. aprobado en el Proyecto de Convención sobre Mar Territorial del Primer Congreso Hispano-Ibero-Americano de Derecho Internacional. Actas, Pág. 499.

alta mar, y otra que asimilaba el mar territorial al territorio del Estado ribereño.

Entre los seguidores de la primer teoría, encontramos a La Pradelle y a Fauchille.

El primero decía que, por razón de vecindad, el Estado ribereño tenía determinados derechos que venían a limitar el principio de libertad de los mares. Estos derechos, afirmaba, consisten en un conjunto de servidumbres ejercidas en materia militar, aduanera y sanitaria (119). Fauchille critica dicha teoría diciendo que todas las servidumbres suponen dos territorios, dos predios, el sirviente y el dominante, y que dichos territorios pertenecen a dueños diferentes. Al referirse a la teoría de La Pradelle dice que, en el caso, el predio dominante es, sin duda, el territorio del Estado ribereño, pero la existencia del fundo sirviente es más dudosa. Este sería el alta mar y, puesto que La Pradelle sostiene que este espacio es una res communis, o sea que pertenece a todos los Estados, el dueño del predio sirviente vendría a ser la Comunidad Internacional. Sin embargo, la naturaleza verdadera del mar libre no se explica como una cosa que pertenezca a todos, sino simplemente como una cosa que debe servir al uso de todos. Además, sigue diciendo Fauchille,

(119) A. de La Pradelle: "Le droit de l'Etat sur la mer territoriale". R.G.D.I.F., 1898. Pág. 264-284 y - 309-347.

¿Por qué negar al Estado el derecho de policía y al derecho de pesca exclusivas a las aguas adyacentes a su territorio? Su proximidad parece exigir que se le reconozcan. Debemos pues, rechazar la teoría de las servidumbres costeras (120).

El otro autor que, basándose en la tesis de que el mar territorial forma parte del alta mar, trata de explicar la naturaleza jurídica del derecho del Estado ribereño es Paul Fauchille. Tal derecho según él, no es sino un "derecho de conservación". Un Estado, dice está autorizado a tomar todas las medidas destinadas a asegurar su existencia, a defenderse contra todos los actos que puedan atentar contra sus elementos, es decir, su territorio, su población y su riqueza material. Es más, la conservación no es sólo un derecho sino un deber. Este no puede ser ejercido en un territorio ajeno, pero sí, en uno que no pertenece a nadie, como el mar, con la condición de que no se imposibilite el derecho de conservación que también tienen los otros Estados. Basándose pues, en este derecho de conservación los Estados pueden tomar todas las medidas militares necesarias para su defensa, sanitarias para proteger su población, aduaneras para proteger su economía, etc. Un Estado debe poseer todos los derechos necesarios para salvaguardar los elementos de -

(120) Fauchille. Op. Cit. Pág. 145 a 147.

su existencia con la condición de que no sean más de los necesarios (121). Siguiendo a Sánchez de Bustamante, diremos que, en efecto, la conservación es uno de los derechos e notas fundamentales del Estado en la vida internacional, pero se refiere a todos los órdenes de su actividad social y política, y sirve de expresión a su facultad de mantenerla, desarrollarla y defenderla frente a las demás personas jurídicas internacionales. El Estado no conserva el mar territorial sino porque es un derecho suyo y no como medio de salvar, asegurar o defender a otro. Conserva el mar territorial porque lo tiene y lo tiene porque lo necesita, y porque no daña, teniéndolo ningún otro interés legítimo (122).

Además, dicha tesis, lleva prácticamente a hacer del mar territorial una sección del mar libre que debe abrirse, como el resto, al uso de todos y que el Estado ribereño puede tener únicamente los derechos indispenables para dejar a salvo ciertos elementos capitales de su existencia, y dentro de los límites de esta demanda. Sin embargo, la realidad demuestra precisamente un estado de cosas opuesto porque la exposición de las facultades comunes al mar libre, que la Sociedad Internacional

(121) Ibid. Pág. 147 y siguientes.

(122) Antonio Sánchez de Bustamante y Sirven. "El mar territorial". La Habana 1930. Pág. 155.

conserva en las aguas territoriales, es tan sencilla que quizás no pueda hablarse de ellas en plural, mientras aumenta cada día, y seguirá aumentando en el futuro, la lista grande de usos que tiene para el Estado ribereño. (123).

Desde la Conferencia Para la Codificación Del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930 bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones, se puede decir que el problema referente a la naturaleza jurídica del Estado ribereño sobre su mar territorial ha quedado superado. Este fue precisamente, el punto número uno de las cuestiones sometidas a la consideración de los Estados, para que éstos formularan sus observaciones y, con arreglo a ellas, el Comité respectivo redactara las bases de discusión para dicha Conferencia.

El punto en mención decía lo siguiente:

"Carácter y contenido de los derechos del Estado sobre sus aguas territoriales.

"Parece que puede partirse de la idea de que un Estado tiene la soberanía sobre ciertas zonas de mar que bañan sus costas. Eso implica que en esta zona, el Estado disfrutará del conjunto de poderes que se ligan a la soberanía, por lo que es inútil especificar, verbigracia, que le corresponde el poder de legislar respecto de

(123) Ibid. pág. 156.

todes, de dictar reglamentos y aplicarlos, de administrar justicia, de acordar concesiones, etc. No hay que decir que en el ejercicio de esta soberanía el Estado debe respetar las limitaciones que resultan del derecho internacional. Importa, en consecuencia, precisar cuales son estas limitaciones. (Véanse los puntos IX, X, XII y XIII.

(124)

"La extensión de esta zona se examinará en el punto III.

"Cabe preguntarse si el derecho del Estado en esa zona puede ser limitado o excluido por los derechos particulares de otro Estado. ¿Ha formulado algún Estado la pretensión de tener esos derechos particulares?. ¿En qué medida y sobre qué bases?. ¿Los reconocen otros Estados?" (125).

La gran mayoría de las respuestas fueron en el sentido de que el Estado ejerce la soberanía sobre su mar territorial y que ningún otro Estado puede ejercer -

(124) Estos puntos se refieren, respectivamente, al derecho de tránsito inofensivo de buques mercantes, a la reglamentación del tránsito de buques de guerra, a las limitaciones al ejercicio de la soberanía del Estado ribereño en materia de jurisdicción durante el paso de un buque extranjero y a las limitaciones al ejercicio de la soberanía del Estado ribereño en materia fiscal.

(125) Société des Nations. Conférence pour la Codification du Droit International. Bases de Discussion. - Tome II: Mers Territoriales. Genève, 1929. Pág. 12 y siguientes.

derechos especiales. Alemania, Bélgica, Dinamarca y Noruega, hicieron hincapié en que tal soberanía sólo se encontraba limitada, en algunos aspectos, por el derecho internacional, y lo podía estar, en otros, por medio de tratados suscritos por el Estado ribereño.

El punto transcrito anteriormente pues, no sugirió diferencias marcadas entre los Gobiernos, ni, como es lógico en la Conferencia. Así quedó redactado el artículo primero del Régimen Jurídico del Mar Territorial: - "El territorio del Estado comprende una zona de mar designada en este Convenio con el nombre de mar territorial.

"La soberanía sobre esta zona se ejerce en las condiciones fijadas por el presente Convenio y las demás reglas del derecho internacional".

Estas ideas fueron recogidas por la Comisión de Derecho Internacional en el artículo primero del Proyecto que sería discutido en la Conferencia de Ginebra de 1958. El comentario respectivo de la Comisión puso de relieve que los derechos del Estado costanero sobre su mar territorial no difieren en naturaleza de los derechos de soberanía que el Estado ejerce sobre otras partes de su territorio y que hay una diferencia esencial entre el régimen del mar territorial y el de alta mar, puesto que el de éste se basa en el principio del libre uso por todas las naciones. También dice el comentario que la equi

paración del mar territorial con las otras partes del territorio del Estado es un principio en que se apoyan una serie de convenciones plurilaterales como la Convención de Navegación Aérea de 1919 y la Convención Internacional de Aviación Civil de 1944. (126)

El artículo 10. aprobado por la Conferencia, - quedó redactado de la siguiente manera:

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

"Esta soberanía se ejerce de acuerdo con las disposiciones de estos artículos y las demás normas de derecho internacional".

En resumen, el Estado litoral tiene un derecho de soberanía sobre su mar territorial, que no difiere en esencia, de la que ejerce sobre el resto de su territorio y de sus dominios interiores, marítimos, lacustres y fluviales.

Olivier de Ferron (127) critica dicha tesis. Al sostener, dice, que la soberanía sobre el mar territorial es de la misma naturaleza que la soberanía sobre la tie-

(126) Doc. A/3159.

(127) Op. Cit. pág. 54 y 55.

rra, que cae en una especie de petición de principio, por que las limitaciones que le son aportadas constituyen un verdadero desmembramiento de la soberanía. ¿No se puede entonces hablar de una "soberanía sui-generis" que comprende cierta degradación comparada con aquélla que el Estado ejerce plenamente sobre sus aguas interiores e su dominio terrestre?. Si la soberanía nacional sobre el mar territorial es comparable a la soberanía terrestre, las derogaciones y las limitaciones admitidas por las costumbres y el derecho positivo serían precarias e inciertas. En todo momento, el Estado ribereño podría derogarlas, suspenderlas, o abrogarlas.

"La opinión sostenida por diferentes países, - México entre otros, de que el mar territorial forma parte del dominio terrestre, es una herejía física y jurídica. El mar, sea territorial o no, no puede ser pura y simplemente asimilado a la tierra, no más que el aire. Es una entidad 'sui generis'. Si, entonces, puede estar sometido a una soberanía, ésta no será igualmente más que una soberanía 'sui generis', diferente en sus principios y en su naturaleza de la soberanía terrestre. Es con esta condición sólomente que se asegurará una base jurídica sólida, a las necesarias limitaciones que la costumbre y el derecho positivo han impuesto a los derechos marítimos del Estado ribereño." (128).

(128) Ibid. pág. 55.

Somos de la opinión de que nada se opone a asimilar el mar territorial al territorio del Estado, sobre entendiéndose que la soberanía ejercida sobre aquél se encuentra sujeta a ciertas limitaciones establecidas por normas internacionales de origen consuetudinario o convencional. En realidad, la única limitación importante y general, en el sentido de que obliga invariablemente a todos los países ribereños, a la soberanía del Estado, es la obligación de permitir el tránsito inocuo de buques extranjeros por el mar territorial, ya que, aunque existan limitaciones en cuanto a la jurisdicción, éstas no son exclusivas de dicho espacio, pues también las encontramos en tierra firme. Es bien conocida la inmunidad de jurisdicción de que gozan, por ejemplo, los agentes diplomáticos. Fuera pues, del derecho de tránsito inocuo, que, por cierto, el Estado ribereño puede suspender temporalmente, si así lo exige su seguridad, no existe más diferencia entre la soberanía que se ejerce sobre el territorio y la que se ejerce sobre el mar territorial. Además, nadie discute el carácter de territorio fluvial a los ríos internacionales que cruzan un Estado, y aquí encontramos también la obligación de permitir el tránsito, aunque, de acuerdo con el Convenio de Barcelona de 1921 (129), sólo

(129) Texto completo en "Legislación Internacional Marítima" de Ascárraga. Pág. 49 y siguientes.

se aplica entre los Estados contratantes, a diferencia - del derecho de tránsito por el mar territorial, que es - válido "erga omnes". La única diferencia, pues, estriba en que el derecho de tránsito por el mar territorial, surge del derecho internacional consuetudinario, mientras - que el derecho de tránsito en los ríos internacionales - es de origen convencional. Independientemente de las fuentes, sin embargo, encontramos de hecho, la misma situación, y si, según decíamos, nadie niega el carácter de territorio a los ríos en tales condiciones, no vemos razón para que el mar territorial no sea asimilado al territorio.

Que se diga que la soberanía ahí ejercida es - "sui generis" o no, es cosa que no tiene importancia. Cómunicamente, las instituciones jurídicas difieren en cuanto a su alcance según sea el objeto regulado. Así, las consecuencias de la nacionalidad diferirán en diversos aspectos según se traten de individuos o de buques, pero - no por ello nos oponemos a que se hable de que los buques tienen una nacionalidad. Si se insiste en decir que esta es "sui generis" para poner de relieve que determinadas consecuencias variarían al compararse con las que emanan de la nacionalidad de los individuos a quienes, por ejemplo, les otorga el derecho de veto, es, en nuestro concepto, irrelevante.

Un Estado tiene en su mar territorial, la facultad de legislar, de dictar reglamentos y aplicarlos, de reservar la pesca a sus nacionales, de tomar las necesarias medidas para proteger sus intereses fiscales y sanitarios, etc. Esto, porque ejerce soberanía sobre dicho espacio, y tal soberanía, insistimos, no difiere en esencia de la que ejerce sobre el resto de su territorio.

Según Gidel, ninguna otra solución es satisfactoria y conforme con el derecho positivo. El mar territorial no es más que un territorio sumergido; éste difiere del territorio ordinario sólo en que un cierto volumen de agua se intercala en cada punto de este territorio entre el suelo mismo y el espacio aéreo suprayacente. La diferencia es de orden físico; no entraña ninguna diferencia jurídica esencial. (130).

El Estado ribereño también ejerce soberanía en el suelo y subsuelo de su mar territorial, y en el espacio aéreo suprayacente. Esta cuestión también se sometió a la consideración de los Estados antes de la Conferencia, y sus respuestas fueron unánimes en el sentido expuesto (131). Dicha idea fue aceptada en la Conferencia

(130) Gidel Op. cit. Pág. 169 y 170.

(131) Société des Nations. Doc. Cit. Pág. 18 y siguientes.

de 1930 y sirvió de base a la redacción del Proyecto que la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas sometió a consideración en Ginebra. Con una ligera modificación de estilo, el artículo respectivo fue incluido en la Convención. La redacción definitiva fue la siguiente: "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". (Art. 2°).

III.- EXTENSION DEL MAR TERRITORIAL

1.- Historia.

El problema de la extensión del mar territorial, ha sido uno de los más controvertidos del derecho internacional. A pesar de que, desde hace siglos, se han apertado de múltiples soluciones, ninguna de ellas ha tenido aceptación unánime y los intereses contrapuestos de los Estados han impedido que se llegue a un acuerdo general.

Bartolo de Sassoferrato, el más distinguido jurista de la Edad Media, sostuvo que un Estado tiene jurisdicción sobre las aguas adyacentes a sus costas y sobre las islas próximas, las cuales consideraba como fragmentos del territorio, con la condición de que ellas se encontraran a una distancia módica. Considera como tales las situadas dentro de las cien millas de tierra, pues

a esa distancia un lugar se dice que es vecino. Cita en su apoyo, un texto romano, y uno de Derecho Canónico donde se declara que un lugar situado a menos de dos jornadas de viaje, no se reputa como alejado (132).

Raestad dice que la distancia de cien millas, fue, en efecto adoptada como límite legal en muchos casos que no cita el jurista italiano. Así, la zona de jurisdicción del prefecto urbano se extendía hasta cien millas de la ciudad de Roma y un eclesiástico secularizado por desórdenes era condenado a fijar su domicilio a cien millas de la ciudad donde había turbado la paz. Tal distancia era, entonces, para el Derecho Romano, bajo ciertos aspectos, el límite legal para que un lugar no se considerara como próximo. Evidentemente cuando quería delimitar la extensión de la jurisdicción sobre el mar prefería tal distancia a las otras definiciones del término "vicinus" dadas por otros textos romanos y post-romanos que consideraban como tal al lugar que se encontraba al alcance de la voz humana, o del disparo de una flecha. - (133).

(132) Arnold Raestad "La Mer Territoriale". París 1913. págs. 14-17. Percy Thomas Penn "Origins of the Theory of Territorial Waters" A.J.I.L. Vol. 20, - No. 3, julio 1926. Pág. 474.

(133) Op. Cit. pág. 15.

Si la milla romana e italiana equivalía a una distancia de 1.478 metros, la zona jurisdiccional de las cien millas se aproximaba a los ciento cincuenta kilómetros. La cuestión de las islas, muy importante en una época en que la frontera de los Estados continentales cambiaban sin cesar bajo la influencia de las guerras y las combinaciones políticas, fue con frecuencia asimilada a la del mar territorial por los juristas italianos de la Edad Media (134). Entre ellos encontramos a Paolo Castrensis, Bartolomé Caspella y Felino Sandius, todos - los Siglo XV.

Durante esta misma época, un jurista de Siracusa, Guillermo de Ferno, sostuvo que el mar adyacente pertenece al soberano del país ribereño hasta donde llega el alcance de la vista, regla ésta desconocida en los países mediterráneos y cuya introducción se deberá a los fundadores normandos del Reino de las Dos Sicilias. La misma influencia se ve en otra regla de la jurisprudencia siciliana, que establecía que la jurisdicción marítima se extendía hasta el alcance de una flecha disparada desde la playa. (135)

En Escocia encontramos la utilización del mismo sistema. En efecto, durante la Edad Media se reserva-

(134) Op. Cit. Pág. 16.

(135) Op. Cit. Pág. 18.

ba a los pescadores nacionales la zona de mar comprendida dentro del ámbito de la vista pero medida desde el océano en dirección a la tierra.

Los Códigos provinciales de la antigua Noruega contienen los primeros ejemplos del sistema para la delimitación de las zonas de jurisdicción marítima conocido con el nombre de la "línea media", sistema aceptado después por diversos países del Mar del Norte. Los casos tratados se refieren al régimen de sucesiones. Uno de los códigos establecía que tratándose de un deceso a bordo de un navío que se encontrara más cerca de Noruega que de cualquier otro país, o como decía el artículo respectivo, "más acá de la línea media del mar", le correspondía al Rey la mitad de la sucesión y la otra mitad al acompañante del difunto o bien al capitán del barco. Si, al contrario, el deceso sobreviniera "más allá de la línea media del mar", el acompañante o el capitán recibirían toda la sucesión (136).

El sistema de la línea media también lo encontramos en la jurisprudencia inglesa del siglo XI hasta el siglo XVI, y en la holandesa en la época de Hugo Grocio. Angelo De Perasio, hacia 1400 acepta el sistema al atribuir la jurisdicción sobre el mar al soberano de la

(136) Op. Cit. Pág. 31.

tierra más próxima.

A fines del siglo XVI Jean Bodin sostiene en Francia la doctrina italiana de las cien millas que él, expresa en la regla de las "treinta leguas". Los autores alemanes del siglo XVII también adoptan la idea bartolina de las cien millas o de dos jornadas de viaje (137).

Alberico Gentili (1552-1608), el jurista italiano que se vio obligado a abandonar Italia por haber abrazado el protestantismo, fijando su residencia definitiva en Inglaterra, donde fue destacado profesor de la Universidad de Oxford, sostuvo que las aguas costeras forman parte del territorio y que los derechos de soberanía sobre dichas aguas corresponden al gobernante del país ribereño. Defendiendo el punto de vista de aquellos doctores que mantenían la tesis que venecianos y geneveses y demás Estados con puertos, tienen jurisdicción y soberanía sobre el mar adyacente hasta una distancia de cien millas y hasta más lejos, si no se acercan a otro Estado (138).

Valia aportó un nuevo punto de vista para la delimitación del mar territorial. Sostuvo que debía con-

(137) Basted Op. Cit. Pág. 62 y 63. Gidel Op. Cit. T. III Pág. 32.

(138) Alberico Gentili "Hispaniae Advocacionis Libri - Duo", Coloe. "The Classics of International Law". New York 1921. Pág. 35.

siderarse como tal, hasta donde la sonda dejara de tocar fondo. (139).

Aún a finales del siglo pasado Paul Godey, si bien pronunciándose a favor de la zona única de las seis millas, considera aceptable el límite del horizonte visual como extremo del mar territorial (140).

De entre las teorías que no establecen una distancia determinada, sino se refieren a sistemas de delimitación, la que tuvo mayor influencia en la doctrina y en la política de los Estados, fue la del alcance del cañón. Parece que su primera aparición data a 1610 cuando fue expuesta por los delegados de los Países Bajos en una conferencia sobre pesquerías celebrada en Londres. Sostuvieron que, en virtud del derecho de gentes, ningún príncipe podría tener pretensiones sobre el mar, más allá de donde podría dominar por medio de un cañón (141).

Más tarde la misma idea sería aceptada por Hugo Grocio. Según éste, la soberanía sobre una porción del mar se adquiere de la misma manera que las otras soberanías, es decir, por razón de las personas y por razón del territorio. Por razón de las personas, cuando la Ar-

(139) Ortolan Op. Cit. Pág. 170.

(140) Nota de Luis García Arias en su "Historia del principio de la libertad de los mares". Pág. IV - 242.

(141) Gidel Op. Cit. T. III, Pág. 17.



nada, que es el ejército marino, se halla en algún lugar del mar; por razón del territorio, cuando desde la tierra pueden ser formados los que se hallan en un paraje próximo del mar, no menos que si se hallasen en la tierra misma. (142).

Cornelio Van Bynkershoek (1673-1743) en su famosa obra sobre el "Dominio de los mares", establece que el control de la tierra sobre el mar, debe terminar hasta donde llegue la fuerza del cañón, pues hasta ahí se tiene el mando y la posesión. Hable, dice, de nuestros tiempos, en los que usamos esas máquinas de guerra; de otra manera, tendría que decir en términos generales, que el control de la tierra termina donde termina el poder de las armas del hombre, porque esto es lo que garantiza la posesión. Dice que esa parece haber sido la opinión seguida por los Estados de la Confederación Belga, que decretaron, el 3 de enero de 1671, que los capitanes de buques que pasaran frente a la costa de príncipes extranjeros, debían saludar si se encontraban dentro de la distancia al alcance de una bala de cañón disparada desde las ciudades o fuertes (143). Así Bynkershoek define el

(142) Hugo Grocio. "Del Derecho de la Guerra y de la Paz" Trad. de Jaime Torrubiano Ripoll, Madrid 1925. Pág. 324.

(143) Cornelio Van Bynkershoek. "De Dominio Maris Dissertatio". Col. "The Classics of..." New York 1923. - Pág. 44.

alta mar como aquél que un Estado no puede dominar desde tierra. (144)

Raestad comenta que es un error identificar el sistema de Bynkershoek con el de Grecia, cosa común en muchos textos de derecho Internacional. Para Grecia, la posesión de la costa no entraña el imperium sobre el mar, más que cuando es "efectivamente" dominado por los cañones situados en la ribera. La doctrina de Grecia tiene - el mismo significado que las declaraciones de los delegados de los Países Bajos en la junta a que se hizo referencia: en ambos casos se trata del alcance de los cañones que son realmente colocados en la costa. Grecia, no deja entrever en sus obras la ficción de que el Estado costanero ejerce soberanía sobre los mares que bañan sus costas, donde los cañones no han sido colocados o no pueden ser colocados. (145).

Se debe reconocer que, en virtud de los términos tan generales que emplea Grecia en esta materia, sus sucesores violan el sentido verdadero de sus palabras (146).

Las ideas de Bynkershoek, sin embargo, no tuvieron un éxito inmediato ni entre los juristas, ni en -

(144) Op. Cit. Pág. 45.

(145) Op. Cit. Pág. 106 y 107.

(146) Raestad. Op. Cit., Pág. 107.

la práctica de los Estados. Vattel (1714-1767), el eminente tratadista suizo de Derecho internacional cuya obra - ejerció reconocida influencia en la teoría norteamericana elaborada sobre la materia (147), fue el primer tratadista de renombre que aceptó la teoría del alcance del cañón. Sostuvo que la soberanía de un Estado sobre sus aguas marginales se extiende hasta donde fuera necesario para su seguridad y hasta donde dicha soberanía podía ser efectivamente mantenida. Hoy, dice, la extensión del mar territorial que está dentro del alcance de un cañón situado en tierra, se considera como formando parte del territorio nacional (148).

Es un italiano, Fernando Galiani, quien, hacia fines del siglo XVIII, asegura el éxito del criterio de Bynkershoek. En efecto, en 1782 Galiani publica una obra sobre los deberes de los Estados neutros donde, influenciado por la práctica que durante los veinte años anteriores había producido cierto número de tratados limitando de las aguas neutras al alcance del cañón desde las costas, preconiza la adopción del criterio del alcance del cañón y, al mismo tiempo, pretende definir la extensión

(147) Arthur Nussbaum. Op. Cit., Pág. 177.

(148) E. de Vattel. "The Law of Nations or the Principles of Natural Law". Colec. "The Classics of..." Washington, 1916. (Libro I, Cap. XIII). Páginas 108 y 109.



exacta de tal alcance. Propone la distancia de tres millas, que es, seguramente, dice, por el estado de la artillería, la distancia más grande donde una bala puede ser proyectada (149). Después de él, los autores comenzaron a identificar el alcance del cañón con el límite de las tres millas, límite que, por otra parte, era más adaptable que la fórmula abstracta propuesta por Hykershoek (150).

Se estima, sin embargo, que en la época de Hykershoek el alcance máximo del cañón era de 700 metros - (151). Hasta 1814 parece que no llegaba a los 2000 metros y más bien se aproximaba a los 1500 (152). Es posible - que Galiani haya fijado la distancia de tres millas como una especie de transacción entre el alcance de las armas realmente obtenido y ciertas unidades de medida empleadas en aquel tiempo y haya llegado a la conclusión de - que la medida que indicara el alcance de las armas en derecho -no obstante el alcance real- no debía ser más pequeña que la unidad de medida empleada entonces univer-

(149) Gilbert Gidel. "La mer territoriale et la zone contigue." *Recueil des Cours*, 1934, II. Pág. 154.

(150) Raestad. *Op. Cit.*, Pág. 125.

(151) Ernest Nys. "Le droit international." Bruselas, - 1904. T. I, pág. 507.

(152) Christopher B. V. Meyer. "The Extent of Jurisdiction in Coastal Waters". Leiden, 1937. Pág. 37.

salmente en la navegación, es decir, una legua. (153)

Como quiera que sea, fueron los Estados Unidos de América los primeros que establecieron en la práctica internacional la identificación sostenida en la doctrina por Calizani entre el alcance del cañón y la distancia de tres millas. Esta asimilación, sin embargo, no podía ser sino pasajera, donde la verdad se encontraba a merced de los progresos de la balística. Fue, en efecto, de 1860 a 1865 que la falta de armonía entre los dos términos de igualdad llegó definitivamente a hacerse notoria. Había que escoger entre el alcance efectivo del cañón y el alcance ficticiamente considerado en tres millas. (154).

2.- Doctrina.-

La llamada regla de las tres millas ejerció en el pasado una influencia considerable entre los tratadistas de Derecho Internacional, pero, a medida que fue pasando el tiempo y la desigualdad entre la teoría y su fundamento (o sea el alcance del cañón) comenzó a hacerse más y más notoria, la doctrina fue variando paulatinamente, y hoy encontramos que la mayor parte de los autores favorece una extensión superior, pues considera tal

(153) *Ibid.*

(154) Gidel. "Le droit international public de la mer."
T. III, Page. 46-50.

distancia insuficiente para proteger los diversos intereses del Estado ribereño. Existen, sin embargo, quienes - la defienden independientemente de la discordancia mencionada, y desaligan la regla, como tal, del hecho que, en un momento dado, la engendró. Se trata, principalmente, de autores ingleses y norteamericanos (155), que se hacen sino tratar de apoyar la política de sus respectivos Estados.

Refiriéndose a la regla de las tres millas, - Olivier de Ferron, dice, que si un cierto número de autores estima que se trata de una disposición de derecho consuetudinario que ha pasado a formar parte del Derecho Internacional, un número mayor le niega todo carácter obligatorio y todo valor jurídico. (156).

George Grafton Wilson, profesor de la Universidad de Harvard demuestra que ya, desde el siglo pasado, la regla de las tres millas era combatida por los autores. En efecto: al consultar la opinión de cuarenta y ocho tratadistas que trataron el tema con anterioridad a 1900, encontró que únicamente cinco de ellos se pronunciaban en favor de la extensión mencionada. Los restantes quedaban divididos así: diecinueve se pronunciaron por el límite del alcance del cañón; seis, por cincuenta millas e

(155) Fulton, citada por Jessup. O. Cit. pág. 64.

(156) Op. Cit. pág. 40.

más; tres, por el límite del horizonte; tres por el límite de la profundidad navegable; uno, por el límite de la autoridad efectiva; uno por un límite de diez millas y diez por límites variables basados en las mareas, la vigta, la conformación de las costas, etc. (157).

Piore afirmaba que el límite del mar territorial debía irse extendiendo junto con la distancia máxima que fueran alcanzando los cañones. Dice, que, en efecto, el ministro norteamericano Seward, propuso al ministro de la Gran Bretaña en Washington, el 16 de octubre de 1864, que se extendiese el mar territorial a cinco millas. (158).

Jessup, el distinguido tratadista norteamericano, considera la fijación del límite del mar territorial en tres millas como regla de derecho Internacional (159). Higgins y Colombos, ingleses, también se adhieren a dicha distancia (160).

Hall, dice que es de dudarse que el límite de las tres millas se haya alguna vez fijado en forma inequívoca, pero, en todo caso, puesto que se ha estableci-

(157) "Les eaux adjacentes au territoire des Etats" Recueil des Cours, 1923. T. I, Pág. 144.

(158) Op. Cit. Págs. 222 y 223.

(159) Op. Cit. Pág. 66.

(160) Op. Cit. Pág. 76.

de sobre una base que ya no es valedera, sería pedante-
ría adherirse a la regla en su forma actual, y quizás -
podría decirse con propiedad, que un Estado tiene teóri-
camente el derecho de ir extendiendo su mar territorial
a medida que va aumentando el alcance de las armas. Que
sea juicioso así hacerlo, continúa diciendo, es un pro-
blema diferente. En todo caso, la costumbre de conside-
rar la distancia de tres millas como el límite del mar
territorial, están tan establecida que un estado debe -
suponerse que la acepta en ausencia de manifestación ex-
presa de que reclama una extensión mayor. (161)

El eminente tratadista francés Gilbert Gidel,
dice que es imposible hablar de las tres millas, como -
constituyendo una regla de derecho Internacional común
positivo; que no puede ser más que una regla de orden -
interno para un cierto número de Estados que la han adop-
tado en la reglamentación de determinados intereses, y,
en el orden internacional, más que una regla convencio-
nal, aplicable a las relaciones de los estados que se -
han comprometido expresamente a aceptarla. (162).

Scelle, al referirse a la extensión del mar te-
rritorial, dice que, en realidad, no existe ninguna re-

(161) Op. Cit. Págs. 191 y 192.

(162) Op. Cit. Págs. 151 T. III.

gla consuetudinariamente establecida, sino sólo reglas fijadas por los Estados en forma unilateral, y con más frecuencia, en forma convencional, las cuales imponen su respeto dentro de los límites donde ellas ejerzan el poder. (163).

Smith dice que lo único que no admite discusión, ya que hay un acuerdo universal, es que la anchura del mar territorial no puede ser menor de tres millas (164). Es una de las muchas cuestiones, dice, sobre las cuales el Derecho Internacional no establece ningún acuerdo suficiente para fijar una regla indiscutible. (165)

Svedien considera que la extensión del mar territorial, nunca debe ser inferior a doce millas (166).

El destacado internacionalista peruano, Alberto Ulloa, se expresa en el sentido de que "es fácil demostrar que las reglas de las tres millas sólo ha sido un expediente práctico para establecer sin disputas un dominio estatal. Fundamentalmente nunca hubo acuerdo sobre la extensión del mar territorial. Cada estado lo de-

(163) Georges Scelle. "Cours de Droit International Public". París, 1948. Pág. 425.

(164) H.A. Smith "The Law and Custom of the sea". Londres 1954. Pág. 15.

(165) Op. Cit. Pág. 17.

(166) "An Introduction to the Law of Nations". New York, 1955. Pág. 193.

terminó conforme a su criterio e a las exigencias que lo impulsaban en un momento dado, a fijar una extensión que oponer a la actividad de diverso tipo de otros estados.

"El fundamento primordial del concepto de mar territorial fue la defensa de los estados. La idea de la defensa resultó después delimitada en mérito de los progresos de las artes militares; pero substancialmente el mar territorial se erigió para la protección y defensa de los estados. Tan es así, que, para su medida, se reconoció el criterio del alcance del tiro del cañón o de las tres millas. Pero todo este criterio ha caducado. Ha caducado porque es inútil al concepto de la defensa. Es totalmente inútil dentro de la realidad contemporánea porque no habría zona alguna de mar, ni de tres, ni de docientas, ni de mil millas, que fuera hoy suficiente para servir de defensa al estado. Son tales los progresos de las armas aéreas, de las armas submarinas, de la artillería a larga distancia, de las grandes unidades navales, que la medida resultaría irrisoria, y ningún estado, por el simple hecho de tener o proclamar una zona de mar territorial, está protegido contra las posibilidades del ataque de un agresor o de un enemigo". (167)

(167) "Derecho Internacional Público". T. I, Pág. 561, Madrid, 1957.

J. M. Yepes dice, al referirse a la regla de las tres millas, que va siendo justamente relegada entre las curiosidades de una época desaparecida para siempre. Agrega que ella no ha sido sino el sofisma de que se valían los grandes Estados para enviar sus barcos pesqueros hasta las propias costas de los estados débiles e indifeg sos. (168) En otro lugar (169) se refiere a dicha regla como una de las grandes mixtificaciones de la historia. Agrega que no existe ningún principio, ni consuetudinario ni convencional, que fije a una extensión determinada los límites del mar territorial y que el único principio cierto es el derecho que posee todo estado marítimo a ejercer su propia soberanía sobre una zona más o menos grande del mar que baña sus costas. Este, dice, es un principio de derecho natural que emana del derecho fundamental de conservación inherente a todo miembro de la comunidad internacional.

3.- Prácticas de los Estados y Conferencias Internacionales.

(168) "Plataforma Continental y Mar Territorial", Artículo aparecido en "El Tiempo" de Bogotá del 27 de noviembre de 1954.

(169) "Les nouvelles tendances du Droit International de la Mer et le Droit International Americain". Paris, 1956. Pág. 17.

No solo en la doctrina sino tambien en la práctica, ha habido uniformidad absoluta respecto a la extensión del mar territorial. Basta citar algunos ejemplos - para poner en relieve que las diferencias en ese sentido se remontan a tiempos ya muy lejanos y no relativamente - próximos como pudiera pensarse y que algunas reclamaciones superiores a tres millas, que desde entonces se han mantenido, son anteriores a la promulgación por los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, de las respectivas leyes que fijaron sus mases territoriales en la mencionada extensión.

Noruega desde 1745 se adjudicaba el monopolio pesquero hasta una distancia de cuatro millas de sus costas. (170)

En España, durante el reinado de Carlos III, - surge la primera declaración categórica que fija el mar territorial en seis millas marítimas. Tuvo lugar en Cédula del Consejo de Hacienda el 17 de diciembre de 1760, - donde se aclaraba el artículo 11 del Tratado de Paz con Inglaterra. (171).

Suecia, desde la promulgación de la ley del 26 de mayo de 1779, ha venido fijando la anchura de su mar

(170) Fulton, citado por Jessup. Op. Cit. Pág. 32.

(171) Luis Orcasitas Llorente. Op. Cit. Pág. 351.

territorial en cuatro millas marítimas. (172)

Las declaraciones anteriores revisten extraordinaria importancia en virtud de que los países respectivos, desde entonces, se han mantenido fieles a su política y porque dichas declaraciones fueron formuladas con anterioridad a la independencia de los Estados Unidos de América y al Customs Consolidated Act de 1876 por medio de la cual la Gran Bretaña fijó definitivamente su mar territorial en tres millas marítimas.

Un análisis del derecho positivo en tiempos recientes pone de relieve la gran diversidad de criterios existentes entre los países respecto a los múltiples problemas que surgen del mar territorial. Consciente de ello, el Consejo de la vieja Sociedad de las Naciones incluyó el tema entre las materias de derecho internacional cuya unificación sería apetecible y realizable. El punto más interesante del tema fue, sin duda, el relativo a la anchura del mar territorial.

Entre las cuestiones sometidas a la consideración de los Estados por el Comité Preparatorio, el punto mencionado se encontraba redactado de la siguiente manera:

"III - Extensión de las aguas territoriales.

a) Extensión de las aguas territoriales sometidas

(172) Société des Nations. Doc. Cit. Pág. 32.

das a la soberanía del Estado (tres millas, seis millas, alcance del cañón, etc.)

b) ¿Reconoce el Estado la pretensión de otro Estado extranjero fundada en la costumbre, en la configuración geográfica particular o en otros motivos de ejercer la soberanía sobre aguas territoriales más extensas que aquellas sobre las que el primer Estado ejerce su propia soberanía, a lo largo de sus costas?

c) ¿Pretende el estado ejercer derechos más allá de las aguas territoriales sometidas a su soberanía? En la afirmativa ¿Cuáles son esos derechos; en qué se fundan; se reclaman en una zona de extensión limitada, o sin limitación precisa en las aguas vecinas de sus costas, pero fuera de las aguas territoriales?

d) ¿Reconoce el estado la pretensión de un estado extranjero, al ejercicio de ciertos derechos, más allá de las aguas territoriales, sometidas a la soberanía de este último?

e) Sea cual fuere el derecho existente ¿es posible y deseable un acuerdo convencional sobre alguna de las siguientes alternativas?

1º.- Fijar una extensión única para las aguas territoriales de todos los estados y a todos los efectos.

2º.- Fijar una extensión única para las aguas territoriales de cada estado a todos los efectos, yudieg

do ser diferente esa extensión, para los distintos estados en razón de circunstancias particulares.

3o.- Fijar para las aguas territoriales un límite dentro del cual ejerce el estado su soberanía, pudiendo ejercitar fuera de ese límite y en el espacio que se especifique tales o cuales derechos particulares, que se determinarían." (173)

Entre los veintidós Estados que dieron contestación al cuestionario de referencia (174) se vio una gran diversidad de opiniones. Inglaterra y sus Dominios, Japón y los Países Bajos se expresaron en el sentido de que favorecían el límite único de las tres millas. Alemania, Bélgica, Dinamarca, Egipto, Estonia y los Estados Unidos de América, aunque aceptaban dicho límite, favorecían derechos especiales fuera de él "que prácticamente lo anulan para buena parte de sus efectos" (175). Suecia y Noruega defendieron las cuatro millas; Finlandia, Italia, Letonia y Rumanía fueron partidarios de las seis millas; Francia no se mostró partidaria de una extensión determinada, sino que la hacía variar de acuerdo con los intereses que quería proteger. Dicho país comentó que consideraba muy difícil que se pudiera llegar a un acuerdo general respecto a la anchura del mar territorial, pues

(173) Société des Nations. Doc. Cit. Pág. 22.

(174) Ibid. Pág. 22 y siguientes.

(175) Sánchez de Bustamante. Op. Cit. Pág. 140.

"los intereses políticos, económicos y sociales de los - estados costaneros no sólo son diferentes, sino con frecuencia opuestos, en razón de su situación y de la configuración geográfica de sus territorios y costas". (176)

Portugal, finalmente, se mostró partidario de una anchura de diez y ocho millas. Comentó que "la fijación de una anchura uniforme para todos los fines debía ser tal que satisficiera todas las diferentes necesidades de los estados; la extensión de las aguas territoriales, no puede, de acuerdo con esto, fijarse en menos de diez y ocho millas. Debe hacerse notar que aún esta cifra es considerada por algunos estados como insuficiente para la protección aduanera y sanitaria, para el mantenimiento y la seguridad del servicio radiotelegráfico y radiotelefónico, para prevenir el ensuciamiento del mar con el petróleo, para la conservación de las diversas especies de ballenas, etc.

"En caso de que no parezca probable que este límite de diez y ocho millas obtenga la aceptación de todos los estados sería indispensable adoptar una anchura variable para cada finalidad específica. Entre estas finalidades específicas, la pesca y la cuestión de los derechos exclusivos de pesca del estado ribereño en sus -

(176) Societe des Nations. Doc. Cit. Pág. 28.

aguas territoriales, son materias de importancia vital - para todos aquellos pueblos para los que la pesca representa un complemento indispensable para su alimentación y su existencia y para los que a veces constituye la ocupación más productiva y más segura". (177)

Vemos, pues, que la mayoría de los países que respondieron al cuestionario, se mostraron partidarios de las tres millas, aunque, como dijimos, dentro del grupo se encontraban dos variantes marcadas: una que aceptaba las tres millas como extensión única y otra que fijaba tal anchura al mar territorial pero sosteniendo el derecho del estado ribereño a fijar mayores extensiones para la defensa de otros intereses.

Puesto que las Bases de Discusión no son proposiciones hechas por el Comité, sino que éste las formuló tomando en cuenta la opinión mayoritaria de los Gobiernos, la Base de Discusión número 3, quedó enunciada como sigue: "La anchura de las aguas territoriales bajo la soberanía del Estado ribereño es de tres millas marítimas".

La Segunda Comisión, o sea la que se encargó - de estudiar las Bases de Discusión formulada por el Comité Preparatorio, respecto a las aguas territoriales, se dividió en dos Subcomisiones entre las cuales se repartieron las diversas Bases para su estudio. Cuatro de éstas

(177) *Ibid.* Pág. 31.

tas, debido a su importancia, se decidieron excluir de las tareas de las Subcomisiones y tratarse por el Pleno de la Segunda Comisión. Una de ellas, fue como es lógico, la número 3 (178) sobre la cual no fue posible llegar a un acuerdo.

Como bien le comentara, el Rapporteur de la Segunda Comisión M. François, pronto se hizo evidente que, respecto a la anchura del mar territorial, la opinión estaba muy dividida. Esto se debió en gran parte a la diferencia de condiciones geográficas y económicas de los diferentes estados y partes del mundo. También porque algunas delegaciones se manifestaron preocupadas por las consecuencias que a su juicio, las reglas que se aprobasen para tiempo de paz, pudieran tener indirectamente, sobre las cuestiones de la neutralidad en tiempo de guerra.

También comenta François, que la Comisión se abstuvo de adoptar una decisión respecto que si el Derecho Internacional existente reconoce y fija la anchura del mar territorial. Debido a las divergencias de opinión que se manifestaron sobre este punto, la Comisión prefirió, de conformidad con las instrucciones que había recibido de la Conferencia, abstenerse de expresar una opi-

(178) Report of the Second Committee. Rapporteur M. François. A.J.I.L. Supplement 1930. Official Documents. Pág. 234.

nión acerca de lo que se debería considerar como derecho existente para concentrar sus esfuerzos en lograr un acuerdo en el que se determinase la anchura del mar territorial para el futuro. Lamenta, dice, tener que confesar que los esfuerzos realizados en este sentido han sido infructuosos.

Dada la importancia de su contenido, transcribimos parte del informe que François sometió a consideración de la Conferencia:

"La Comisión Preparatoria había sugerido, como base de discusión, el Plan siguiente:

"1.- Limitación de la anchura del mar territorial a tres millas.

"2.- Reconocimiento a determinados estados específicamente mencionados, de sus reivindicaciones de un mar territorial de mayor anchura.

"3.- Aceptación del principio de una zona de alta mar contigua al mar territorial, en la que el estado ribereño podría ejercer las medidas de control necesarias para impedir en su territorio o en su mar territorial, la contravención de sus reglamentos aduaneros, o sanitarios, a los atentados de su seguridad, por parte de navíos extranjeros. Estas medidas de control no deberían ejercerse a más de doce millas de la costa.

"La Comisión no pudo aceptar este plan; estos tres puntos suscitaren sucesivamente objeciones de diver-

nas delegaciones. La fijación de una anchura de tres millas, encontró oposición por parte de los estados que sostienen que no existe ninguna regla de derecho en ese sentido, y que sus intereses nacionales requirieran que se adopte una zona más ancha. La propuesta de que se reconociera una zona más ancha para dichos estados y sólo para ellos, suscitó objeciones de dos lados; por una parte algunos estados no estaban dispuestos a reconocer excepciones a la regla de las tres millas; por otra, los mismos estados mencionados, opinaban que la adopción de semejante regla sería arbitraria y no estaban dispuestos a aceptar una situación especial atribuída meramente por vía de acuerdo. La idea recogida en el tercer punto, es decir la aceptación de una zona contigua encontró apoyo en algunas delegaciones, pero no pudo servir de base para una transacción". (179)

En la 13ª sesión de la Segunda Comisión el Presidente de la misma pidió a los Representantes que definieran a título provisional, sus puntos de vista respecto a la anchura del mar territorial. Treinta y dos de los cuarenta y ocho estados que participaron en la Conferencia así lo hicieron. Los resultados pueden resumirse como sigue: Se presunciaron en favor del límite de las tres millas, los Estados Unidos de América, la Gran Bre-

(179) Op. Cit. Págs. 234 y 235.

tafia y sus Dominios, Grecia, China, Holanda y Japón. - Aceptaron dicho límite a condición de que hubiera una zona contigua adicional: Alemania, Bélgica, Egipto, Estonia, Francia, Islandia y Polonia. Defendieron el límite de cuatro millas Finlandia, Noruega y Suecia. Se mostraron partidarios de las seis millas Brasil, Chile, Italia, Rumania, Uruguay y Yugoslavia. También aceptaron dicha extensión, con la condición de que hubiese una zona contigua adicional, Cuba, España, Letonia, Persia y Turquía. Solamente Portugal y Rusia, se mostraron partidarios de doce o mas millas. (180).

Como vemos, sólo nueve estados de los treinta y dos se pronunciaron sin restricciones en favor de una anchura de tres millas.

En vista, pues, de la falta de acuerdo, no fué posible llegar a una convención sobre el mar territorial, pero sí se lograron indudablemente algunas realizaciones de importancia que comenta Don Alfonso García Robles. Eg te dice que fueron dos de naturaleza positiva y dos de carácter negativo.

"Las dos positivas consistieron, respectivamente, en la elaboración de los artículos frutos del trabajo de los dos Subcomités de la Segunda Comisión, que debían posteriormente resultar muy valiosos para la labor

(180) A.J.I.L. Suplemento Cit. Págs. 253-257.

preparatoria llevada a cabo por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, con vista a la Conferencia de Ginebra, y en haber puesto fin a la confusión que había existido durante siglos en lo tocante al status jurídico de las zonas de mar adyacentes a las costas, ya que en La Haya quedaron claramente definidas las dos nociones de mar territorial, sobre el que el estado ribereño ejerce soberanía, o sea derechos esencialmente iguales a los que tienen sobre su territorio, y zona contigua sobre la cual el mismo Estado sobre puede reivindicar el ejercicio de determinadas competencias especializadas (181).

"El tercer resultado de la Conferencia, que a pesar de su carácter negativo, fué tal vez el de mayor trascendencia, estribó en acabar para siempre con la errónea tesis, tan extendida, pero tan raramente profundizada, de que la llamada regla de las tres millas constituía una regla de derecho internacional". (182)

En La Haya, también se notó, debemos decirlo, la marcada tendencia de las grandes potencias a reducir el mar territorial al mínimo. Como acertadamente dice Gidel: "Un factor primordial de divergencia es la designación

(181) "La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial". México, 1959. Pág. 63.

(182) Ibid. En este sentido también Gidel. "La mer territoriale et la zone contigue." Recueil des Cours, - 1934, II. Pág. 138.

dad del poderío marítimo. Mientras mayor es el poderío marítimo de un Estado, más tenderá a limitar la anchura del mar territorial. Al menos así ha sucedido desde que el principio de la libertad de los mares —se habla aquí únicamente del tiempo de paz— ha triunfado definitivamente hace más de dos siglos. Una gran potencia marítima no tiene necesidad de pedir al Derecho Internacional, los medios de ejercer facultades especiales sobre una amplia zona de mar adyacente a sus costas: sus propios medios de acción bastan para asegurarse ese ejercicio... No tiene pues nada de extraño, que la Gran Bretaña, Japón y los Estados Unidos se hayan mostrado en 1930 partidarios de la reducción máxima del mar territorial". (183)

Durante la Conferencia de Ginebra de 1958, tan poco fue posible llegar a un acuerdo respecto a la anchura del mar territorial. Las conclusiones que claramente se deducen de la Conferencia de La Haya fueron completamente ignoradas por los países que se empeñan en defender la famosa tesis de las tres millas, a pesar de que dicha tesis contaba en Ginebra, con un número proporcionalmente menor de defensores.

El artículo tercero del Proyecto de la Comisión de Derecho Internacional (184) establecía lo siguiente:

(183) "Le droit international public de la mer". T.III, - pág. 141.

(184) Doc. A/3159.

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

2.- La Comisión considera que el Derecho Internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de doce millas.

3.- La Comisión, sin tomar ninguna decisión en cuanto a la anchura del mar territorial más acá de este límite, toma nota por una parte, de que muchos Estados - han fijado una anchura superior a tres millas y, por otra de que muchos Estados no reconocen esa anchura si la de su mar territorial es inferior.

4.- La Comisión estima que la anchura del mar territorial ha de ser fijada por una Conferencia Internacional.

Vamos algunos puntos de vista sostenidos por los delegados al examinarse el proyecto mencionado.

El representante del Reino Unido, en su intervención del 5 de marzo de 1958, manifestó que, a juicio de su delegación, hubiera sido preferible que la Comisión declarara en forma inequívoca que, considerada como cuestión puramente jurídica, la anchura correcta del mar territorial es de tres millas y nada más que de tres millas.

(185). "Uno de los temas que se van a discutir en la Conferencia es si se ha de conservar o no este límite de tres millas; pero para que el debate tenga sentido, su punto de partida debe de tener una base jurídica. La delegación del Reino Unido entiende que el único punto de partida posible es la regla de las tres millas, que no sólo es la tradicional y la que han respetado muchísimos Estados durante mucho tiempo, sino que además es la única que ha obtenido cierto grado de acuerdo general y de aplicación y de reconocimiento práctico. Nadie que examine los hechos imparcialmente, podrá poner en duda ni negar que si en alguna época se ha propugnado una regla que no sea la de las tres millas, de lo que se trataba era de discutir si había que abandonar la regla vigente, y que las proclamaciones unilaterales de extensión del mar territorial eran simplemente eso, y nada más que eso, careciendo, como carecían en sí mismas, de toda validez para el país que no quisiera reconocerlas.

"Desde el punto de vista jurídico, resulta aún más inaceptable la opinión de que el Derecho Internacional no fija ninguna anchura máxima para el mar territorial,

(185) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Doc. Oficiales. Vol. III. Pág. 8 (A/Conf. 13/39).

y de que todo país puede proclamar cualquier distancia - que le convenga por sus circunstancias particulares. Esta doctrina carece de fundamento jurídico, y, llevada a sus conclusiones lógicas, quitará todo sentido al principio de la libertad de los mares. Como dijo el representante de Dinamarca en la sesión anterior, esa idea ha quedado expresamente refutada en un importante pasaje del - fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso - de las pesquerías Anglo-Noruegas, según el cual la delimitación del mar ha tenido siempre un aspecto internacional; no puede depender únicamente de la voluntad del Estado ribereño basada en el derecho del país. Aunque es - indudable que el acto de delimitación es necesariamente un acto unilateral porque solo el Estado ribereño es competente para hacerlo, la validez de la delimitación con relación a los demás estados depende del Derecho Internacional (C.I.J. Recueil 1949. p. 132).-- El Derecho Internacional debe imponer su máximo, ya que sin él no habrá límites ni disposiciones fundadas en el Derecho Internacional. Aparte del límite de tres millas, no hay ninguna - otra distancia tradicionalmente admitida o generalmente aceptada. Esa distancia sigue siendo, por consiguiente, la norma, y a juicio de su delegación, constituye el derecho vigente sobre la materia." (186).

(186) Ibid.

El representante del Japón, manifestó, en la sesión celebrada el 10 de marzo, que el régimen del mar territorial queda dentro del campo del Derecho Internacional, y su anchura sólo puede determinarla este derecho, de manera que las reivindicaciones de los diversos Estados que quieren fijar unilateralmente dicha anchura, no pueden tener validez jurídica y que, de permitirse, tales prácticas conducirían inevitablemente a la marcuía.-- (187)

"El Gobierno del Japón sostiene que la regla de las tres millas, que en la práctica ha sido sancionada por una gran mayoría de Estados y que ha sido incorporada a muchos tratados internacionales, es una norma del Derecho Internacional, y que toda extensión que rebase este límite no puede ser considerada como generalmente reconocida. El fin primordial de la Conferencia es la Codificación y aunque es preciso prestar la debida atención a las modificaciones necesarias para fomentar el desarrollo progresivo del Derecho Internacional, debe tenerse siempre en cuenta que sólo se podrán alterar las normas en vigor si con ello se contribuye a ese desarrollo y se beneficia a toda la comunidad. La ampliación del mar territorial significaría una usurpación de la al

ta mar abierta a todas las naciones, y tal conducta se -
opondría al desarrollo del Derecho Internacional; por -
eso el orador abriga la sincera esperanza de que se lie-
gue a un acuerdo sobre el límite uniforme de las tres mi-
llas". (188)

El representante de los Estados Unidos, en su
intervención del 11 de marzo, dijo que el criterio de su
país respecto a la anchura del mar territorial, está de-
terminado por su invariable apoyo a la doctrina reconoci-
da universalmente, de la libertad de la alta mar, según
la cual un Estado no puede apropiarse unilateralmente de
una parte de alta mar sin el consentimiento de los demás.
Que en una época de métodos de transportes y comunicación
perfeccionados, es de vital importancia que las rutas ma-
rítimas internacionales y el aire suprayacente, no estén
sometidos al dominio restrictivo de ningún Estado, por -
respetables que sean los motivos que pueda invocar. Agre-
gó que tal doctrina es, en su sentido lato, la más equi-
tativa para todos los Estados, sean grandes o pequeños,
y no constituye una simple reliquia del pasado. Que la li-
bertad tiene, quizás mayor importancia para los Estados
pequeños que para los grandes, y que muchos Estados pe-
queños se rigen aún por el principio de las tres millas,

que ha tenido origen en su deseo de poseer una igualdad de derechos sobre la alta mar. (189).

En otra parte de su discurso, dicho delegado se expresó en los siguientes términos: "Una de las ventajas del límite de las tres millas es que da más seguridades a la navegación. Si se extendiera el mar territorial a doce millas, se suscitarían muchas dificultades. Gran parte de los accidentes geográficos y otras características que sirven todavía para la orientación visual de las embarcaciones pequeñas, no son visibles a una distancia de doce millas, y solo el veinte por ciento de los faros - existentes en el mundo, tienen una potencia luminosa de alcance superior a esa distancia; la navegación por radar tiene sólo una utilidad secundaria más allá de doce millas y muchos buques (que a menudo no quieren entrar - en el mar territorial) no están provistos de cable suficiente o equipo apropiado para anclar en las profundidades que existen habitualmente más allá del límite de las doce millas". (190)

"Se producirían inevitablemente trastornos económicos si los buques mercantes, para evitar el cruzar - mares territoriales más extendidos, hubieran de hacer trayectorias más largas y costosas, y el aumento de gastos te-

(189) *Ibid*: Págs. 25 y 26.

(190) *Ibid*. Pág. 26

drían que sufrirlo forzosamente los países que dependen del comercio marítimo para su existencia económica. Además, cualquier aumento de la anchura del mar territorial entrañaría un incremento del costo de su vigilancia. Para los países que tienen costas muy extensas, la ampliación del mar territorial, de tres a doce millas, significaría probablemente un aumento de gastos de centenares - de millones de dólares al año.

"Otro argumento contra la ampliación del mar territorial es que en época de guerra, los Estados neutrales tendrían mayores dificultades para impedir dentro de estas aguas territoriales más extensas, incursiones de buques de los beligerantes.

"En cuanto a la libertad de pesca, el orador dice que la mayoría de los Estados ribereños niegan a los demás Estados el derecho a pescar dentro de su mar territorial. Por lo tanto, si se amplía el mar territorial, se restará a la población mundial, que va aumentando a un ritmo cada vez mayor, una fuente de alimentación rica y poco costosa.

"No puede existir la menor duda de que la ampliación unilateral del mar territorial, ya sea con carácter general, ya sea en zonas determinadas, atenta contra los derechos de los demás Estados." (191)

(191) *Ibid.*

"El representante de los Estados Unidos manifiesta que le es imposible aceptar el párrafo 2 del artículo 3 del Proyecto de la Comisión de Derecho Internacional, - por el que se permite la ampliación del mar territorial hasta doce millas. Dicho límite tenderá inevitablemente a convertirse en un mínimo y suscitará cierta inclinación a admitir nuevas ampliaciones. En tal caso, los Estados con grandes recursos económicos se encontrarán en mejores condiciones de defensa que los otros. No es razonable esperar que los Estados que se adhieren a la reglamentación de tres millas admitan un mar territorial cuatro veces más ancho". (192)

El orador norteamericano añadió que, a juicio de su Gobierno, la norma de las tres millas es de derecho internacional positivo y la única sobre la cual se ha llegado a un acuerdo casi general. Dijo que las pretensiones unilaterales de mayor anchura del mar territorial, no sólo carecen de base en derecho internacional, sino que se enfrentan con el principio universalmente aceptado de la libertad de los mares. (193)

Las tres delegaciones anteriores fueron las que más apasionadamente defendieron el límite de las tres

(192) Ibid.

(193) Ibid. Pág. 27.

millas, y no por casualidad se trata de países cuyas grandes flotas pesqueras recorren todos los océanos.

Veamos cuales fueron los puntos de vista de algunas de las delegaciones que se pronunciaron en contra y que, acertadamente, sostuvieron la no existencia de la llamada "regla de las tres millas". Entre estos, encontramos dos puntos de vistas diferentes: el de aquéllos que sostuvieron que la postura de las tres millas había exigido como regla en un momento dado, pero que actualmente se encontraba en desuso, debido a que la práctica internacional se había apartado de ella en forma notoria, y - el de aquéllos que afirmaron que jamás había llegado a ser norma de derecho internacional, por no haber obtenido nunca aceptación general.

Entre los países que sostuvieron el primer punto de vista, o sea que en un momento dado la postura de las tres millas llegó a ser norma de derecho internacional, pero actualmente ya se encontraba en desuso, podemos citar a Yemen, Venezuela, Arabia Saudita y Costa Rica.

El representante del Yemen, en la sesión del 7 de marzo al referirse a la anchura del mar territorial, consideró totalmente incorrecta la opinión del representante de los Estados Unidos de que la norma de las tres millas seguía siendo indiscutible. Dijo que el derecho -

internacional es creado por la práctica de los Estados, y aunque en cierta época la norma de las tres millas hubiera sido un principio de derecho internacional, la práctica actual de los Estados ya no lo sigue. Agregó que aún cuando se sostenga que hasta ahora no se ha instituido ninguna nueva norma uniforme, es imposible negar que la norma de las tres millas ya no se observa. (194)

"El mar territorial del Yemen tiene doce millas de anchura y la delegación de este país, es partidaria de adoptar el principio de que los Estados están en libertad de fijar por sí mismos, la anchura de su mar territorial hasta una distancia máxima de doce millas" (195).

El delegado venezolano, en su intervención del 10 de marzo, manifestó que algunos países de gran tradición marítima seguían sosteniendo la existencia de una norma internacional que fija en tres millas la anchura del mar territorial, pero que tal opinión era actualmente inaceptable para la mayoría de los estados. "En realidad, un grupo de países reclama tres millas, otro grupo cuatro, un tercero seis, mientras que otros países aseguran que su mar territorial se extiende a nueve o hasta doce millas. El Gobierno Venezolano sigue manteniendo a

(194) Ibid. Pág. 16.

(195) Ibid.

este respecto el mismo criterio que expuso en la Conferencia Especializada Interamericana celebrada en Ciudad Trujillo, esto es, que no se puede negar la justicia de la demanda sostenida por la mayoría de los Estados Americanos en favor de una ampliación de la zona de su mar territorial. La norma clásica de las tres millas, ya no responde a la realidad, y las normas jurídicas deben seguir el mismo ritmo que la tecnología moderna. La cuestión de la anchura del mar territorial, requiere una revisión a fondo, teniendo en cuenta las necesidades modernas de la seguridad y de la economía. Estas son las consideraciones sobre las que descansa la ley venezolana de 1956, sobre el mar territorial, la plataforma continental, la protección de las pesquerías y el espacio aéreo, en la cual se declara que el mar territorial del país tiene una anchura de doce millas. La delegación de Venezuela desea dejar bien sentado que nunca aceptará el anticuado límite de tres millas. No se puede hacer caso omiso de la evolución del pensamiento jurídico ni de los intereses políticos predominantes de ciertos países" (196).

El 13 de marzo el representante de Arabia Saudita, se expresó en los siguientes términos:

"El que la Comisión no haya podido llegar a un

acuerdo sobre la cuestión fundamental de la anchura del mar territorial, se debe principalmente a la redolcitrante actitud asumida por un puñado de partidarios del anacrónico límite de las tres millas, que ya no responde a las necesidades actuales. Esa actitud no se ha modificado en los veintiocho años transcurridos en la Conferencia de La Haya, en la cual hizo fracasar la valiosa labor preparatoria de muchos años. A la presente Conferencia, incumbe encontrar una solución satisfactoria de esa cuestión que, siendo más de índole jurídica, entraña esencialmente aspectos políticos y nacionales de la mayor importancia". (197)

"El representante del Reino Unido ha atribuido escasa utilidad a la tarea de examinar el origen de la anchura del mar territorial, porque ello socavaría la posición de los partidarios del límite de las tres millas. Por lo tanto, es preciso recordar que el concepto del dominio del Estado ribereño sobre su mar territorial, se funda en el principio de la defensa propia, que es el más antiguo de los derechos y de los deberes de toda comunidad. Pero las exigencias de la seguridad cambian con los tiempos, lo mismo que el criterio de delimitación, - que primero fué la distancia navegable en dos días, luego el alcance del horizonte visual, y más adelante el alcog

ce de un disparo de cañón, calculado entonces en tres millas. Toda una serie de fallos de los Tribunales, tanto de los Estados Unidos, como del Reino Unido, confirmaron este último criterio, y lo mismo se hizo en buen número de tratados internacionales concertados durante el siglo XVIII.

"Con el nacimiento de nuevos intereses económicos, la realización de progresos científicos y tecnológicos, y la aparición de nuevas amenazas para la seguridad de los Estados, ha llegado el momento de dar otro paso en el desarrollo del derecho internacional. En verdad, los Estados se han visto obligados por la fuerza de la necesidad, a ejercer su dominio sobre fajas más anchas de mar territorial, y esta práctica ha sido reconocida. Mediante las nuevas prácticas que sustituyen a las antiguas, se crea el derecho internacional." (198)

El delegado de Costa Rica, en su intervención del 17 de marzo, manifestó lo siguiente: "La cuestión de la anchura del mar territorial debe resultar más fácil de solucionar que en La Haya, ya que la institución de la zona contigua obtiene una aceptación general y que no se ponen en entredicho los intereses especiales del Estado ribereño sobre las zonas pesqueras contiguas. No obstante, subsisten algunas diferencias fundamentales de opinión. -

(198) *Ibid.* Págs. 36 y 37.

El orador abunda en la opinión de que la regla de tres millas no es desde luego, la única conocida en el derecho internacional, pero insiste en que no puede negarse su existencia ni su pasada importancia. Tampoco puede aceptar el argumento de que el límite de las tres millas ha dejado de aplicarse sólo como consecuencia de los modernos avances en balística. La realidad es que ha dejado de ser una norma satisfactoria, porque ya no obtiene una aceptación lo suficientemente amplia para que se le considere como una regla de derecho internacional consuetudinario, que obligue a toda la comunidad de naciones. Ni siquiera esta reconocida por una mayoría de Estados; el único punto sobre el que se está de acuerdo, es que "las tres millas representan un mínimo irreducible" (199).

Las delegaciones de Perú, Polonia, Tunes, Colombia, Checoslovaquia, México, Irak y la R.A.U., sostuvieron que el límite de las tres millas, jamás había llegado a ser norma de derecho internacional. Transcribiremos en su parte conducente, algunas de las opiniones de los delegados de dichos países.

El representante del Perú, en la sesión del 5 de marzo, dijo que era significativo que determinados e importantes Estados marítimos que empezaron por sostener sus derechos de dominación sobre el mar, sólo se hayan

(199) *Ibid.* Pág. 57.

convertido en defensores de la libertad de los mares, -- cuando su marina mercante, cada vez más importante, ha -- empezado a navegar por mares alejados de sus costas. Ci- ta como excepción a los Estados Unidos, diciendo que siem- pre ha propugnado la libertad del mar, incluso cuando sólo lo poseían una pequeña armada y una pequeña marina mercan- te (200). En otra parte de su discurso dijo que la llang- da regla de las tres millas, no obtuvo nunca aceptación general, ni quedó consagrada por ningún instrumento co- lectivo internacional. y que sólo fué mencionada en algu- nos acuerdos bilaterales o parciales (201).

El delegado de Polonia dijo que los oradores -- partidarios del establecimiento de las tres millas, que parecían estar en minoría, aducían que dicha norma había adquirido obligatoriedad por el hecho de ser la única ge- neralmente reconocida y aplicada en la práctica. Dijo -- que dicho argumento no estaba respaldado por la realidad, y que en 1930, más de los dos tercios de los Estados re- presentados en La Haya se habían opuesto a ella. "Sus -- sostenedores difícilmente podrán aducir que ha adquirido vigencia tan sólo por ser históricamente el más antiguo principio establecido. Los representantes de los países escandinavos ya arguyeron en La Haya que su norma de cog

(200) Ibid. Pág. 6.

(201) Ibid. Pág. 7.

tro millas era más antigua que la del límite de tres millas. Uno de los partidarios del límite de tres millas - invoca la autoridad de Gidel quien, sin embargo, ha declarado expresamente que, a su juicio, la norma de las tres millas no era una norma de derecho internacional. - En la práctica dicha norma es una de tantas. Los países escandinavos aceptan el límite de cuatro millas, mientras varios países de la cuenca mediterránea han adoptado el de seis millas. Otro importante grupo de países, ha fijado la anchura del mar territorial en doce millas. En estas circunstancias, y teniendo presente que la fuente fundamental del derecho internacional es la voluntad de los Estados, se infiere claramente que el derecho deja a estos cierta libertad en la delimitación de sus aguas territoriales". (202)

El representante de Túnez, manifestó que los partidarios del límite de tres millas habían alegado que de ampliarse este límite se comprometería el principio de la libertad de la alta mar, pero que la misma concepción de derecho internacional se había apartado hasta cierto punto del principio de la libertad de navegación aunque justificadamente en las disposiciones referentes a la plataforma continental y al derecho de visita. Dijo que el artículo tercero del Proyecto no decidía nada porque

(202) Ibid. Pág. 38 y 39.

no era más que una mera exposición de la situación existente. Posteriormente citó a determinados autores para mostrar que no existía una norma universalmente reconocida, que cada Estado tiene libertad para fijar el límite de su mar territorial y que había una tendencia creciente a prolongarlo más allá de las tres millas, el cual en cualquier caso nunca constituyó un máximo. Dijo que sólo una norma sancionada por una larga práctica podría codificarse, y el límite de tres millas fué rechazado en forma concluyente en La Haya en 1930 (203).

En su intervención del 18 de marzo, el representante de Checoslovaquia dijo que la norma de las tres millas nunca había gozado del reconocimiento general en derecho internacional, como lo demuestra por ejemplo, la práctica tradicional de los Estados Escandinavos, de España y de la U.R.S.S. Lo difícil del problema, dijo es que debe mantenerse un equilibrio entre dos importantes principios de derecho internacional: el principio de la soberanía del Estado ribereño, y el de la libertad de la alta mar. Es un error afirmar que un mar territorial de más de tres millas de ancho, restringe la libertad de los mares. Por otra parte, la dificultad no quedaría resuelta aclarando simplemente que el Estado ribereño puede fijar libremente la anchura de su mar territorial sin

(203) *Ibid.* Pág. 45.

aplicar ningún criterio objetivo. El único procedimiento apropiado para buscar una solución, es examinar la práctica de los Estados, que proporciona una indicación de la dirección que ha de seguir la codificación del derecho internacional en esta cuestión (204).

Finalmente, transcribiremos un párrafo del discurso del representante de México, en su intervención - del 19 de marzo: "La delegación de México, está de acuerdo con las delegaciones que han declarado que la llamada norma de las tres millas no ha sido jamás observada de modo general, ni siquiera en su época de mayor aplicación. Lo más que puede decirse, es que durante el siglo XIX y a comienzos del siglo XX, la mayoría de los Estados entonces existentes, aceptaban la distancia de las tres millas como límite de la jurisdicción de facto del estado ribereño más que como un principio jurídico. En realidad, la antigüedad de la llamada norma de las tres millas, es poco de importancia para los debates de la Conferencia. La misión de la Conferencia es realmente codificar el derecho internacional de forma que se adapte a las condiciones imperantes en 1958. La Conferencia tiene que determinar cuál es la situación actual respecto a la delimitación del mar territorial, y decidir que anchura considera actualmente la mayoría de los Gobiernos representados en la Conferencia, que satisface las necesidades -

(204) *Ibid.* Pág. 61.

de sus respectivos países.

"Después de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional, celebrada en La Haya en 1930, una autoridad tan distinguida como el profesor Gidel, declaró que ya no era posible considerar la regla de las tres millas como norma del derecho internacional positivo, para fijar el límite máximo del mar territorial. Gidel dijo que sólo podía considerársele como norma de derecho interno de los Estados que la hubiesen adoptado o como norma de Derechos Internacionales convencional para los Estados que la hubiesen aceptado expresamente en un tratado destinado a regir sus relaciones mutuas" (205).

Las citas anteriores bastan para poner de relieve la fuerte reacción que suscitaron entre las diversas delegaciones los que trataron de apoyar el límite de las tres millas aduciendo que era norma de derecho internacional. Después de las intervenciones anteriores no podía haber la menor duda de que la gran mayoría de los países no estaban dispuestos, como tampoco lo estuvieron en La Haya, a aceptar la famosa fábula defendida por las grandes potencias. La reacción que surgió en Ginebra, sin embargo, fué más intensa que la ocasionada en 1930. Basta decir, que en La Haya nueve países se mostraron partidarios de las tres millas, mientras que en Ginebra

(205) Ibid. Pág. 65.

solo habo una proposición en este sentido, la griega - (206), que posteriormente fué retirada por dicha delegación, puesto que estaba condenada de antemano al fracaso. Ya ni el Reino Unido, ni los Estados Unidos se atrevieron a hacer proposiciones semejantes. La Gran Bretaña, en efecto, propuso una extensión de seis millas aclarando que - "las extensiones de dicho límite no menoscabarán, sin embargo, los derechos existentes de paso para aeronaves y buques, incluidos los buques de guerra, más allá de tres millas" (207). Después de varias modificaciones, la propuesta de la delegación de Estados Unidos consistía en - fijar al mar territorial una anchura máxima de seis millas, pero, hasta una zona máxima de doce, el estado ribereño tendría los mismos derechos respecto a la pesca y a la explotación de los recursos vivos del mar que en su mar territorial, con la salvedad de que dichas facultades quedarían subordinadas al derecho de los buques de cualquier Estado que hubieren pescado regularmente durante - los cinco años anteriores. (208).

Las propuestas que llegaron a la recta final, y sobre las cuales la Comisión tuvo que pronunciarse, - fueron únicamente seis. Todas, sin embargo, fueron rechazadas.

(206) Doc. A/CONF. 13/C.1/L. 136.

(207) Doc. A/CONF. 13/C.1/L. 134.

(208) Doc. A/CONF. 13/C.1/L. 159/Rev. 2.

sadas (209). La única que logró el mismo número de votos positivos y negativos, fué la de México y la India, que establecía el derecho del estado ribereño de fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite de doce millas marinas (210). En las otras proposiciones, el número de votos en contra fué superior al número de votos a favor.

Debe mencionarse, sin embargo, la propuesta egipciense (211) que fué dividida en dos partes, la segunda de las cuales sí fué aprobada, pero esta no se refería propiamente, a la anchura del mar territorial. En efecto, la primera parte de la propuesta fijaba el mar territorial en seis millas marinas, pero esta fué rechazada por cuarenta y ocho votos en contra, once a favor y veintitrés abstenciones. La segunda parte, que establecía una zona de derecho exclusivo de pesca para el estado ribereño hasta una distancia de doce millas marinas, fué aprobada por treinta y siete votos a favor, treinta y cinco en contra y nueve abstenciones. Esta disposición, aprobada por la Primera Comisión, fué rechazada, sin embargo, por el pleno de la Conferencia, en sesión del veinticinco de abril. Aunque obtuvo treinta y cinco ve-

(209) El resultado de las votaciones fué tomado del informe de la Primera Comisión. (Doc. A/CONF. 13/L. 28/Rev. 1).

(210) Doc. A/CONF. 13/C. 1/L. 79.

(211) Doc. A/CONF. 13/C. 1/L. 77/Rev. 3.

tos a favor, treinta en contra y veinte abstenciones - (212), no logró la mayoría de dos tercios que exige el artículo 35 del Reglamento para dar validez a las decisiones sobre cuestiones de fondo.

Igualmente, de las diversas proposiciones que fijaban una anchura para el mar territorial que se sometieron al pleno de la Conferencia, ninguna de ellas obtuvo la mayoría exigida. El problema seguía, pues, en pie.

En virtud de lo anterior, la Resolución VIII - de la Conferencia (213), fué en el sentido de pedir a la Asamblea General de las Naciones Unidas que, en su Décimo Tercer Período de Sesiones, estudiara la cuestión relativa a la oportunidad en que habría de convocarse a una Segunda Conferencia Internacional de Plenipotenciarios, a fin de que se examinaran de nuevo las cuestiones que habían quedado pendientes de solución, o sean la anchura del mar territorial y los límites de las pesquerías.

En su Décimo Tercer Período de Sesiones, la Asamblea General acordó convocar a una Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esta tuvo lugar en la misma ciudad de Ginebra, del 17 de marzo al 27 de abril de 1960. Lamentablemente, a un año de su celebración todavía no se habían publicado los do-

(212) Conf. de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Doc. Oficiales. Vol. II: Sesiones Plenarias. - Pág. 45.

(213) Doc. A/CONF. 13/L. 56.

documentos respectivos por lo que nos es imposible hacer - un análisis más o menos extenso de los acontecimientos - que ahí tuvieron lugar.

Daremos, sin embargo, una idea de las proposiciones más interesantes, valiéndonos de unas breves publicaciones que estuvieron a nuestro alcance (214).

Ante la Comisión Plenaria se hicieron tres proposiciones que revisten gran interés: la de la U.R.S.S., otra que llamaremos de "los diez y ocho países" y la - ocupada por Canadá y los Estados Unidos.

La proposición soviética fué en el sentido de permitir a cada Estado determinar la anchura de su mar territorial, dentro de los límites de tres a doce millas, y disfrutar de una zona exclusiva de pesca hasta la distancia de doce millas de sus costas.

La propuesta revisada presentada por México, - Venezuela y diez y seis Estados afro-asiáticos (Etiopía, Ghana, Guinea, Indonesia, Irak, Irán, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Filipinas, Arabia Saudita, Sudán, Tánzania, República Árabe Unida y Yemen), fué del tenor siguiente:

Art. 1º) Todo Estado tiene el derecho de fijar

(214) Arthur H. Dean. "The Second Geneva Conference on - the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the - Seas". A.J.I.L. Oct. 1960. Págs. 751 y sigtes.

"México en la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Datos consignados - en MEXICO DE HOY, publicación de la Secr. de Rel. Ext. marzo-abril, 1960.

la anchura de su mar territorial, hasta un límite de doce millas marinas, medidas a partir de la línea de base aplicable.

Art. 2º) En los casos en que la anchura del mar territorial de un Estado sea menor de doce millas marinas medidas como se establece en el artículo anterior, el Estado tendrá una zona de pesca contigua a su mar territorial en la cual ejercerá los mismos derechos de pesca y explotación de los recursos vivos del mar que en su mar territorial. Esa zona de pesca se medirá a partir de la línea de base aplicable desde donde se mida la anchura del mar territorial, y podrá extenderse hasta un límite de doce millas marinas.

Art. 3º) Un Estado que haya fijado en menos de doce millas marinas la anchura de su mar territorial o de la zona de pesca contigua tendrá derecho a ejercer, frente a cualquier otro Estado que haya efectuado una delimitación más amplia, la misma soberanía o los derechos consignados en el art. 2º hasta un límite igual a los límites fijados por el otro Estado.

Art. 4º) Todo Estado está obligado a expedir las disposiciones legislativas y reglamentarias pertinentes para evitar que sus nacionales pesquen dentro del mar territorial y de la zona de pesca de otros Estados, a menos que sean autorizados al efecto por las autoridades competentes del Estado ribereño correspondiente.

Art. 5º) Ninguna de las disposiciones de la presente Convención habrá de interpretarse en el sentido de impedir que se concluyan, conforme a las normas de derecho internacional establecidas, acuerdos bilaterales o multilaterales de carácter regional entre Estados que tengan intereses comunes, para reglamentar todas las cuestiones concernientes a la pesca.

Artº. 6º) Las disposiciones precedentes, no afectarán en manera alguna al status jurídico de las aguas históricas.

La propuesta coauspiciada por Canadá y los Estados Unidos establecía un mar territorial de seis millas y una zona de pesca adicional de otras seis millas. Sin embargo, cualquier Estado que hubiese practicado la pesca en la zona aludida durante un período base de cinco años, comprendido entre el 1º de enero de 1953 y el 1º de enero de 1958, tendría derecho a continuar haciéndolo por un período de diez años a partir del 31 de octubre del año 1960.

El resultado de la votación en la Comisión Pignaria fué adverso a la proposición rusa y a la de los diez y ocho países, pues no obtuvieron la mayoría simple requerida para que fuera aceptada. La proposición canadiense norteamericana, si fué aprobada, logrando 43 votos a favor, 33 en contra y 12 abstenciones.

Esta, al someterse a votación en la sesión pig

maria, no pudo obtener la mayoría de dos tercios necesaria para que fuese adoptada por la Conferencia. Estuvo, sin embargo, a punto de lograrlo, ya que, con 54 votos a favor y 28 en contra, la diferencia sólo consistió en un voto. La falta de un país más que apoyara dicha proposición, fué definitiva.

A pesar, pues de los esfuerzos realizados, la Conferencia no pudo llegar a un acuerdo sobre las dos cuestiones que figuraban en su programa, o sea la anchura del mar territorial y el límite de las pesquerías.

El Acta Final, contiene únicamente dos resoluciones. La primera de ellas consiste en pedir a la Asamblea General que autorice las partidas presupuestarias - que se requieran para la publicación de las actas tagiográficas de la Conferencia y la segunda tiene por objeto conseguir que se amplíe la asistencia técnica a los Estados ribereños que lo deseen para mejorar y ampliar sus pesquerías y su industria pesquera, que en muchos casos tropieza con dificultades debidas a la falta de equipo moderno, de conocimientos técnicos y de capitales.

4.- Leyes y Reglamentos Vigentes.

Consideramos de gran interés dar una idea de las leyes y reglamentos relativos a la anchura del mar territorial que se encuentran vigentes en los diferentes Estados. Los datos que a continuación se citan, fueron -

tomados del cuadro sinóptico que la Secretaría de la Primera Comisión elaboró gracias a una propuesta presentada por la Delegación de México, en la Décimo Cuarta Sesión celebrada en 13 de marzo de 1958, de la Primer Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Los términos de la proposición (215) fueron - los siguientes:

"La Primera Comisión pide a la Secretaría que:

"a) - Prepare en consulta con las delegaciones, un cuadro sinóptico de las disposiciones de las leyes y reglamentos vigentes en los Estados, representados en la Conferencia, en lo que atañe a la anchura y régimen jurídico de la zona de mar adyacente a sus costas, y de las reivindicaciones que sobre la misma materia hayan formulado oficialmente los Gobiernos de dichos Estados con anterioridad a la fecha de apertura de la Conferencia;

"b) - Utilice como fuentes para la preparación de dicho cuadro, los documentos y publicaciones pertinentes de las Naciones Unidas, así como aquellos otros que puedan proporcionar las delegaciones;

"c) - Someta a la Comisión el resultado de sus labores en un plazo no superior a diez días".

Dicha proposición fue aprobada por 39 votos a favor, ninguno en contra y 26 abstenciones (216).

(215) A/CONF. 13/C. 1/L. Rev. 1.

(216) Doc. Oficiales. Vol. III. Pág. 41.

Aunque en dicho cuadro se incluyen las reivindicaciones sobre la plataforma continental, y diversos límites fijados por los Estados para propósitos especiales, como aduanas, seguridad, pesca, reglamentos sanitarios, etc., únicamente nos referiremos a los datos relativos a la anchura del mar territorial.

Del análisis del documento en cuestión (217), se obtienen las cifras siguientes:

Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Cuba, China, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Japón, Jordania, Liberia, Malaya, Nueva Zelanda, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Reino Unido, República Dominicana, Túnez y la Unión Sudafricana, es decir, un total de 22 Estados, fijan tres millas de anchura a su mar territorial.

Finlandia, Noruega y Suecia, fijan cuatro millas.

Camboja es el único país que fija cinco millas.

Deylán, Colombia, España, Grecia, India, Irán, Israel, Italia, Portugal, Tailandia, Uruguay y Yugoslavia, es decir, un total de doce Estados, señalan una distancia de seis millas.

México de nueve millas y Albania de diez.

Arabia Saudita, Bulgaria, Ecuador, Etiopía, -
Guatemala, Indonesia, Libia, República Árabe Unida, Ruan-

(217) Texto completo reproducido en el apéndice número -
11 de la obra de García Robles. Pág. 277.

nia, la U.R.S.S. y Venezuela, es decir, once Estados tienen una distancia de doce millas.

Fijan extensiones superiores Chile (50 kilómetros) y El Salvador (200 millas).

Cinco Estados se limitan a establecer que la anchura de sus mares territoriales "será de acuerdo con el Derecho Internacional".

Los veinticuatro Estados restantes o no señalan límites determinados, o se adjudican soberanía sobre las aguas superpuestas a su plataforma continental, lo que prácticamente significa fijar una gran extensión a su mar territorial.

Haciendo, sin embargo, caso omiso de estos últimos y de aquellos que dejan la delimitación al derecho internacional, vemos que únicamente veintidós Estados de cincuenta y tres establecen, en sus respectivas legislaciones, una anchura de tres millas.

5.- Nuestra Opinión.

Creemos poder sintetizar nuestra opinión respecto a la anchura del mar territorial en tres ideas fundamentales: 1) La no existencia de la llamada regla de las tres millas como norma de Derecho Internacional obligatoria; 2) La facultad de cada Estado de fijar en forma unilateral, y en atención de sus diversas necesidades, la anchura de su mar territorial; y, 3) la necesidad de

un convenio internacional que establezca un principio de carácter general, cuyo objeto sería el establecimiento - de determinados límites a las declaraciones unilaterales.

Respecto al primer punto, es poco lo que podemos agregar, pues compartimos las ideas de los diversos delegados que se manifestaron en contra, durante la Conferencia de 1958, de su existencia como norma de derecho internacional, y que ya transcribimos con anterioridad. Más concretamente, y sin negar la importancia que en el pasado pueda haber tenido dicho límite, consideramos que nunca llegó a ser una norma de derecho internacional, por no haberse consagrado en un acuerdo de carácter general y por haber existido siempre diversidad de límites en las legislaciones de los Estados. Además, como quedó demostrado, algunos países fijaron una extensión superior a tres millas, antes de que dicho límite fuera adoptado por los Estados Unidos y la Gran Bretaña, que con el tiempo, se convirtieron en los grandes propagandistas de las tres millas, porque así convino a sus intereses.

El caso de Islandia, es particularmente ilustrativo en este sentido. El Gobierno islandés, desde 1631 hasta 1662, prohibió a los extranjeros pescar a una distancia menor de 24 millas (cuatro leguas) de la costa y en el interior de las bahías que a esos efectos estaban cerradas. Desde 1662 hasta 1859 se redujo la mencionada distancia a 16 millas. En los siglos XVII, XVIII y

parte del XIX los límites de la pesca fueron siempre de cuatro leguas. Esta unidad de medida, sin embargo, varió pues al principio equivalía a 8 millas, luego a 6 y por último a 4. A fines del siglo XIX, las medidas de policía aplicadas por la autoridad danesa para mantener los límites preexistentes resultaron ineficaces y se concertó un acuerdo con el Reino Unido en que se establecía la "regla" de las diez millas para las bahías y de las tres millas alrededor de la isla. Esos límites vinieron aplicándose hasta que expiró el acuerdo en 1951, después de haber dado el Gobierno de Islandia el correspondiente aviso, de conformidad con lo previsto en sus estipulaciones. Durante esa época la reserva de peces disminuyó notablemente en virtud de la explotación excesiva. En virtud de ello, el Parlamento autorizó una ley que daba facultades al Ministro de Pesca para establecer expresamente zonas acotadas dentro de los límites de la plataforma continental y a promulgar los reglamentos respectivos para la protección de las especies ictiológicas en dichas zonas. En el reglamento publicado en 1952 se adopta el sistema de líneas de base rectas a la entrada de las bahías y se fijaron los límites de la pesca a una distancia de cuatro millas hacia el alta mar a partir de las líneas de base. En el interior de esos límites quedaba prohibida la pesca a todos los extranjeros, y con redes barrederas, incluso a los nacionales. A pesar de que cuatro países -

européens manifestaron su oposición al reglamento, las nuevas disposiciones fueron estrictamente aplicadas y, según la autorizada opinión de expertos en la materia, han determinado un cambio radical de la situación en esa rica zona pesquera (218).

Citamos el caso anterior, para poner de relieve lo que ya hemos afirmado repetidas veces, o sea el interés de las grandes potencias de reducir al mínimo el mar territorial y las zonas pesqueras (219) de los otros Estados. En determinados casos, como en el relatado, ha llegado a haber hasta cierta presión por su parte. Nadie que juzgue en forma imparcial puede negarse a admitirlo (220).

Por otra parte, ni los mismos Estados Unidos han seguido una política invariable en el reconocimiento

(218) Datos tomados de las observaciones de Islandia al proyecto elaborado por la Comisión de Derecho Internacional en su Octavo Período de Sesiones. Conf. de las N. Unidas sobre el Derecho del Mar. Vol. I. Documentos Preparatorios. Págs. 94 y 95

(219) Después de las Conferencias del 58 y del 60 ya se puede hacer distinción entre estos dos conceptos.

(220) En junio de 1958, Islandia extendió su zona pesquera hasta la distancia de 12 millas, creándose un serio conflicto con Gran Bretaña, que duró dos años y medio. Esta potencia finalmente le reconoció su derecho a Islandia a principios de marzo del año en curso. Los pescadores ingleses, sin embargo, quedaron facultados para pescar por un máximo de tres años hasta una distancia de seis millas de la costa en épocas y zonas determinadas (Revista TIME. Atlantic Edition. 10 de marzo de 1960).

de la distancia de tres millas, como con frecuencia se afirma y lo quieren dar a entender sus delegados en las conferencias internacionales. Como tendremos oportunidad de demostrar posteriormente, los Estados Unidos reconocieron la distancia de nueve millas como extensión del mar territorial en dos tratados suscriptos hace más de cien años, uno en 1848 y el otro en 1853, que aun permanecen en vigor.

Lo único que se puede afirmar del límite de las tres millas, es que, puesto que ningún país, en ningún momento de la historia ha fijado una anchura inferior, la distancia de tres millas constituye un mínimo irredugible. Pensamos que, como tal, si puede considerarse como una norma de derecho internacional y únicamente en un caso podría considerarse como un máximo: en ausencia de norma expresa del Estado ribereño que fije una anchura determinada o determinable. En efecto, si un Estado, por omisión, no tuviese una norma expresa, creemos que los otros Estados tendrían facultad para negar su reconocimiento al derecho de aquél de ejercer actos de soberanía más allá de las tres millas. Esto es, repetimos, mientras el Estado ribereño no legislase sobre la materia, pues su derecho a hacerlo en el momento que quisiese, quedaría a salvo, de acuerdo con lo que a continuación expongamos.

En nuestro concepto cada Estado tiene facultad

para fijar unilateralmente la anchura de su mar territorial. En la tercera reunión del Consejo Interamericano - de Jurisconsultos, celebrada en la ciudad de México, del 17 de enero al 4 de febrero de 1956, se reconoció en los llamados Principios de México sobre régimen jurídico del mar que "cada Estado tiene competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables, atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades económicas de su población y a su seguridad y defensa" (221). La práctica de los Estados revela que la delimitación del mar territorial, siempre ha nacido - de actos unilaterales. En consecuencia su derecho a hacerlo es incontestable.

En un principio, la utilidad del mar territorial prácticamente se limitaba a fines de defensa, pero después los fundamentos de tipo económico comenzaron a - adquirir gran importancia y el interés de los Estados ribereños sobre sus aguas adyacentes se fué agigantando. - Se reconoció que la pesca en gran escala podía ser una - fuente importantísima de riqueza, y fué entonces que los Estados con grandes flotas, con objeto de que sus pescadores tuviesen mayor espacio para el ejercicio de sus actividades, no sólo se empeñaron en conservar en sus le-

(221) Acta final de la Tercera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, México, Distrito Federal, México 17 de enero - 4 de febrero de 1956. - Unión Panamericana, Washington D.C. 1956, Pág. 33.

gialaciones el límite mínimo de tres millas, sino también pretendieron defender la existencia de una regla de Derecho internacional que obligaba a todos los Estados a aceptar dicha distancia, pero si la práctica hasta entonces había sido que la extensión de los respectivos mares se fijasen por declaraciones unilaterales, era un absurdo sostener que dicha facultad, de buenas a primeras, había desaparecido. Sin embargo, determinadas potencias pretendieron, y pretenden sostener dicho punto de vista.

En realidad, a las grandes potencias, más que su propio mar territorial, les interesa el mar territorial de las demás. Vale la pena recordar un episodio muy significativo que pone de relieve lo anterior. Cuando, hacia fines del siglo XIX, un diputado inglés reclamó al Gobierno porque la Gran Bretaña no extendía el límite del propio mar territorial frente a las pretensiones de España que lo fijaba en seis millas, Lord Salisbury congnicamente respondió que lo que le interesaban a la Gran Bretaña no era tanto el propio mar costero sino aquéllos de los otros Estados (222).

El Estado ribereño tiene, pues, facultad para fijar, dentro de límites razonables, la extensión de su mar territorial, pero para ello debe ser capaz de ejercer la debida vigilancia sobre la zona en cuestión y de

(222) Giuliano. Op. Cit., Pág. 125.

cumplir con todas las obligaciones que el derecho internacional le impone.

Ahora bien, como reconocemos que las declaraciones unilaterales en ocasiones pueden ser desmedidas, es decir, que determinados Estados, valiéndose de tal derecho, pueden hacer reivindicaciones superiores a las razonables y, mediante ellas, en vez de defender un derecho, perjudiquen al resto de la humanidad, consideramos indispensable el establecimiento de una distancia máxima para el mar territorial por vía de acuerdo general. Juzgamos, pues, un acierto el que la Comisión de derecho internacional haya establecido en el párrafo 2º del artículo 3º de su proyecto que considera que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de las doce millas. Hasta esa distancia la anchura del mar territorial puede considerarse como razonable y de acuerdo con el derecho internacional.

En resumen: 1) No existe ninguna regla de derecho internacional que fije determinada anchura al mar territorial, y lo único que puede deducirse a la luz de las anteriores consideraciones, es que la distancia de las tres millas puede considerarse como un mínimo irrenunciable. 2) El análisis de la práctica de los Estados nos demuestra que la delimitación del mar territorial siempre ha tenido su origen en declaraciones unilaterales, y, en consecuencia, existe una regla consuetudinaria

ria que autoriza dichas declaraciones; y, 3) puesto que estas pueden dar lugar a pretensiones injustificadas o - excesivas, consideramos indispensable que, por vía de - acuerdo general, se establezca para todos los países una distancia máxima que sirva de límite a sus declaraciones. En nuestro concepto, fué un acierto el que la Comisión - de Derecho Internacional haya propuesto la fijación de - tal distancia en diez millas marítimas.

CAPITULO TERCERO

EL MAR TERRITORIAL EN EL GOLFO DE CALIFORNIA

I.- EL MAR TERRITORIAL MEXICANO

1.- Legislación Vigente.

México fija su mar territorial en nueve millas marítimas. El artículo 17 de la Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el "Diario Oficial" del 3 de julio de 1942, establece lo siguiente:

Son bienes de uso común:

I.- El espacio aéreo nacional.

II.- El mar territorial. Este comprende:

1º. Las aguas marginales hasta la distancia de nueve millas marítimas (16.668 metros), contadas desde la línea de la marea más baja, en la costa firme, en las riberas de las islas que forman parte del territorio nacional, en los esteros que se comunican con el mar, permanente o intermitentemente y en los ríos que desembocan en el mar (223); y

2º. Las aguas interiores que se extienden desde el límite de las aguas marginales hasta tierra firme. En las aguas adyacentes al mar territorial, hasta

(223) Ya en 1935, se había establecido la misma distancia por decreto publicado en el "Diario Oficial" del 31 de agosto de 1935.

la distancia que fijen las leyes especiales, la Federación podrá tomar las medidas de policía o para su defensa que estime oportunas.

Como se desprende de la lectura del texto anterior, la ley general de Bienes Nacionales designa con el nombre de "Aguas marginales" a la zona de mar adyacente a las costas del país, sobre la cual el Estado ejerce soberanía, es decir, el mar territorial propiamente dicho. La expresión "Aguas marginales", como ya lo señalamos anteriormente, es desafortunada, puesto que siendo el margen en el sentido que nos interesa, la extremidad de una cosa, en el caso concreto, o sea en el territorio nacional, también serían aguas marginales las de un lago o un río que sirviese de límite entre dos países. Así en México, el Río Bravo, que en parte, sirve de límite entre dicho país y los Estados Unidos de América.

Continuando con el artículo 17 de la ley, vemos que ésta incluye dentro del concepto de mar territorial no sólo a las llamadas aguas marginales, sino también a las interiores.

La terminología empleada en el artículo es en extremo inconveniente, pues ya hay un consenso universal respecto al alcance de los términos empleados en el Derecho del Mar. Actualmente nadie discute el derecho que tienen los buques de cualquier nacionalidad de gozar del

derecho de tránsito inofensivo a través de la zona conocida con el nombre de mar territorial, pero este derecho de ninguna manera se hace extensivo a las llamadas aguas interiores, donde la soberanía del estado ribereño se ejerce de una manera absoluta. Actualmente pues, existe un acuerdo general respecto a la terminología que debe emplearse para la designación de los diversos espacios marítimos.

En virtud de lo anterior, sería conveniente modificar el artículo 17 de la ley general de Bienes Nacionales, por lo que respecta a los términos empleados.

El derecho de México de fijar en nueve millas marítimas su mar territorial es indiscutible. En primer lugar, porque, según creemos haber demostrado, cada Estado tiene facultad para fijar unilateralmente, aunque dentro de límites razonables, la anchura de su mar territorial, y en segundo, porque dicha distancia está autorizada por el derecho internacional, pues, de acuerdo con la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, lo que éste no autoriza es fijar una anchura superior a las doce millas.

2.- Práctica Tradicional.

Sin embargo, el hecho de que México establezca una distancia de nueve millas en su legislación vigente, reviste extraordinario interés en virtud de que dicha p2

lítica se encuentra avalada por una práctica que se remonta a más de un siglo. En efecto, de 1848 a 1908 México concertó trece tratados bilaterales en los que se acordó reconocer al mar territorial una anchura de nueve millas en siete casos y de veinte kilómetros en los restantes. Algunos de estos tratados tienen singular trascendencia en virtud de que no contienen cláusulas que limiten el concepto de mar territorial. Es decir, que los derechos que se reconocía cada uno de los Estados contratantes sobre él, eran de la misma amplitud que los que actualmente gozan todos los países del mundo en su mar territorial. Otros de los tratados sí establecían limitaciones, pues los derechos reconocidos se referían a competencias especializadas.

A continuación nos referiremos a estos documentos tan valiosos para poner de relieve la práctica mexicana.

A.- El Tratado de Guadalupe Hidalgo y el Tratado de Límites de 30 de diciembre de 1853.

El Tratado de Guadalupe Hidalgo, suscripto entre México y los Estados Unidos en 1848, es, sin duda, el más importante, no sólo por ser el más antiguo de ellos, sino por haber sido acordado con una potencia que siempre se ha postulado como acérrima defensora de la llamada regla de las tres millas.

En virtud de la importancia que reviste este -

Tratado, hemos considerado prudente suministrar algunos datos respecto a él que, como es sabido, puso fin a la guerra entre México y los Estados Unidos y por el cual aquél perdió una gran extensión de valiosos territorios.

El 15 de abril de 1847^m el Secretario de Estado de los Estados Unidos, se dirigió a Nicholas P. Trist comunicándole que había sido nombrado por el Presidente de dicho país para negociar un tratado de paz con México (224).

El Comisionado permaneció varios meses en este país, tratando de lograr su objetivo, pero no pudiendo llegar a un acuerdo con el Gobierno Mexicano, fué mandado llamar el 16 de noviembre del mismo año. En la nota se le decía que puesto que México no sólo se había negado a aceptar las condiciones liberales (sic) de los Estados Unidos, sino que había insultado al país proponiendo unos términos cuya aceptación los degradaría ante los ojos del mundo y sería justamente censurada por todo el pueblo americano, se consideraba sin objeto la estancia de Trist en México; que el Presidente había decidido no hacer ninguna otra oferta al Gobierno Mexicano, aunque estaría siempre dispuesto a recibir y considerar sus proposiciones. Terminaba diciendo que en caso de ya haber -

(224) William R. Manning. "Diplomatic Correspondence of the United States". Inter-American Affairs 1831-1860. Vol. VIII: México. 1831-1848 (Mid Year). Washington 1937. Doc. 3264. Págs. 201 a 207.

concluido un Tratado para cuando le llegase la presente comunicaci3n, se lo llevase a los Estados Unidos para ponerlo a consideraci3n del Presidente, pero si a3n se encontraba negociando con los Comisionados Mexicanos, tales pláticas debían inmediatamente suspenderse, aunque les debía informar a dichos Comisionados que las condiciones que hubiesen propuesto o propusieran serían sometidas -al regreso de Trist- al Presidente. Que no debía demorar su partida, sin embargo, por esperar proposiciones de los comisionados (225).

Trist, a pesar de la comunicaci3n anterior, no parti3 y permaneci3 en México decidido a llegar a un acuerdo, consciente de que su acto podía y, seguramente, sería, desaprobado por su gobierno.

Poco tiempo despues, su proposici3n de entrar en pláticas fu3 aceptada por el Gobierno Mexicano a cuyo efecto éste nombr3 los plenipotenciarios respectivos. - Transcurridos seis semanas de la primera conferencia, - las pláticas llegaron a su fin con la firma del Tratado Guadalupe Hidalgo el 2 de febrero de 1848.

A pesar de las circunstancias que habían intervenido, el Presidente Polk aprob3 el tratado y lo envi3

(225) James Buchanan, Secretary of State of the United States to Nicholas P. Trist. United States Commissioner to México. Manning, Op. Cit. Págs. 214 a 216. Ver también John Bassett Moore. "A Digest of International Law". Vol. V. Pág. 780.

al Senado para su ratificación. Este, después de deliberar del 23 de febrero al 10 de marzo y de hacerle unas pequeñas modificaciones, lo ratificó por una votación de 38 votos a favor y 14 en contra logrando así, por escaso margen, la mayoría de los dos tercios necesaria (226). - El 30 de mayo de 1848 fué aprobado por el Gobierno Mexicano.

Salvo lo que se estipuló en un tratado suscrito entre los dos países en 1853, los límites establecidos en el tratado de Guadalupe Hidalgo, son los que actualmente sirven de frontera entre México y los Estados Unidos. Es de gran importancia lo que se establece en el artículo V que a continuación transcribimos:

"La línea divisoria entre las dos Repúblicas - comenzará en el Golfo de México, tres leguas fuera de tierra frente a la desembocadura del Rio Grande, llamado por otro nombre Rio Bravo del Norte, o del más profundo de sus brazos, si en la desembocadura tuviere varios brazos; correrá por mitad de dicho rio, siguiendo el punto en que dicho rio corta el lindero Meridional de Nuevo México; continuará luego hacia Occidente por todo este lindero Meridional (que corre al norte del pueblo llamado Paso) hasta su término por el lado de Occidente; desde allí subirá la línea divisoria hacia el Norte por el lig

(226) James Buchanan to the Minister of Foreign Affairs of México. Manning, Op. Cit. Pág. 221.

dero Occidente de Nuevo México, hasta donde este lindero esté cortado por el primer brazo del Rio Gila (y si no está cortado por ningún brazo del Rio Gila, entonces haga el punto del mismo lindero Occidental más cercano al tal brazo, y de allí en una línea recta al mismo brazo); continuará después por mitad de este brazo y del Rio Gila hasta su confluencia con el Rio Colorado, y desde la confluencia de ambos rios la línea divisoria, cortando el Colorado seguirá el límite que separa la Alta de la Baja California hasta el Mar Pacífico" (227).

En la transcripción anterior vemos que la frontera de ambos países se extiende a tres leguas de la costa, es decir, a nueve millas marítimas, sin hacer ninguna otra aclaración, sin que se establezca limitación alguna. En consecuencia, no puede discutirse que lo que se tuvo en mente fué fijar la anchura del mar territorial en la distancia mencionada y, por lo tanto, que ambos países ejercerían en los respectivos espacios marítimos una soberanía esencialmente igual a la ejercida en el resto de su territorio.

Tan es así, que el Gobierno inglés el 30 de abril de 1848, por conducto de John F. Crampton, Encargado de Negocios de Washington, dirigió una nota al Secre-

(227) Texto copiado del Apéndice número 30 de la obra de García Robles.

tario de Estado de los Estados Unidos en la que se les llama a éstos la atención por el artículo V consignado en su tratado con México.

El párrafo segundo de la nota en cuestión dice que "puesto que el significado de este artículo le parece al Gobierno de Su Majestad que encierra una asunción de jurisdicción, por parte de los Estados Unidos y México, sobre el mar, más allá del límite usual de una legua marina (o tres millas geográficas) que es reconocido por el Derecho y la práctica internacionales como la extensión de jurisdicción territorial sobre el mar que baña las costas de los Estados, he recibido instrucciones de comunicar al Gobierno de los Estados Unidos que, con objeto de prevenir malas interpretaciones en el futuro, el Gobierno de Su Majestad considera debido aclarar que no puede estar conforme con la extensión de la jurisdicción marítima asumida por los Estados Unidos y México en el artículo en cuestión (228).

La respuesta del Secretario de Estado americano se encuentra redactada en los siguientes términos:

"Tuve el honor de recibir su nota de 30 de abril último donde se queja, de parte del Gobierno inglés,

(228) John P. Crampton, British Chargé d'Affaires ad interim at Washington, to James Buchanan, Secretary of State of the United States. Dec 2858. April 30, 1848. Manning, Op. Cit. Vol. VII: Great Britain. Pág. 294.

a esa cláusula del artículo V del último tratado entre México y los Estados Unidos por el cual se declara que la línea divisoria entre las dos Repúblicas comenzará en el Golfo de México a tres leguas de tierra -en vez de una legua de tierra que, usted comenta, está reconocida por el derecho y práctica internacionales como la extensión de la jurisdicción territorial sobre el mar que baña las costas de los Estados.

"En respuesta tengo que declarar que la estipulación en el tratado sólo puede afectar los derechos de México y los Estados Unidos. Si para su conveniencia mutua se ha considerado propio entrar en tal arreglo, los terceros no tienen justa causa de reclamación. El Gobierno de los Estados Unidos nunca ha pretendido, con esta estipulación, poner en duda los derechos que la Gran Bretaña, o cualquier otra potencia, pueda tener de acuerdo con el Derecho Internacional" (229)

Los documentos transcritos no dejan lugar a dudas. Los Estados Unidos y México se reconocieron un mar territorial de nueve millas marítimas en el Golfo de México. Esto se volvió a establecer en el siguiente tratado de límites celebrado entre ambos países en 1853 donde

(229) James Buchanan, Secretary of State of the United States, to John F. Crampton, British Chargé d'Affaires ad interim at Washington. Manning, Op. Cit. - Vol. VII: Great Britain.

aquéllos se trazaban "comenzando en el Golfo de México, a tres leguas de distancia de la costa, frente a la desembocadura del Rio Grande, como se estipuló en el artículo V del Tratado de Guadalupe Hidalgo; de ahí..." (230)

B.- Otros tratados.

El artículo III del tratado suscrito con Guatemala el 27 de septiembre de 1882, establece que la frontera de ambos países se inicia en "la línea media del río Suchiate, desde un punto situado en el mar a tres leguas de su desembocadura..." (231). Por la redacción de este artículo vemos que la intención de los Estados partes fué la misma que la que tuvieron México y los Estados Unidos en los tratados de 1848 y 1853. La fijación de una frontera que se inicia tres leguas fuera de tierra no puede significar otra cosa sino que cada Estado ejercería en ese espacio marítimo derechos esencialmente iguales a los ejercidos en el resto de su territorio.

El mismo alcance tiene el artículo 11 del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación celebrado entre México y Ecuador el 10 de julio de 1888, que establece que "las partes contratantes conviene en considerar como límites de la soberanía territorial, en sus costas respectivas, la distancia de veinte kilómetros, contada de

(230) Texto tomado del Apéndice número 31 de la obra de García Robles.

(231) Op. Cit., Apéndice 32.

de la línea de la marea más baja" (232).

Si se hubiera querido establecer limitación alguna, así se hubiera hecho constar. Por ejemplo, el segundo párrafo del artículo 15 del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación celebrado entre México y la República Dominicana el 29 de marzo de 1890 sí establece las limitaciones respectivas y se especifica el objeto de que cada uno de los países tenga derechos sobre una zona marítima de veinte kilómetros de anchura. Veamos los términos empleados en el texto respectivo: "Las Partes Contratantes convienen en considerar como límites de la soberanía territorial, en sus costas respectivas, la distancia de veinte kilómetros a contar desde la línea de la marea más baja. Sin embargo, esta regla será aplicada solamente para el ejercicio del registro de la Aduana, para la ejecución de las ordenanzas aduanales y para las prevenciones sobre el contrabando; pero de ninguna manera tendrá aplicación en todas las demás cuestiones de Derecho Marítimo Internacional" (233).

También encontramos limitaciones similares en los tratados concertados con Alemania (1882), con el Reino de Suecia y Noruega (1885), con Francia (1886) y con varios otros países.

(232) Op. Cit. Apéndice 33.

(233) Ibid. Apéndice 34.

Los cuatro tratados a que hicimos referencia - en primer lugar, ponen de relieve que la tradición histórica mexicana en la fijación de la anchura de su mar territorial se remonta a más de cien años, lo que sirve de excelente apoyo a la Ley General de Bienes Nacionales actualmente en vigor. Puesto que en ningún momento se fijó una distancia inferior a 9 millas o a 20 kilómetros (que equivalen a un poco más de diez millas marítimas) se trata de una política continua de extraordinario valor histórico que es un fundamento más para defender la postura de dicho país en el tan debatido tema del mar territorial)

II.- EL GOLFO DE CALIFORNIA.

1.- Bahías y Golfos.

De ordinario, la diferencia que se establece - entre una bahía y un golfo, estriba en el tamaño; se dice que la hendidura de éste es mucho mayor que la de - aquélla.

Por ejemplo, Sanchez de Bustamante, al referir se a la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional de La Haya de 1930 que estaba próxima a celebrarse, se expresa en los siguientes términos: "En nuestro sentir, y para el objeto de nuestro trabajo, los golfos no deben mencionarse en el proyecto de convenio, por

que forman parte de la alta mar y no del territorio marítimo de los Estados, salvo en la zona inmediata a la costa, idéntica a cualquier otra del mar libre. El Golfo de Vizcaya o el Golfo de México, son porciones de mar libre, más o menos cercanas a algunas costas, en que la forma angular o circular de las orillas, hace que se busque para esas regiones una denominación común, la de golfo, y un nombre particular, el de alguna de las tierras próximas. Aunque a veces se haya dado a ciertos lugares que han podido suponerse de carácter más o menos dudoso, el nombre de golfo o de bahía indistintamente, hay que reservar el primero para las partes de mar casi abierto cuya configuración hemos señalado" (234).

Para dicho autor, la bahía se caracteriza por ser una sinuosidad natural de la costa, que forma una entrada en la que el mar penetra, y que lo limita en esa entrada por lugares de tierra firme relativamente próximos, sin que por eso resulte abrigado totalmente de los vientos y de las marejadas (235).

En la práctica, sin embargo, vemos que los nombres se usan indistintamente y que determinados espacios marítimos denominados golfos, tienen extensiones muchísimo menores que otros que se consignan como bahías. La Ba

(234) Op. Cit. Págs. 187 y 188.

(235) Ibid. Pág. 188.

hía de Hudson, por ejemplo, tiene una anchura aproximada de 600 millas y una longitud cercana a las 1.000 (236), mientras que el Golfo de Saint-tropes tiene una boca que no sobrepasa los 4 kilómetros de anchura. Es difícil encontrar una explicación que justifique estas diferencias que no sea la costumbre, y el hecho de que quienes dieron nombre a estos espacios marítimos no eran técnicos en la materia.

Otro caso parecido nos lo suministra el Mar de Azov, que tiene una abertura de entrada de diez millas, y aunque después alcanza una extensión aproximada de doscientos treinta por ciento diez, se hubiera podido denominar, perfectamente, bahía.

Tomando esto en cuenta, en la III Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos (1956), y en la Conferencia de las Naciones Unidas de 1958, se consideró prudente fijar determinadas bases para establecer si tal o cual espacio marítimo podía clasificarse como bahía. - En aquél, en los llamados Principios de México sobre el régimen jurídico del mar (237), se estableció que una bahía es "toda entrante de mar bien determinada cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su

(236) Cifras tomadas de "Las Bahías Históricas". Conf. - de la N. Unidas sobre el Derecho del Mar. Vol. I. Pág. 1.

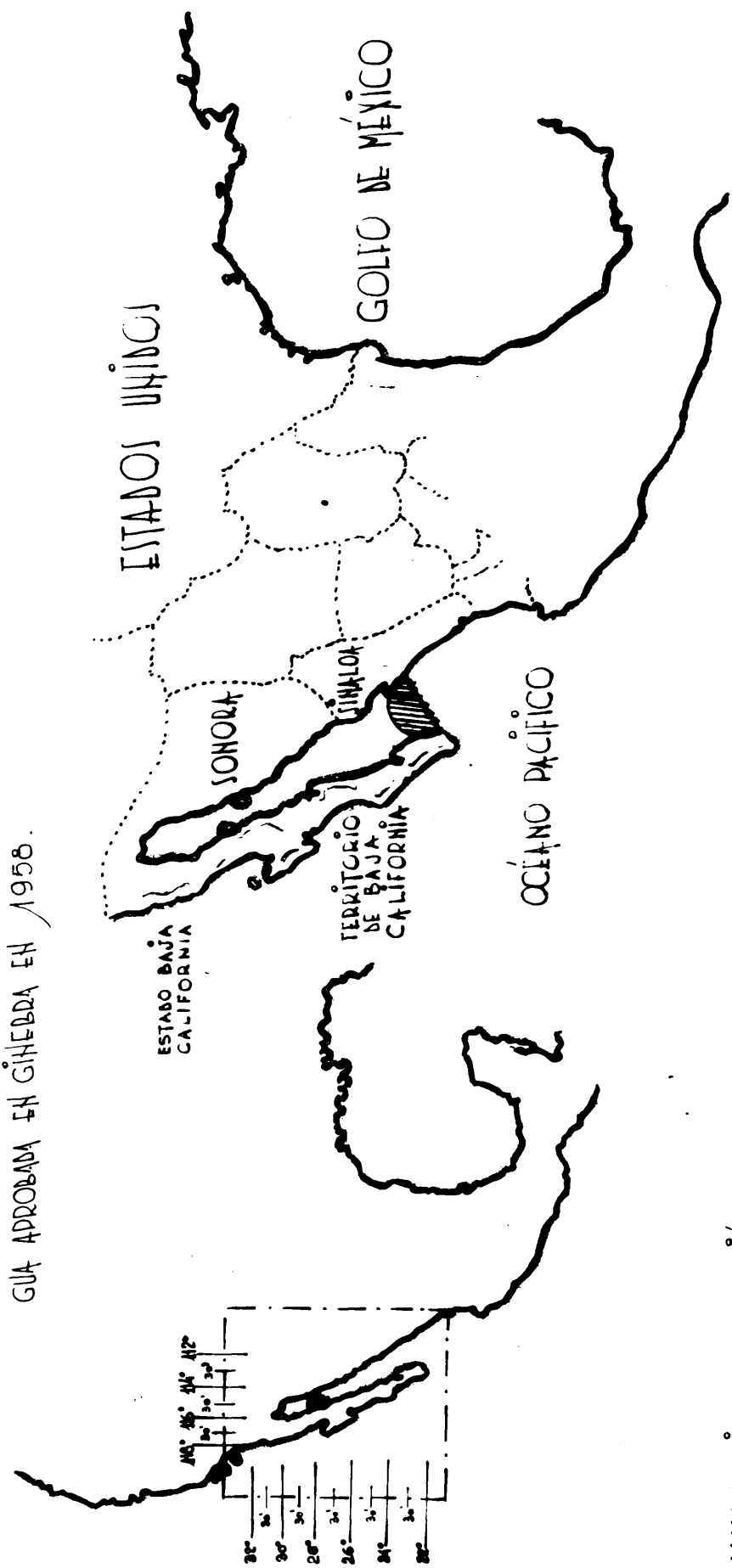
(237) Acta Final ya citada. Pág. 33.

boca sea tal que sus aguas estén comprendidas inter fin-
que terras y constituya algo más que una mera inflexión
de la costa". En la Convención de Ginebra sobre el mar -
territorial, se dice: "que una bahía es toda escotadura
bien determinada, cuya penetración tierra adentro, en re-
lación con la anchura de su boca, es tal que contiene -
aguas cercadas por la costa y constituya algo más que -
una simple inflexión de la costa". A continuación, sin
embargo, se agrega que la escotadura no se considerará -
como una bahía "si su superficie no es igual e superior
a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de
dicha escotadura" (Art. 7, párrafo 2).

Ahora bien, aplicando el sistema al golfo de -
California, según puede verse en el mapa número I, dicho
espacio marítimo corresponde a lo que el artículo 7 de -
la Convención de Ginebra considera como bahía. Al trazar
una línea entre los puntos de entrada del golfo, que sir-
va de diámetro al semicírculo respectivo, la superficie
ahí comprendida es mucho menor que la del resto de la es-
cotadura.

Basándonos, pues, en el artículo respectivo de
la Convención de Ginebra, podemos hacer la siguiente -
afirmación: El Golfo de California, para los efectos le-
gales, es una bahía.

MEMORACIÓN GRÁFICA DE QUE EL GOLFO DE CALIFORNIA ES UNA BAHÍA, DE ACUERDO CON LA FRACCIÓN 2 DEL ARTÍCULO 7 DE LA CONVENCIÓN SOBRE EL MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA APROBADA EN GINEBRA EN 1958.



***** LÍNEA DE DEMARCACIÓN

2.- BAHIAS

Para fijar el status de las aguas de las bahías, es decir, si dichas aguas pueden considerarse como interiores o como formando parte de alta mar (salvo, claro está, la zona adyacente a las costas ocupada por el mar territorial), partiendo del presupuesto de que sólo un Estado sea ribereño, se han seguido diversos criterios.

Un primer sistema que ha tenido aplicación en la Australia occidental propone considerar como territorio las aquellas bahías y golfos donde se puedan distinguir, - con el ojo desnudo, desde uno de los promontorios, a las personas y los objetos que se encuentren en el otro, basándose en que tales folgos y bahías se adentran muy especialmente en la intimidad y en la vida interior del Estado ribereño (238).

El criterio mencionado tiene el inconveniente de que la distancia que se alcanza a ver en el mar varía considerablemente si el tiempo está más o menos claro y la vista de cada persona es necesariamente diferente (239). No es, en consecuencia, un criterio estable, lo que, en ocasiones, daría lugar a serias controversias.

Un segundo sistema propuesto se basa en el sistg

(238) Fauchille. Op. cit. Pág. 374.

(239) Fauchille. Op. cit. Pág. 374.

na del alcance del cañón. Este, que no es sino un corolario del sistema que pretendía delimitar el mar territorial de acuerdo con la potencia de las armas, sostiene - que si el golfo o la bahía puede ser defendido desde los puntos de entrada, es decir, si las balas de los cañones situados en ambos promontorios se cruzan, entonces las aguas comprendidas en dichos espacios debían considerarse como interiores.

Ya Vattel sostuvo este punto de vista. "Una bahía cuya entrada puede defenderse, podrá ser ocupada y sometida a las Leyes del Soberano; e importa que así sea, ya que el país podrá ser atacado por ese lugar con mucha más facilidad que en costas abiertas a los vientos y a la impetuosidad de las olas". (240)

Ortolan defiende dicha postura diciendo que un Estado tiene la posesión de los golfos y de las bahías que encierra cuando sus escotaduras, formadas por las tierras de un mismo Estado, no sobrepasan en extensión el doble del alcance del cañón o cuando la entrada puede ser gobernada por la artillería, porque en estos casos se puede en verdad decir que los golfos o las bahías están bajo el poder del Estado Soberano del territorio (241).

(240) Op. Cit. Libro I, Cap. XXIII, Pág. 109.

(241) Op. Cit. T. I, Pág. 145.

Otro distinguido tratadista que se adhiere a este sistema es Oppenheim. Dicho autor se expresa en los siguientes términos: "No son territoriales los golfos y bahías rodeados por el territorio de un solo Estado litoral cuya entrada sea tan ancha que no pueda ser dominada por las baterías de la costa y tampoco lo son, como norma, los golfos y bahías rodeados por territorios de más de un Estado litoral, por muy estrecha que sea su entrada. Tales golfos y bahías se consideran parte del mar abierto, salvo la faja litoral dentro de ellos. En consecuencia, jamás pueden ser apropiados;..." (242)

Esta segunda postura tampoco puede servir de base para determinar la territorialidad de las aguas comprendidas en una bahía, en virtud de que, al igual que la que pretendía fijar la extensión del mar territorial de acuerdo con el alcance del cañón, el poder de las armas fue aumentando progresivamente al grado de que la tesis mencionada se volvió absurda. Y no nos referimos únicamente a nuestros días en que los proyectiles del hombre salen del ámbito terrestre pues ya en un libro publicado hace 35 años su autor dice que el cañón tenía un alcance de más de cien kilómetros (243). Desde 1925 pues, el sig

(242) Op. Cit. T. I, págs. 460 y 461.

(243) Fauchille. Op. Cit., Pág. 372.

tema era absurdo, en virtud de que, de acuerdo con él, - se podían considerar territoriales espacios de mar de - 200 kilómetros de anchura, con tal de que estuvieran rodeados del territorio de un mismo Estado.

Un tercer sistema se basa en los caracteres - geográficos del espacio marítimo. Aquí se atiende a la - relación que existe entre la profundidad de la bahía y - sus puntos de entrada, independientemente de la distan- - cia que medie entre ellos. En efecto, se consideran aguas interiores las de un golfo o una bahía, de acuerdo con - este sistema, cuando al trazar una línea imaginaria entre sus puntos de entrada, dicha línea sirva de diámetro a - un semicírculo y el espacio comprendido en dicho semicírculo sea inferior en superficie al resto de la escotadura.

Esta postura fue adoptada en la III Reunión - del Consejo Interamericano de Jurisconsultos. Bajo el rubro de BAHÍAS y en la fracción 3, leemos lo siguiente: - "Las aguas que comprende una bahía estarán sujetas al régimen jurídico de las aguas interiores si la superficie de aquélla es igual o mayor que la de un semicírculo trazado tomando como diámetro la boca de la bahía. La fracción 4 agrega que "si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La super-



ficie de las islas situadas dentro de una bahía estará - comprendida en la superficie total de ésta" (244).

Como vimos, este sistema también fue adoptado en el párrafo 2 del artículo 7 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, pero - con un objetivo diferente. Ahí no se hace ninguna alusión al régimen de las aguas comprendidas, sino que su aplicación únicamente tiene por objeto calificar o no determinada hendidura como bahía.

Nosotros nos solidarizamos con el "sistema del semicírculo" pero dándole solo el alcance que se acordó en la Convención de Ginebra, es decir, para saber si se puede calificar determinada entrante de mar como bahía, pues de seguir el criterio adoptado en la III Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, las entrantes de mar, por gigantescas que fueran, podrían considerarse interiores con tal de que existiese la relación mencionada entre sus puntos de entrada y su superficie, lo que - obviamente iría en detrimento de la navegación mundial.

Admitimos nuestro desacuerdo, a pesar de que - el hecho de adherirnos a este tercer sistema sería para nosotros la posición más cómoda pues, basándonos en él, las aguas comprendidas en el Golfo de California tendrían la calidad de interiores, según se puede apreciar en el -

(244) Acta Final, citada. Pág. 33.



mapa número I.

El cuarto sistema, sistema por el cual nos inclinamos, se basa en la distancia que media entre los puntos de entrada de la escotadura. Es decir, si la apertura de la bahía o del golfo, al trazar una línea imaginaria de costa a costa, no rebasa determinada distancia, entonces las aguas ahí comprendidas se considerarán como interiores. Este sistema, el único que nos puede dar un criterio estable, es el aceptado actualmente, casi en forma unánime, tanto en la doctrina como en la práctica. Veamos la evolución que ha sufrido a través de los años.

La distancia de diez millas fue adoptada en la Convención pesquera anglofrancesa de 1839 y en las regulaciones de 1843 entre los mismos países. Fue reproducida en la siguiente convención pesquera anglofrancesa de 1859 que no fue ratificada y otra vez en la convención de 1867 (245).

El artículo 2 del "Convenio Internacional para Reglamentar la Policía de la Pesca en el Mar del Norte más allá de las Aguas Territoriales" (246), acordado en La Haya el 6 de mayo de 1882, también adoptó el sistema

(245) Sir Cecil Hurst. "The Territoriality of Bays." - L.Y.I.L., 1922/23. Pág. 52.

(246) Texto en "Legislación Internacional Marítima". De Azcarraga. Pág. 1067.

de las diez millas. En efecto, los primeros dos párrafos del artículo en cuestión establecían lo siguiente: "Los pescadores nacionales gozarán del derecho exclusivo de pesca en la zona de tres millas, a partir de la línea de la bajamar, a lo largo de toda la extensión de las costas de sus países respectivos, así como las islas y bancos que de ellos dependan.

"Para las bahías, la zona de tres millas será medida a partir de una línea recta trazada a través de la bahía en la parte más próxima a la entrada, en el primer punto donde la abertura no exceda de diez millas."

La extensión de doce millas, en cambio, fue adoptada por el Instituto de Derecho Internacional (art. 3) en su Sesión de 1894. En realidad, lo que se aprobó fue el doble de la anchura del mar territorial, ya que la extensión que se le fijó a éste fue de seis millas. - (247)

El proyecto de artículos relativos a las aguas territoriales, aprobado por la Asociación de Derecho Internacional en el período de sesiones de 1895, fijó la anchura de demarcación para las bahías en diez millas (248).

(247) *Annuaire de l'Institut de Droit International* (1892-1895). Ed. Nouvelle Abrégée. Bruxelles, 1928. Pág. 517.

(248) *The International Law Association, Report of the Seventeenth Conference, 1895*, pág. 115.

Al sostener los Estados Unidos, en su conflicto con la Gran Bretaña respecto a las pesquerías del Atlántico Norte, que la distancia de las tres millas no sólo debía aplicarse a las costas sino también a las bahías, el Tribunal no estuvo de acuerdo. Este consideró que el carácter de una bahía implica una situación que concierne a los intereses del soberano territorial hasta un grado más íntimo e importante que aquélla relacionada con la costa. "Así las condiciones de integridad nacional y territorial, de defensa, del comercio y de la industria, están vitalmente ligadas con el control de las bahías - que penetran por la línea costera nacional. Este interés varía, hablando en general, en proporción a la penetración tierra adentro de la bahía, pero como ningún principio de derecho internacional reconoce alguna relación específica entre la concavidad de la bahía y los requerimientos de control por el soberano territorial..." (249).

"Porque la opinión de los juristas y publicistas citados anteriormente conducen a la conclusión de - que, en general, la regla de las tres millas no debe ser estricta y sistemáticamente aplicada a bahías". (250)

(249) James Brown Scott. "The Hague Court Reports." New York, 1916, Pág. 183.

(250) Ibid., Pág. 184.

"Porque de la información que obra en poder de este Tribunal, es evidente que la regla de las tres millas no se aplica estricta o sistemáticamente ni por los Estados Unidos ni por ninguna otra potencia". (251)

"Considerando, además, que en tratados con Francia, con la Confederación Germánica del Norte y el Imperio Germánico, e igualmente en la Convención del Mar del Norte, la Gran Bretaña ha adoptado para casos similares la regla de que sólo las bahías de diez millas de anchura deben ser consideradas como aquellas en que la pesca se reserva a los nacionales. Y que en el curso de las negociaciones entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos - una regla similar ha sido propuesta y aceptada en varias ocasiones por aquélla en sus instrucciones a los oficiales navales estacionados en estas costas, y aunque estas circunstancias no son suficientes para que esto constituya un principio de Derecho internacional, parece razonable proponer esta regla con ciertas excepciones, más tomando en cuenta que dicha regla con tales excepciones ya ha formado la base de un acuerdo entre las dos potencias.

"El Tribunal pues recomienda para consideración y aceptación de las altas partes contratantes las siguientes reglas y métodos de procedimiento para determinar los

(251) *Ibid.*, Pág. 185.

límites de las bahías....

"En las bahías no reguladas específicamente - más adelante, los límites de exclusión se trazarán tres millas mar afuera de una línea recta a través de la bahía en la parte más cerca de la entrada donde la anchura no exceda de diez millas." (252)

La misma distancia fue adoptada por el Comité Preparatorio en la Base de Discusión número 7 de la Conferencia de La Haya de 1930, basándose en las observaciones de los Estados que dieron contestación al cuestionario respectivo. Los criterios, sin embargo, fueron muy - diversos, pues, además de la distancia de diez millas señaladas, hubo otros que se inclinaban por la de seis, y otros por la de doce. Portugal opinó que debía ser tres veces la anchura del mar territorial e Italia sugirió que la distancia fuese de veinte millas. (253) Puesto que en Portugal se había mostrado partidario de fijar el mar territorial en diez y ocho millas, debemos llegar a la conclusión de que su criterio en cuanto a la distancia de - que debía mediar entre los puntos de entrada de una bahía para que las aguas ahí comprendidas tuviesen la calidad de interiores, era el de cincuenta y cuatro millas.

(252) Ibid., Pág. 188.

(253) Société des Nations, Doc. Cit. Pág. 39 y siguientes.

La Sub-Comisión número II siguió el criterio fijado en las Bases de Discusión, es decir, el de diez millas. (254) Sin embargo, como no se llegó a un acuerdo respecto a la anchura del mar territorial, el artículo respectivo no se incluyó en el Acta Final.

Jessup (255) transcribe una carta del Juez John Bassett Moore donde éste defiende la distancia de diez millas. Sobrentendiéndose que Moore fija el mar territorial en tres millas, dice que tomando en cuenta que la violación de dicho espacio por parte de un buque de pesca es una grave ofensa que, de ordinario, tiene como resultado la confiscación de la nave, y que la ofensa es más factible mientras más estrecho sea el espacio en el que se le permite pescar, se había pensado prohibirla en las bahías donde la extensión de las aguas libres es menor de cuatro millas. Que cuando el pescador encuentra un banco, el impulso de seguirlo es muy fuerte y hay muchas posibilidades de violación cuando el espacio de aguas libres es muy estrecho.

En la sentencia correspondiente al pleito anglo-noruego de pesquerías dictada por la Corte Internacional de Justicia el 18 de diciembre de 1951, no se aceptó

(254) Report of Sub-Committee No. II. A.J.I.L., 1930. - Official Documents. Pág. 247.

(255) Jessup. Op. Cit. Pág. 356.

el argumento de la Gran Bretaña en el sentido de que exigía una regla que fijara la delimitación de las líneas de base en diez millas. En dicha sentencia se dice que, "aunque algunos Estados han adoptado la regla de las diez millas, tanto en sus leyes nacionales como en sus tratados y convenciones, y aunque algunas decisiones arbitrales han aplicado esa regla de las diez millas entre esos Estados, otros, en cambio, han adoptado un límite diferente. Por consiguiente, la regla de las diez millas no ha adquirido la autoridad de una regla general de derecho internacional" (256).

Antes de ver lo que, al respecto, establece el documento más importante de la actualidad, es decir, la Convención de Ginebra, conviene citar los antecedentes de la disposición.

Del comentario de la Comisión de Derecho Internacional al proyecto que presentó a la Conferencia de Ginebra (157), vemos que la mayoría de los miembros de la Comisión opinó que se debía adoptar el sistema de la distancia entre los puntos de entrada para fijar la calidad de las aguas de una bahía, pues consideraron los cri

(256) *Affaire des pêcheries (Royaume Uni o. Norvège)*, Arrêt du 18 décembre 1951: C.I.J. Recueil (1951). Pág. - 131.

(257) Doc. A/3159.

terios geográficos, o de otro tipo, demasiado vagos.

De acuerdo en el sistema a seguir, pensaron, - sin embargo, que el límite que convenía adoptar, o sea, la distancia que debía mediar entre las líneas de baja mar de los puntos naturales de entrada de una bahía, debía ser superior a diez millas. Aunque no estaban preparados para establecer una relación directa entre la distancia que mediara de los puntos de entrada y la anchura del mar territorial, se sintió obligada a tomar en cuenta la tendencia a extender la anchura del mar territorial alargando la distancia de la línea de demarcación. En vía de experimento, la Comisión adoptó, en su Séptimo Período de Sesiones, el principio de la línea de demarcación de veinticinco millas, distancia ligeramente superior al doble de la extensión máxima permitida del mar territorial que se consignaba en el párrafo 2 del artículo 3 del proyecto. Tal distancia, sin embargo, fue reducida en el Octavo Período de Sesiones, a quince millas, basándose en las observaciones de los Gobiernos, varios de los cuales consideraron la distancia de veinticinco millas como excesiva. Aunque tomando en cuenta que la línea de demarcación de diez millas había sido reconocida por varios Gobiernos, la Comisión se fijó en el hecho de que dicha distancia data de una época en que el mar territorial de tres millas tenía más adictos que ahora. Termina el comentario diciendo que, en virtud de la tenden-

cia a aumentar la anchura del mar territorial, la mayoría de la Comisión pensó que una distancia para la línea de demarcación de quince millas sería justificada y suficiente.

Al discutirse el proyecto entre los Delegados de la Primera Comisión, Bulgaria, Polonia y la Unión Soviética presentaron una enmienda para que se fijase dicha distancia en veinticuatro millas. (258). El representante de Guatemala también hizo una proposición en ese sentido (259). Estas fueron aprobadas por 31 votos a favor, 27 en contra y 13 abstenciones (260). El Pleno, en su Sesión del 27 de abril también aprobó la línea de demarcación de 24 millas, por 49 votos favorables, 19 en contra y 9 abstenciones (261).

Ahora bien, para que las aguas comprendidas en el Golfo de California, tuviesen la calidad de interiores de acuerdo a la Convención de Ginebra, es necesario que medie entre sus puntos de entrada, una distancia no superior a 24 millas. La medición respectiva, o sea de

(258) A/ CONF. 13/C. 1/L. 103.

(259) A/CONF. 13/C. 1/L. 105.

(260) Conf. Naciones Unidas s/ Der. del Mar. Volumen III, Pág. 145.

(261) Conf. Naciones Unidas s/ Der. del Mar. Volumen II, Pág. 73.

de la punta de la península de Baja California hasta las costas de Sinaloa, nos da, sin embargo, una distancia de 113 millas. Basándonos, pues, únicamente en el art. 7 de la Convención de Ginebra sobre el mar territorial, México no tendría más derechos sobre las aguas comprendidas en el Golfo, fuera de las correspondientes al mar territorial, o sea una faja de nueve millas marítimas a partir de la línea de bajamar de acuerdo con lo que establece su legislación nacional vigente.

3.- BAHIAS HISTORICAS

México tampoco tendría base para alegar derechos históricos sobre las aguas del Golfo, es decir, éste no podría considerarse como una bahía histórica.

Analizaremos, aunque sea en forma somera, el problema de las bahías llamadas "históricas".

En la memoria preparada por la Secretaría de las Naciones Unidas sobre la materia, se comenta que el sistema de considerar la distancia entre los puntos de entrada de las bahías estaba en conflicto con ciertas situaciones existentes. "Había bahías de considerable extensión cuyas aguas se apropiaban en totalidad los Estados ribereños y frente a las cuales el mar territorial sólo se medía, por ello, a partir de su abertura en el mar. -

Por lo tanto, en los trabajos de Codificación, era necesario tener en cuenta estos casos para exceptuarlos de la regla general, o bien había que ignorarlos extendiendo dicha regla a todas las bahías sin tener en cuenta la situación existente. Esta última solución sería arbitraria, y su aplicación suscitara dificultades internacionales. La mayoría de los proyectos de codificación preparados en la materia, se ajustaban a la primera de dichas posibilidades, pero la cuestión que quedó y queda pendiente, es la de saber qué bahías deberían ser exceptuadas. No bastaría con que un Estado reivindicase la propiedad de una bahía no comprendida en el campo de aplicación de la regla general, para que su reivindicación fuera aceptada. Semejante reivindicación debería justificarse sobre la base de un criterio determinado. Conforme a la concepción inicial que informaba la teoría, este criterio debería tener un carácter esencialmente histórico. Pero la teoría ya no se limita a esta concepción. Según cierta corriente de opinión, como se verá en el curso de este estudio, el título de apropiación podría fundarse ya sea en consideraciones de orden histórico, o bien en razones de necesidad, razones en que el elemento histórico, podría faltar por completo" (262).

(262) Doc. Cit. Pág. 3.

El problema relacionado con este tipo de espacios queda aún por solucionar, ya que, aunque nadie le - niega la calidad de "históricas" a determinadas bahías, no existe un criterio unánimemente aceptado que fije los caracteres precisos para que determinados espacios se - consideren como tales a pesar de que, desde tiempo atrás, se haga alusión a ellas en los congresos internacionales y hayan sido objeto de estudio por parte de los más destacados tratadistas. Además, la jurisprudencia interna- cional ha tenido pocas oportunidades de pronunciarse en la materia, por lo que no existe una base lo suficiente- mente sólida como para establecer un criterio definitivo.

En una sentencia inglesa del año 1877 se habla de este tipo de bahías. Resulta que una compañía telegrá- fica sostenía la incompetencia del tribunal de Terranova donde se ventilaba un juicio diciendo que, aunque ya ha- bía tendido 30 millas de cable por la Bahía Concepción, en ningún punto se acercaba a 3 millas de alguna de las costas, distancia fijada por la Gran Bretaña para el mar territorial y, en consecuencia, quedaba fuera de su ju- risdicción. En la sentencia correspondiente se decía que no parecía evidente al Consejo Privado que los juristas y tratadistas estuvieran de acuerdo sobre las normas que debían seguirse en cuanto a las dimensiones y configura-

ción que, además de otras consideraciones, llevaría a la conclusión de si una bahía forma o no parte del territorio del Estado que posee las costas adyacentes, y nunca, a su entender, ha constituido la base de una decisión judicial. Agregaba que, si en el caso analizado fuera necesario establecer una norma, la dificultad de la tarea no impediría que el Consejo tratara de llevarla a cabo, pero, en su opinión, ello no era necesario. A continuación, y esto es lo que más interesa, se decía lo siguiente: "El Consejo Privado estima que, de hecho, el Gobierno Británico ha ejercido durante largo tiempo el dominio sobre esta bahía y su pretensión ha sido reconocida por otras naciones, quedando probado que la bahía ha estado ocupada durante largo tiempo exclusivamente por la Gran Bretaña, circunstancia que, en los tribunales de cualquier país, sería considerada como de suma importancia. Y además, (razón concluyente en un tribunal británico) la legislatura británica ha declarado en varias leyes que la bahía constituye parte del territorio británico y parte del país sometida a la legislatura de Terranova". (263)

En la sesión del Instituto de Derecho Internacional de 1894, al fijarse, en el artículo 3, la línea -

(263) *Direct U.S. Cable Co. v. Anglo-American Telegraph Co.* (1877). Moore. "International Law Digest." I.1 Pág. 740.

de demarcación para las bahías en doce millas, se agregó que "a menos que un uso contínuo y secular haya consagrado una anchura mayor". (264)

El artículo 7 aprobado por la Asociación de Derecho Internacional en su sesión de 1926, establece lo siguiente: "Con respecto a bahías y golfes, las aguas territoriales seguirán las sinuosidades de la costa, a menos que una ocupación o un uso establecido, generalmente reconocido por las naciones, haya sancionado un límite mayor". (265)

La Base de Discusión número 8 preparada por el Comité Preparatorio de la Conferencia de La Haya de 1930 se redactó en estos términos: "La extensión de las aguas territoriales se medirá a partir de una línea recta trazada a través de la abertura de la bahía, cualquiera que sea el ancho de ésta, si, de acuerdo con el uso, dicha bahía está sujeta únicamente a la autoridad del Estado ribereño; la prueba de dicho uso incumbe a tal Estado. - (266).

Vemos, en estos proyectos de codificación, que todos están de acuerdo en la existencia de las bahías -

(264) Annaire. Pág. 517.

(265) The International Law Association. Report of the 34th Conference, 1926. Pág. 43.

(266) Doc. Cit., Pág. 45.

históricas, pero no dan ninguna base sólida de clasificación ya que se limitan a hablar de uso contínuo y uso establecido, sin emitir ninguna opinión respecto a los caracteres específicos de tales usos.

Hall dice que mientras, por una parte, es dudoso que ningún Estado puede reivindicar seriamente en la actualidad derechos de dominio sobre estrechos o golfos de grandes dimensiones y con anchas entradas, por otra parte, ninguna de las condiciones de la ocupación marítima válida impide reclamar, ya sean raras de considerable superficie si se penetra en ellas por entradas tan angostas como las del Zuyderzée, o grandes golfos que, proporcionalmente a la anchura de su boca, se adentran muy profundamente en tierra, aún cuando sean tan grandes como la Bahía de Fundy o tan pequeños como la de la Cancale.

(267)

Fanchille se expresa en los siguientes términos: "Si bien la práctica de muchos Estados resulta así contra decir, de hecho, el principio que hoy parece dominar en la ciencia y el Derecho convencional según el cual son territoriales únicamente los golfos y las bahías cuya entrada no excede de diez millas, la doctrina de muchos autores y el derecho de cierto número de Estados recone-

con que este principio debe, cuando menos, admitir una -
excepción. Hay en efecto, según ellos, ciertos golfos y
bahías que, pese a su gran anchura, deben considerarse -
bajo la soberanía del Estado que los rodea. Estos golfos
y bahías son los que se denominan bahías históricas o vi-
tales, en contraposición con las demás, que se conocen -
con el nombre de bahías comunes u ordinarias. ¿Qué defi-
nición conviene exactamente dar a las bahías históricas
o vitales? Son los grandes golfos y las grandes bahías -
cuyo carácter de territorialidad ha sido reconocido por
un uso de antiguo aceptado y una costumbre no controver-
tida". (268)

Jessup al referirse a los derechos adquiridos
por prescripción, dice que se ha de llegar forzosamente
a la conclusión bastante poco satisfactoria de que para
las grandes bahías cada caso debe determinarse según las
circunstancias y que la naturaleza de una bahía dada de
más de seis millas de anchura depende del éxito que haya
tenido el Estado ribereño al tratar de imponer sus protec-
ciones de soberanía sobre esa extensión de agua. (269).

Sánchez de Bustamante dice que el problema re-
lativo a las bahías históricas, en cuya virtud se recono-
ce el derecho a ella de un Estado costero, sea cual fue-

(268) Op. Cit. T. II, Segunda Parte. Pág. 380.

(269) Op. Cit. Págs. 362 y 363.

re las medidas de su entrada, necesita alguna determinación. Son muchas las que están en ese caso, así de grandes potencias como de naciones menos fuertes o materialmente no muy grandes. Como es natural, existe la tendencia de convertir en reglas de derecho esa situación, de hecho, pero cuando se intenta precisar lo que ha de entenderse por la palabra "históricas" sostienen algunos Gobiernos que a la posesión tradicional de la bahía debe sumarse el consentimiento de otros Estados.

"Es muy peligroso, porque se presta a notorios abusos esta última condición. Nadie precisa de cuantos o de cuales Estados ha de prevenir esa conformidad, ni qué valor jurídico tienen una opinión o varias divergentes -
(270). Respecto de alguna bahía cuya posesión continúa a título de propiedad soberana afirma el Estado ribereño, no han surgido nunca controversias o dificultades, ya por su alejamiento de las grandes corrientes marítimas o comerciales del globo, o ya porque no se ha presentado la oportunidad de plantear y resolver cuestiones dudosas. Es inadmisibles que sólo en virtud de tales circunstancias haya de privarse del carácter de bahía histórica. Parece necesario que el Convenio (271) las defina de modo que su

(270) Subrayamos lo anterior para destacar su importancia.

(271) Se refiere al que debía aprobarse en La Haya en 1930.

elemento fundamental, el ejercicio é la consagración no interrumpida de su carácter sea lo que determine el reconocimiento de esa cualidad. Y la permanencia del Estado ribereño puede comprobarse, así por las disposiciones de su legislación interna, así las tuviese, como por los actos de jurisdicción y de Gobierno y por las declaraciones, anteriores a la firma del Convenio proyectado, de las autoridades competentes" (272).

Citamos las opiniones anteriores como ejemplos, pero han sido muchos los congresos y tratadistas que han hecho alusión al problema, aunque no con la extensión que merece, quedando, en consecuencia, diversos puntos muy poco claros.

La sentencia de la Corte Internacional de Justicia relativa al pleito anglo-noruego de pesquerías se limita a definir las aguas históricas en los siguientes términos: "Se designa comúnmente con el nombre de aguas históricas a las aguas que se consideran aguas interiores y que sin un título histórico no tendrían ese carácter." (273)

De acuerdo con la memoria preparada por la Secretaría de las Naciones Unidas (274), vemos que, según

(272) Sánchez de Bustamante. Op. Cit. Págs. 192 y 193.

(273) Affaire des pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège), - Arrêt du 18 décembre 1951: C.I.J. Recueil (1951). Pág. 131.

(274) "Las Bahías Históricas". Págs. 30 y 31.

unos, el uso por un país sería bastante para que éste adquiriese el título histórico y otros, por el contrario, consideran que el uso por un Estado sólo da origen a tal título si los demás Estados lo reconocen en una u otra forma.

Además, las expresiones "secular", "inmemorial", "consagrado por el tiempo", "bien establecido," etc., empleadas tanto por la jurisprudencia como por la doctrina, se refieren presumiblemente a una duración bastante larga, pero son demasiado vagas y no puede deducirse de ellas un límite preciso (275).

Desafortunadamente, ni la Comisión de Derecho Internacional ni la Convención de Ginebra establecieron las características especiales de las bahías históricas. El pleno de la Conferencia, sin embargo, en resolución adoptada el 27 de abril, pidió a la Asamblea General de las Naciones Unidas "que disponga lo necesario para que se estudie el régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, y que el resultado de los estudios sea enviado a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas" (276).

(275) Ibid. Pág. 37.

(276) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Volumen II: Sesiones Plenarias. Pág. — 165.

Como quiera que sea, México nunca se ha atribuido derechos exclusivos sobre el Golfo de California, ni en actos de declaración ni en disposiciones de su legislación interna. Tampoco, que nosotros sepamos, ha hecho alguna vez reclamación alguna a los gobiernos cuyos súbditos van a ejercer actividades pesqueras a dicha zona. En consecuencia, no hay ninguna base para que, con esta fundamentación, alegara derechos exclusivos sobre la zona mencionada.

Sin embargo, siempre le quedaría abierto el otro camino, e sea la fundamentación del título en razones de necesidad. Veamos en que consiste esta teoría.

Ella fue expuesta, por primera vez, por el jurista Luis A. Drago en su opinión disidente en el asunto de las pesquerías del Atlántico Norte. Ahí dice que puede afirmarse que cierta clase de bahías, que propiamente pueden llamarse históricas, como la de Chesapeake y Delaware en Norteamérica y el gran estuario del Río de la Plata en Sudamérica, forman una clase distinta y aparte e indudablemente pertenecen al Estado litoral sea cual fuere la profundidad de penetración y anchura de su entrada, cuando tal país ha afirmado su soberanía sobre ellas y cuando circunstancias particulares, como la configuración geográfica, uso inmemorial y, sobre todo, las necesidades defensivas, justifican tal pretensión. (277)

(277) Scett. "The Hague Court Reports". Págs. 199 y 200.

Vemos pues que, para Drago, una bahía puede considerarse histórica si concurren dos elementos. El primero de ellos consiste en la afirmación de soberanía por parte del Estado ribereño y, el segundo, la concurrencia de determinadas circunstancias particulares de las cuales cita, como ejemplo, tres. De entre ellas parece que Drago le da la mayor importancia a las necesidades defensivas.

Aquí se menciona, por primera vez, la teoría de que un Estado puede adquirir derechos sobre una bahía fundándose en que ella es vital para sus intereses.

Dicha doctrina también fue expuesta en la Conferencia de la Asociación de Derecho Internacional celebrada en Buenos Aires en 1922. En efecto, el artículo 7 del proyecto de convenio presentado por Segundo Stornay decía lo siguiente: "El Estado podrá considerar como incluidos dentro de los límites de su mar territorial los estuarios, golfos, bahías o partes de mar adyacente sobre los cuales posea jurisdicción consagrada por un uso continuo y secular, o -en caso de que tales precedentes no existan- cuando dicha inclusión resulte absolutamente necesaria al tenor del artículo 2 (o sea para asegurar la defensa, la neutralidad y la navegación así como los servicios de la policía marítima costera en sus diversas

manifestaciones)" (278)

En el comentario respectivo, Storny dice que - este artículo tiene la mayor importancia; que confirma - en forma más concluyente la parte final del artículo 3 - del proyecto de definición y régimen del mar territorial del Instituto de Derecho Internacional. Luego agrega: - "Evidentemente también contiene, en síntesis, la doctrina de las bahías históricas según este antiguo principio fue formulado por el Dr. Drago. La cláusula final del artículo se justifica perfectamente para las naciones nuevas (las americanas, por ejemplo), muchas de las cuales poseen extensas costas, todavía poco pobladas, respecto a las cuales no es posible presentar antecedentes de un dominio secular, contrariamente a lo que sucede con las naciones que cuentan mil o más años de existencia".(279)

Estas ideas nuevamente salen a relucir en la - Conferencia de La Haya de 1930. Fueron expuestas por el delegado portugués. Este se expresó en los siguientes - términos: "En general, el uso debe ser respetado, pero - puede ocurrir que haya usos injustificados. Por otra parte, si ciertos Estados tienen necesidades esenciales, con

(278) The International Law Association. Report of the - Thirty-First Conference held at the Palace of Justice, Buenos Aires, 24th August-30th, 1922. Vol. 2 pags. 98 y 99.

(279) Ibid.

sidero que ellas son tan respetables como el uso mismo o aún más. Las necesidades son impuestas por las condiciones sociales modernas. Ahora bien, si se respeta el uso secular e inmemorial originado por necesidades sentidas por los Estados en tiempos pasados, ¿porqué no habrían de respetarse las necesidades que la vida moderna, con todos sus adelantos y exigencias, impone a los Estados? (280)

Puesto que este camino queda abierto, la materia debería ser objeto de un estudio concienzudo por parte de los organismos pertinentes del Gobierno Mexicano a fin de analizar la posibilidad de que esa Zona de tanta riqueza se aproveche exclusivamente por sus nacionales.

Terminaremos este análisis citando a Bourquin que acertadamente comenta: "Sólo cabe preguntar ¿con qué objeto se hace entrar esta consideración en el ámbito de los títulos históricos? Por muy amplia que sea la interpretación que se dé a esta última noción, parece inadmisibles invocarla cuando el factor histórico falte totalmente. El título histórico es una cosa y el interés vital otra. Ambos ocupan un lugar entre los elementos que se deben considerar para estatuir el régimen de las bahías, pero no hay que confundirlos" (281)

Creemos muy acertado el comentario de Bourquin

(280) "Las Bahías Históricas". Pág. 32.
(281) Ibid., Pág. 32.

y consideramos que debe buscarse un concepto apropiado - para denominar aquellas bahías sobre las cuales los Estados se atribuyan derechos exclusivos cuando invoquen, exclusivamente, razones de necesidad ya que no existe ninguna razón para incluírlas dentro del concepto de bahías históricas.

4.- NUESTRA OPINION RESPECTO A LAS AGUAS DEL GOLFO DE CALIFORNIA.

Como asentamos anteriormente, el Golfo de California, para los efectos legales, es una bahía, en virtud de que su superficie es superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de la escotadura de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 7 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Continua aprobado en Ginebra en 1958. Sin embargo, también lo decíamos, las aguas ahí comprendidas no pueden considerarse como interiores, en virtud de que la distancia que media entre los puntos de entrada es superior a 24 millas, anchura máxima permitida por el párrafo 4 del artículo 7 para que las aguas de una bahía tengan tal calidad.

Analizado, pues, el problema desde el punto de vista del artículo 7, México no tiene más derechos sobre las aguas del Golfo que los resultantes del mar territorial, es decir, hasta una extensión de nueve millas marítimas, a partir de la línea de bajamar de ambas costas.

Si enfocamos la cuestión desde el aspecto de las bahías históricas, el problema puede estudiarse desde dos puntos de vista: consideraciones de orden histórico y razones de necesidad.

El primero no podría servir de fundamento para el título de apropiación, en virtud de que México nunca se ha adjudicado un dominio exclusivo sobre dichas aguas. En efecto, nunca ha hecho declaración alguna en tal sentido, ni ha protestado por las incursiones de pescadores extranjeros que se mantienen fuera de la faja de nueve millas de ambas riberas. En su legislación interna, tampoco encontramos disposición alguna que pudiera servir de prueba, más o menos importante, de que en alguna época hubiera tenido intención de atribuirse derechos exclusivos.

Quedaría, sin embargo, abierto, el segundo sistema, es decir, que el título de apropiación se fundase en razones de necesidad. Esta materia debería ser objeto de un estudio concienzudo por parte de las autoridades competentes, pues nos parece muy factible que existan las bases suficientes, para fundamentar el derecho a ejercer un dominio exclusivo, y quedar así los nacionales mexicanos como únicos beneficiarios de tan grande fuente de riqueza, como lo es el Golfo de California. Sin embargo, mientras eso se realice, si es que llega a realizarse,

se, la situación del Golfo quedaría dependiendo únicamente del mar territorial, es decir, de la zona de nueve millas paralela a sus costas.

Creemos, espero, poder aportar una solución ventajosa al problema. Esta tendría por resultado, considerar como interiores una buena parte de las aguas comprendidas en el Golfo. Para ello nos basaríamos en tres islas situadas casi en línea recta entre las costas de Sonora y la península.

Puesto que la primera afirmación que hacemos se refiere a la existencia de "islas", veamos lo que se entiende por este concepto.

En el varias veces aludido cuestionario de la Sociedad de las Naciones, el tema del punto VI se refería a la definición de isla (282).

Estados Unidos la definió como una extensión natural de la superficie de la tierra que se proyecta sobre el nivel del mar en la baja marea y rodeada de agua en bajamar. (283)

Rumanía dio una original respuesta diciendo que por una isla debería entenderse una superficie terrestre, rocosa o de otro tipo, cubierta o no por agua, conectada o no con el continente, sobre la cual es imposible navegar.

(282) Doc. Cit. Pág. 52 y siguientes.

(283) La respuesta dice textualmente: "Any naturally formed part of the earth's surface, projecting above"

Según Holanda, por isla debía entenderse una elevación natural o artificial del suelo marítimo que se encuentra sobre el nivel del agua en bajamar.

Creemos más acertados los criterios de la Gran Bretaña, Australia y otros países que establecían como requisito para clasificar como isla a una superficie que ésta se encontrara sobre el nivel del agua en pleamar. Pero, además de dicho requisito, agregaban otros: la posibilidad de que tal superficie fuese factible de ocupación y uso.

Gidel (284), además de considerar la emeración permanente como indispensable para calificar determinadas superficies como isla, dice que también debe ser un lugar susceptible de ser habitado. Según este autor, que no se pueda clasificar como isla y tratar jurídicamente como tal a una elevación del suelo marítimo de emeración permanente pero de superficie ínfima, es de orden práctico y de buen sentido. Que la idea que domina el derecho del mar es la idea de la libertad de utilización lícita y normal de los espacios marítimos y, por lo tanto, toda restricción inútil a esta libertad debe ser evitada.

En las Bases de Discusión elaboradas por el Co

(the level of the sea at low tide and surrounded by water at low tide, should be considered an island".

(284) Op. Cit. T. III, Pág. 670 y siguientes.

mité Preparatorio de la Conferencia de Codificación de - La Haya de 1930, no se definieron las islas, pero la Segunda subcomisión sí lo hizo. Según ésta, una isla era una superficie de tierra rodeada de agua de emergencia permanente en pleamar. (285)

El artículo 10 del Proyecto de la Comisión de Derecho Internacional dice que una isla es una extensión de tierra rodeada de agua que normalmente se encuentra de un modo permanente sobre la línea de la pleamar. El comentario respectivo aclara que, en consecuencia, no pueden considerarse islas: a) Las elevaciones que emergen solo en bajamar. Aunque se construya en ellas una instalación que quede permanentemente emergida, -un faro, por ejemplo- tal elevación no es una isla tal como se entienda en este artículo; y b) las instalaciones técnicas -construidas en el mar, tales como las que se usan para la explotación de la plataforma continental. La Comisión, sin embargo, propuso que una zona de seguridad alrededor de tales instalaciones debe ser reconocida. No consideró, empero, que tal medida fuere necesaria en el caso de faros.

La Segunda Comisión modificó el concepto de acuerdo con una proposición de los Estados Unidos (286),

(285) A.J.I.L. 1930. Supplement. Official Documents. - Pág. 251.

(286) A/CONF. 13/C.I/L. 112.

encaminada a subrayar que una isla debía tener una formación natural y que, en consecuencia, las zonas terrestres artificiales no podían considerarse como tales. El Pleno también adoptó dicha definición, quedando incorporada en el Convenio en el artículo 10, cuyos términos son los siguientes: "Una isla es una extensión natural de tierra - rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar".

Fijado el concepto de "isla", podemos afirmar que los espacios terrestres existentes en el golfo de California a que hemos hecho referencia en páginas anteriores, reúnen la calidad de tales, ya que son extensiones naturales de tierra rodeada de agua, y se encuentran sobre el nivel de ésta en pleamar. No sólo llenan los requisitos exigidos en el Convenio, sino que aún el otro - que mencionan algunos países en sus respuestas al cuestionario de la Sociedad de las Naciones, y que Gidel encuentra muy justificado, o sea que el espacio en cuestión debe ser habitable. Tanto la Isla del Tiburón, como la Isla de San Esteban y la Isla de San Lorenzo, nombres de las tres zonas de referencias, son susceptibles de habitarse. (287).

(287) De hecho, la Isla del Tiburón (nombre dado por el navegante Hernando de Alarcón) ha sido habitada - desde tiempo inmemorial por los indios Seris, tribu que no tiene semejanza por sus caracteres étnicos ni por sus costumbres ni su idioma con ninguna

El siguiente postulado de nuestra teoría es - que cada isla tiene su propio mar territorial. Esta es - una verdad indiscutible, pues todos los tratadistas están de acuerdo en que el mar territorial se mide a partir de la línea de bajamar no sólo de tierra firme, sino también de los espacios que pueden clasificarse como islas. Hay hasta quienes admiten que las zonas terrestres que no - tienen emergencia constantes, deben contar con mar territorial propio, así el artículo 7 de la Harvard Draft Convention on Territorial Waters establece que el mar marginal alrededor de una isla, o alrededor de tierra expuesta sólo en ciertas etapas de las mareas, se mide tres millas hacia afuera en la misma forma que de tierra firme. (288)

Los países que dieron contestación al cuestionario de la Sociedad de las Naciones también estuvieron de acuerdo en ello (289). En consecuencia, la Base de - Discusión número 12 fue redactada en la siguiente forma: "Cada isla tiene sus propias aguas territoriales". La Bg

otra. Viven de la caza y de la pesca. Una de sus - características es su estatura, pues la media es - de 1,82 mts. y 1,72 mts. entre los hombres y las - mujeres, respectivamente. Dicha raza sin embargo, por no mezclarse con ninguna otra, va desapareciendo paulatinamente.

(288) Research in International Law. Harvard Law School. 1929. Pág. 243.

(289) Doc. Cit. Pág. 40 y siguientes.

se de Discusión número 14 estableció que para que así -
fuere, era necesario que estuviera en emersión constante
en pleamar. El párrafo segundo agregaba que para que una
isla situada dentro de las aguas territoriales de otra o
de tierra firme fuera tomada en cuenta para determinar la
zona de tales aguas territoriales, era suficiente que la
isla estuviese emergida en bajamar.

La Segunda Subcomisión también estuvo de acuep
do en que cada isla tenía su propio mar territorial (290)
De la misma opinión fue la Comisión de Derecho Interna--
cional de las Naciones Unidas. (291) Esta, en los párra--
fos 2 y 3 del comentario al artículo 71, al referirse a
las instalaciones empleadas para la explotación de la pla
taforma continental, dice que puede establecerse a su al
rededor una zona de seguridad, pero que tales instalaci
ones, aunque están bajo la jurisdicción del Estado ribere
ño, no poseen el "status" de islas y, en consecuencia, no
tienen mar territorial propio y su presencia no afecta -
la delimitación del mar territorial del Estado ribereño.

El párrafo 2 del artículo 10 de la Convención
sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua aprobado en
Ginebra, establece que el mar territorial de una isla se

(290) A.J.I.L. ya citado. Pág. 251

(291) Doc. A/3159.

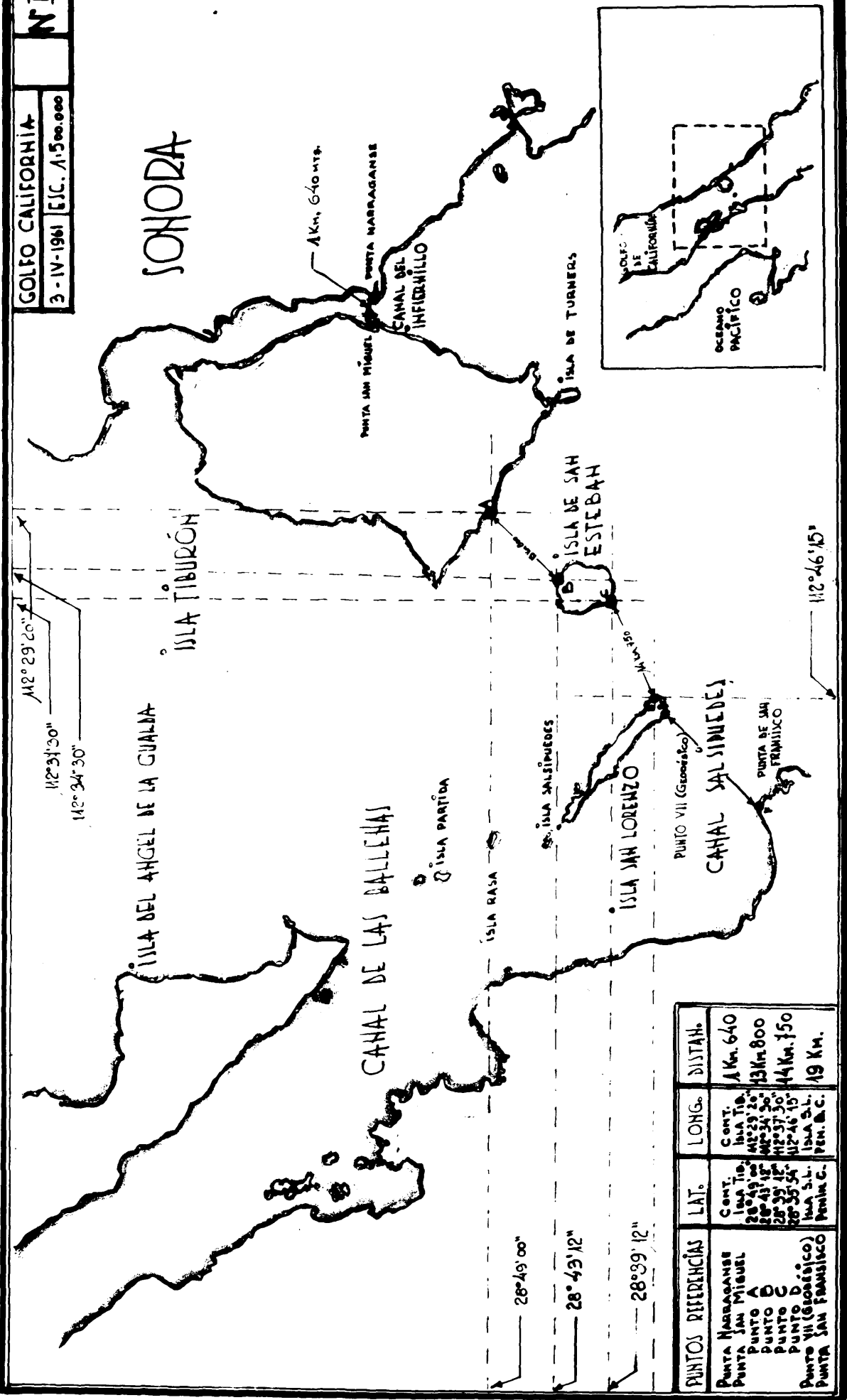


mide de acuerdo con las disposiciones de esos artículos, o sea en la misma forma en que se miden los mares territoriales de los países ubicados en tierra firme.

El tercer postulado que sirve de fundamento a nuestra tesis es que la distancia de tierra firme, o sea de la costa senorense y de la península, a las islas y - de éstas entre sí, no excede del doble de la anchura del mar territorial mexicano, es decir, no excede de diez y ocho millas marítimas. En efecto, como se puede apreciar en el mapa número II, partiendo del continente, desde punta Narraganset hasta Punta San Miguel en la Isla del Tiburón, solo existe una distancia de 1 Km. 640 mts. Desde un punto innominado de la Isla del Tiburón (longitud $112^{\circ} 29' 20''$ y latitud $28^{\circ} 49' 00''$) a un punto innominado de la Isla de San Esteban (longitud $112^{\circ} 34' 30''$ y latitud $28^{\circ} 43' 12''$), hay de por medio 13 Kms. 800 Mts. Desde un punto innominado en la Isla de San Esteban (Long. $112^{\circ} 37' 30''$ y Lat. $28^{\circ} 39' 12''$) a un punto innominado en la Isla de San Lorenzo (Long. $112^{\circ} 46' 15''$ y Lat. $28^{\circ} 35' 54''$) existen 14 Kms. 750 Mts. Desde el Punto VII (Geodésico) en la Isla de San Lorenzo a la Punta de San Francisquito en la Península de Baja California encontramos una distancia de 19 Kms. (292). Vemos, pues, que la distancia máxima - entre los puntos es esta última. Ahora bien, puesto que

(292) Distancias calculadas de la Carta Geográfica de la República Mexicana (1958). Sección denominada Isla Tiburón (12 R. III.)

GOLFO CALIFORNIA
 3 - IV - 1961 [E.C. 1:500,000
 N° II



PUNTOS REFERENCIAS	LAT.	LONG.	DISTAN.
Punta Narraganset	28° 49' 00"	112° 29' 20"	1 Km. 640
Punta San Miguel	28° 49' 00"	112° 29' 20"	13 Km. 800
Punto A	28° 49' 00"	112° 34' 30"	14 Km. 750
Punto B	28° 35' 51"	112° 46' 15"	19 Km.
Punto C	28° 35' 51"	112° 46' 15"	
Punto D	28° 35' 51"	112° 46' 15"	
Punto YI (Geográfico)	28° 35' 51"	112° 46' 15"	
Punta San Francisco	28° 35' 51"	112° 46' 15"	

112° 29' 20"
 112° 31' 30"
 112° 34' 30"

28° 49' 00"
 28° 49' 12"
 28° 39' 12"

112° 46' 15"

la milla marítima equivale a 1.852 Kms., los 19 Kms. vendrían a ser 10.2 millas, distancia que está lejos de aproximarse a las 18 millas, o sea el doble de la anchura del mar territorial mexicano.

Aunando los tres postulados anteriores, podemos afirmar que, en virtud de las islas situadas en el Golfo de California, y puesto que cada isla tiene su propio mar territorial, los respectivos mares territoriales del continente, de las islas y de la península se juntan, de tal modo que no queda ningún espacio de mar libre entre ellos. En consecuencia, las aguas situadas al norte de esa franja que corre desde las costas del Estado de Sonora hasta la Península de Baja California, pasando por las islas del Tiburón, San Esteban y San Lorenzo, deben considerarse aguas interiores de México. De lo anterior se deduce que solo sus nacionales tienen derecho a esa fuente de riqueza tan explotada, muchas veces irracionalmente, por pescadores de otros países.

Es un derecho y un deber que México haga una declaración formal al respecto, pues las especies ictiológicas que ahí abundan no deben quedar a merced de las grandes empresas marítimas extranjeras.

CONCLUSIONES

PRIMERA: No existe ninguna regla de Derecho internacional que fije en una distancia determinada la extensión del mar territorial. La llamada "regla de las tres millas" es solo una postura defendida por los países con grandes flotas, que pretenden reducir al mínimo el espacio marítimo bajo la soberanía del país ribereño con objeto de que sus peccadores dispongan de mayores extensiones. La Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930 se encargó de demostrar la inexistencia de la pretendida "regla", criterio que fue confirmado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra en 1958.

SEGUNDA: Cada Estado tiene facultad para fijar, en forma unilateral, la extensión de su mar territorial

mientras una convención internacional no selecciona el problema de una manera definitiva. Sin embargo, puesto que determinados Estados pueden tener pretensiones exageradas que vayan en detrimento de la navegación mundial, es necesario fijar un límite al derecho de los Estados ribereños. Juzgamos acertado el criterio de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas que, en el proyecto presentado en Ginebra en 1958, consideró como contrario al Derecho internacional el fijar para el mar territorial una distancia superior a doce millas marítimas.

TERCERA: En consecuencia, el artículo 17 de la Ley General de Bienes Nacionales de México que delimita el mar territorial en nueve millas marítimas, no se opone a ninguna norma de Derecho internacional. Dicha postura, además, se encuentra avalada por una práctica invariable que se remonta a más de cien años atrás.

CUARTA: El Golfo de California, para los efectos legales, es una bahía, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 7 de la Convención de Ginebra so-

bre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Sus aguas, sin embargo, no pueden considerarse como interiores en virtud de que la distancia que media entre sus puntos de entrada es superior a - 24 millas, como lo exige el párrafo 4 del artículo 7 de la citada Convención para que las - aguas de una bahía tengan tal calidad.

QUINTA: Tampoco se podría solucionar el problema analizando la cuestión desde el punto de vista de - las bahías históricas, en virtud de que México jamás ha hecho declaración alguna en tal sentido, ni se ha quejado con los Gobiernos cuyos - súbditos van a ejercer actividades pesqueras a dicha zona.

SEXTA: Le quedaría, sin embargo, abierto otro camino: atribuirse derechos exclusivos fundándose en que dichas aguas son vitales para sus intereses, doctrina sostenida por primera vez en la opinión disidente del jurista Luis E. Drago en el asunto de las pesquerías del Atlántico Norte. Este aspecto debería ser objeto de un estudio concienzudo por parte de los organismos respectivos del Gobierno Mexicano pero, hasta que esto se reali

ce y se comprueben los postulados de la doctrina, el sistema es inaplicable.

SEPTIMA: Parte de las aguas del Golfo, sin embargo, sí pueden considerarse interiores debido a la existencia de tres islas que, casi en línea recta, se extienden desde las costas del Estado de Sonora hasta la Península de Baja California ya que es indiscutible en Derecho internacional que cada isla goza de mar territorial propio y, puesto que no existe entre estas islas, ni de ellas a tierra firme, espacio mayor del doble del mar territorial mexicano, es decir, de 18 millas marítimas, los espacios quedan cerrados. En consecuencia, el mar territorial se medirá partiendo de las costas situadas al sur de dichas islas y todas las aguas al norte tendrán la calidad de interiores.

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

- ACCIOLY, Hildebrando:**
"Manual de Derecho Internacional Público". 2ª Edición, San Pablo, 1953.
- ALFÍN Y DELGADO, Felipe:**
"El mundo submarino y el derecho". Madrid, - 1958.
- ALVARADO GARAICOA, Teodoro:**
"La plataforma submarina y la nueva extensión del mar territorial". Guayaquil, Ecuador, 1955.
- ARAMBUJ MENCHACA, Andrés A.:**
"El sistema marítimo del Pacífico Sur y los - Principios de México". Ponencia presentada al Tercer Congreso Hispano-Luso-Americano-Filipino de Derecho Internacional. Quito, Ecuador - 1957.
- AZCARRAGA Y DE HUSTAMANTE, José Luis:**
"Algunas reflexiones sobre la Conferencia Marítima de Ginebra". en Anuario de la Asociación Española de Derecho Marítimo. N°1. Madrid 1958.
- "La Plataforma Submarina y el Derecho Internacional". La Zona Marítima Epijurisdiccional. Madrid, 1952.
- "Régimen jurídico de los espacios marítimos." Madrid, 1953.
- "Legislación Internacional Marítima". Madrid, 1955.
- BAKER, Sir Sherston:**
"Halleck's International Law." 2 tomos. Londres, 1893.

BARCIA TRILLAS, Camilo:

"Estudios de Política Internacional y Derecho de Gentes." Madrid, 1948.

"Vázquez de Menchaca." Sus teorías internacionales. Barcelona, 1940.

"Francisco de Vitoria, fundador del Derecho - Internacional moderno." Valladolid, 1928.

BELLIGHT, P. de:

"The True and Royall History of the Famous Bygreffe Elizabeth, Queen of England, France - and Ireland." Traducción del francés al inglés de Abraham Darcie. Londres, 1625.

BOGGS, S. Whittmore:

"Delimitation of Seaward Areas under National Jurisdiction." A.J.I.L., Vol. 45, N^o.2, abril 1925. Pág. 240.

BROWN SCOTT, James:

"The Spanish Origin of International Law." - Washington, D.C.

"El descubrimiento de América y su influjo en el derecho internacional." Madrid, 1930.

"The Hague Court Reports." New York, 1916.

BROWN SCOTT, James y Walter H.B. Jaeger:

"Cases on International Law." St. Paul, Minn. 1937.

BYNKERSHOEK, Cornelius Van:

"De dominio maris dissertatio." Colección: The Classics of International Law. New York, 1923.

CLEMINSON, H.M.:

"Laws of Maritime Jurisdiction in Time of Peace, with especial reference to Territorial Waters." B.Y.I.L., 1925, Pág. 144.

CORTS GRAU, José:

"Los Juristas Clásicos Españoles." Madrid, 1948.

DARU, P.:

"Histoire de la République de Venise." 4^e Ed. Paris, 1853.

- DEAN, Arthur H.:**
"The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas." A.J.I.L., Oct. 1960, pág. 751.
- DENNIS, William C.:**
"The Sinking of the I'm Alone." A.J.I.L., 1929 Vol. 23, N^o.2, Pág. 351.
- DIENA, Julio:**
"Derecho Internacional Público." Trad. de la 4^a Ed. italiana con referencias al Derecho Español por J.M. Trias de Bes. Barcelona, 1948.
- DUPUIS, Charles:**
"Liberté des voies de communication, Relations Internationales." Recueil des Cours, 1924 T.I, Págs. 129-439.
- FAUCHILLE, Paul:**
"Traité de Droit International Public." 2 tomos. Paris, 1925.
- FENN, Percy Thomas:**
"Origins of the Theory of Territorial Waters." A.J.I.L., Vol. 20, N^o.3. Julio, 1926.
- FENWICK, Charles G.:**
"International Law." 3^a. Ed. New York, 1948.
- FERRON, Olivier de:**
"Le Droit International de la Mer." Tomo I. Ginebra, 1958.
- PIORE, Pasquale:**
"Tratado de Derecho Internacional Público." 3^a Traducción de Aleje García Moreno. Madrid, - 1894.
- FLORIO, Franco:**
"Il mare territoriale e la sua delimitazione." Milán, 1947.
- FRANCOIS, J.P.A.:**
"Report of the Second Committee (Territorial Sea)." A.J.I.L., Supplement to Vol. 24, 1930. Pág. 234.
- FRKITAS, Serafin de:**
"De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico." Traducción de José Zurita Nieto. Valladolid, 1925.

- GARCIA AMADOR, F.V.:**
"La utilización y conservación de las riquezas del mar." La Habana, 1956.
- GARCIA ARIAS, Luis:**
"Historia del principio de la libertad de los mares." Santiago de Compostela, 1948.
- Adiciones sobre la historia de la doctrina - hispánica de Derecho Internacional en la obra de Arthur Maxbaum, "Historia del Derecho Internacional."
- Estudio preliminar en la obra de Grocio, "De la libertad de los mares."
- GARCIA ROBLES, Alfonso:**
"La Conferencia de Ginebra y la anchura del mar territorial." México, 1959.
- GENTILI, Alberico:**
"Hispanice Advocacionis Libri Duo." Colección The Classics of International Law. New York, 1921.
- GIDEL, Gilbert:**
"Le droit international public de la mer." 3 volúmenes. París, 1932-1934.
- "La mer territoriale et la zone contigue." *Recueil des Cours*, 1934. T. II, Págs. 137-277.
- GIULIANO, Mario:**
"Lo sviluppo e gli aspetti attuali del diritto del mare." Valladolid, 1960.
- GOULD, Wesley L.:**
"An Introduction to International Law." New York, 1957.
- GROCIO, Hugo:**
"De la libertad de los mares." Madrid, 1956.
- "Del derecho de la guerra y de la paz." Trad. de Jaime Terrubiano Ripoll. 4 tomos. Madrid, 1925.
- GROS, Andrés:**
"La Convención sur la Pêche et la Conservation des Ressources Biologiques de la Haute Mer." *Recueil des Cours*, 1959. Vol. II, Pág. 1.

- GUGGENHEIM, Paul:**
"Traité de Droit International Public." Ginebra, 1953.
- HACKWORTH, Green Haywood:**
"Digest of International Law." Washington, - 1941.
- HALL, William Edwards:**
"A Treatise on International Law." 9th Ed. Londres, 1924.
- HIGGINS Y COLOMBOS:**
"International Law of the Sea." 2th Ed. Londres 1952.
- HUDSON, Manley O.:**
"Cases and other Materials on International Law." St. Paul, 1929.
- HUGHES, Charles E.:**
"Recent Questions and Negotiations." Discurso pronunciado ante la Junta del Consejo de Relaciones Exteriores el 23 de enero de 1924. A.J. I.L., Vol. 18, N^o.2, Pág. 232.
- HUME, David:**
"The History of England from the Invasion of Julius Caesar to the Revolution of 1688." Londres, 1828.
- HURST, Sir Cecil:**
"The Territoriality of Bays." B.Y.I.L., 1922-23. Pág. 42.
- HYDR, Charles Cheney:**
"International Law chiefly as interpreted and applied in the United States." 3 tomos, 2th. - Ed., Boston, 1951.
- JESSUP, Philip C.:**
"The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction." New York, 1927.
- LA PRADELLE, M.A. de Gouffre des:**
"La Mer." Paris, 1934.

"Le droit de l'Etat sur la mer territoriale." Revue General de Droit International Public, 1898.

- LECAVE Y DE LA ROCHA, Alvarez:**
"Estudio sobre el derecho de libre navegación."
Madrid, 1920.
- LOPEZ VILLAMIL, Humberto:**
"La plataforma continental y los problemas jurídicos del mar." Madrid, 1958.
- MANNING, William R.:**
"Diplomatic Correspondance of the United States." Inter-American Affairs 1831-1840. Vol. VII: Great Britain (Washington, 1936). Vol. - VIII: México, 1831-1848 (Washington, 1937).
- MASSIN, Jacques:**
"La poursuite en droit maritime." Paris, 1937.
- Mc DOUGAL, Myres S., William T. Burke e Ivan A. Vlasic:**
"The Maintenance of Public Order at Sea and - the Nationality of Ships." A.J.I.L., enero, - 1960. Pág. 101.
- MERIGNHAC, A.:**
"Traité de Droit International." 3 Vol. Paris 1907.
- MEYER, Christopher B.V.:**
"The Extent of Jurisdiction in Coastal Waters." Leiden, 1937.
- MOORE, John Bassett:**
"A Digest of International Law." 8 Vol. Washington, 1906.
- NUSSBAUM, Arthur:**
"Historia del Derecho Internacional." Madrid.
- NYS, Ernest:**
"Les origines du Droit International." Bruselas 1894.
"Le Droit International." T. I. Bruselas, 1904.
- OPPENHEIM-LAUTERPACHT:**
"International Law." T. I. 7ª. Ed. Londres, - 1953.
- ORGASITAS LLORIENTE, Luis:**
"La teoría del mar jurisdiccional y su aplicación en España" en Actas del Primer Congreso - Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional. Madrid, 1951, T. II. Pág. 331.

- ORFIELD, Lester B. y Edward D. Re:
"Cases and Materials on International Law." -
Indianapolis, 1955.
- ORTOLAN, Théodore:
"Regles internationales et diplomatie de la
mer." 2 tomos. París, 1845.
- PERELS, F.:
"Manual de Droit Maritime International." Pa-
ris, 1884.
- PODISTA COSTA, L.A.:
"Derecho Internacional Público." Buenos Aires,
1955.
- PUIG PERIA, Federico:
"La influencia de Francisco de Vitoria en la
obra de Hugo Grocio." Madrid, 1934.
- QUADRI, Rolando:
"Diritto Internazionale Pubblico." Palermo, -
1949.
- RAESTAD, Arnold:
"La mer territoriale." París, 1913.
- ROSS, Alf:
"A Textbook of International Law." Pte. Gral.
Londres, 1947.
- ROUSSEAU, Charles:
"Derecho Internacional Público." Barcelona, -
1957.
- SANCHEZ DE BUSTAMANTE y SIVEN, Antonio:
"El Mar Territorial." La Habana, 1930.
- SCHELLER, Georges:
"Cours de droit international public." París,
1948.
- SCHULDREICH TALLEDA, Héctor Adolfo:
"Derecho de la navegación." Buenos Aires, 1954.
- SIERRA, Manuel J.:
"Derecho Internacional Público." 3ª Ed. Méxi-
co, 1955.
- SMITH, H.A.:
"The Law and Custom of the Sea." Londres, 1924.

- STOWELL, Ellery C.:
"International Law". New York, 1931.
- SVARLIFN, Oscar:
"An Introduction to the Law of Nations." New York, 1955.
- TAMAYO, Jorge L.:
"Geografía moderna de México." México, 1955.
- ULLOA, Alberto:
"Derecho Internacional Público." 4ª. Ed. Madrid, 1957.
- VATTEL, E. de:
"The Law of Nations or the Principles of Natural Law." Colec.: The Classics of International Law. Washington, 1916.
- VERDROSS, Alfred:
"Derecho Internacional Público." Trad. de Antonio Truyol y Sierra, Madrid, 1957.
- VITORIA, Francisco de:
"Obras de..." Ed. crítica de Teófilo Urdanoz, O.P. Madrid, 1960.

"Relaciones de Indios y del Derecho de la Guerra." con trozos de la referente a la Potestad Civil. Texto latino y versión al español por el Marqués de Olivart. Madrid, 1928.
- WILLIAMS, Glanville J.:
"The Juridical Basis of Hot Pursuit." B.Y.I.L., 1939. Londres.
- WILSON, George Grafton:
"Les eaux adjacentes au territoire des Etats." Recueil des Cours, 1923, T. I, Págs. 127-176.
- YEPES, J.M.:
"Les nouvelles tendances du droit international de la mer et le droit international américain." Paris, 1956.

"Plataforma continental y mar territorial." - Artículo aparecido en "EL TIEMPO" de Bogotá - de 27 de noviembre de 1954.

Otras obras consultadas:

Acta final de la Tercera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos. México, D.F., México, 17 de enero-4 de febrero de 1956. Unión Panamericana, Washington, D.C., 1956.

Proyecto de Convención sobre Mar Territorial. Actas del Primer Congreso Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional. T. I. Pág. 499.

El Derecho del Mar. Posición del Canadá respecto a la apertura del mar territorial y a los límites de las pesquerías. Ottawa, 1959.

Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales.

Volumen I: Documentos preparatorios.

Volumen II: Sesiones plenarias.

Volumen III: Primera Comisión (Mar territorial y zona contigua).

Volumen IV: Segunda Comisión (Alta mar: régimen general).

Informe de la Conferencia Técnica Internacional para la conservación de los recursos vivos del mar. 18 de abril a 10 de mayo de 1955, Roma.

"México en la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", aparecido en **MEJICO DE HOY**, publicación de la Secretaría de Relaciones Exteriores (Dirección General de Prensa y Publicidad). México, D.F., marzo-abril de 1960.

Research in International Law. Harvard Draft Conventions on Territorial Waters. Harvard Law School. Cambridge, Massachusetts, 1929.

Research in International Law. Harvard School. Cambridge, Mass. 1932. Piracy. Pág. 743 y siguientes.