

**LA NUEVA CONVENCION DEL DERECHO DEL MAR  
SEGUNDA PARTE**

- \* La primera parte de este artículo aparece en la Revista No. 63, Pp. 249 - 290.

**RUBEN DARIO LOPEZ ZULUAGA**

**Profesor de Cátedra  
Universidad Pontificia Bolivariana  
Universidad de Medellín**

## **CONTENIDO**

1. **LOS ESTADOS ARCHIPIELAGICOS**
2. **EL DERECHO DE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y LIBERTAD DE TRANSITO**
3. **LA PARTICIPACION DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y DE LOS ESTADOS EN SITUACION GEOGRAFICA DESVENTAJOSA EN LA EXPLOTACION DE LOS RECURSOS DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA**
  - 3.1 **CRITICA**
4. **PROTECCION Y CONSERVACION DEL MEDIO MARINO**
5. **INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA**
6. **DESARROLLO Y TRANSMISION DE TECNOLOGIA**
7. **REGIMEN DE LAS ISLAS**
8. **EL ALTA MAR**
9. **LA ZONA**
  - 9.1 **ESTRUCTURA DE LA AUTORIDAD**
10. **NOTA**
11. **BIBLIOGRAFIA**
12. **MAPAS ILUSTRATIVOS**

## 1. LOS ESTADOS ARCHIPIELAGICOS

En 1951 la Corte Internacional de Justicia de La Haya, admitió medir la anchura del Mar Territorial, teniendo en cuenta las líneas de base que unan los puntos más sobresalientes de una costa escarpada, o de una o varias islas próximas a la costa. Esta sentencia fue dictada con relación al pleito de las pesquerías entre el Reino Unido y Noruega.

Consideraciones de índole histórico, político, económico y geográfico, hicieron que varios estados archipelágicos retomaran este valioso principio y lo utilizaran para defender la imperiosa unidad geopolítica de sus territorios, resultando en consecuencia vastas zonas de mar incluidas dentro de su soberanía. Unir las líneas de base rectas desde los puntos más extremos del archipiélago significaba ampliar de modo considerable sus aguas interiores. La Conferencia encontró una solución a la desmedida aspiración de estos países y estableció la categoría de Aguas Archipelágicas, sometidas a un régimen jurídico especial, donde se combinan la soberanía del estado ribereño y el Derecho de Paso, por las vías marítimas archipelágicas, de los buques y aeronaves, incluso los buques de guerra submarinos y aviones militares. Derecho que se ejerce exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas, entre una parte de la alta mar o de una Zona Económica Exclusiva.

Para que se configure el Estado Archipelágico es indispensable que en el conjunto de islas, para el trazado de líneas de base rectas, exista una proporcionalidad de 1 a 1 y 9 a 1 entre la superficie marítima y la superficie terrestre que se reclama y que la longitud de las líneas rectas, excepto un porcentaje estipulado que no exceda de 100 millas marinas.

Este régimen se aplica única y exclusivamente a los países que están conformados por uno o varios archipiélagos y no cobija aquellos archipiélagos que sean parte de un Estado Continental.

Este instituto está reglado en detalle del artículo 46 al 54 de la siguiente manera: (véase al final, mapa No. 1)

### PARTE CUARTA: ESTADOS ARCHIPIELAGICOS

#### Artículo 46.— Términos empleados

Para los efectos de esta Convención:

a) por "Estado archipelágico" se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas;

b) Por "archipiélago" se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una enti-

dad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

#### **Artículo 47.— Líneas de base archipelágicas**

1. Los Estados archipelágicos podrán trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1.

2. La longitud de tales líneas de base no excederá de 100 millas marinas; no obstante, hasta un 3% del número total de líneas de base que encierren un archipiélago podrá exceder de esa longitud, hasta un máximo de 125 millas marinas.

3. El trazado de tales líneas de base no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago.

4. Tales líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emerjan en bajamar, ni a partir de éstas, a menos que se hayan construido en ellas faros o instalaciones análogas que estén permanentemente sobre el nivel del mar, o que la elevación que emerja en bajamar esté situada total o parcialmente a una distancia de la isla más próxima que no exceda de la anchura del mar territorial.

5. Los Estados archipelágicos no aplicarán el sistema de tales líneas de base de forma que aisle de la alta mar o de la zona económica exclusiva el mar territorial de otro Estado.

6. Si una parte de las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico estuviere situada entre dos partes de un Estado vecino inmediatamente adyacente, se mantendrán y respetarán los derechos existentes y cualesquiera otros intereses legítimos que este último Estado haya ejercido tradicionalmente en tales aguas y todos los derechos estipulados en acuerdos entre ambos Estados.

7. A los efectos de calcular la relación entre agua y tierra a que se refiere el párrafo 1, las superficies terrestres podrán incluir aguas situadas en el interior de las cadenas de arrecifes de islas y atolones, incluida la parte acantilada de una plataforma oceánica que esté encerrada o casi encerrada por una cadena de islas calcáreas y de arrecifes emergentes situados en el perímetro de la plataforma.

8. Las líneas de base trazadas de conformidad con este artículo figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el **datum** geodésico.

9. Los Estados archipelágicos darán la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositarán un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

**Artículo 48.— Medición de la anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental.**

La anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la económica exclusiva y de la plataforma continental se medirá a partir de las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47.

**Artículo 49.— Condición jurídica de las aguas archipelágicas, del espacio aéreo sobre las aguas archipelágicas y de su lecho y subsuelo**

1. La soberanía de un Estado archipelágico se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47, denominadas aguas archipelágicas, independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa.

2. Esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre las aguas archipelágicas, así como al lecho y subsuelo de esas aguas y a los recursos contenidos en ellos.

3. Esa soberanía se ejerce con sujeción a las disposiciones de esta Parte.

4. El régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas archipelágicas, incluidas las vías marítimas, ni al ejercicio por el Estado archipelágico de su soberanía sobre esas aguas, su lecho y subsuelo, el espacio aéreo situado sobre esas aguas y los recursos contenidos en ellos.

**Artículo 50.— Delimitación de las aguas interiores**

Dentro de sus aguas archipelágicas, el Estado archipelágico podrá trazar líneas de cierre para la delimitación de las aguas interiores de conformidad con los artículos 9, 10 y 11.

**Artículo 51.— Acuerdos existentes, derechos de pesca tradicionales y cables submarinos existentes**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 49, los Estados archipelágicos respetarán los acuerdos existentes con otros Estados y reconocerán los derechos de pesca tradicionales y otras actividades legítimas de los Estados vecinos inmediatamente adyacentes en ciertas áreas situadas en las aguas archipelágicas. Las modalidades y condiciones para el ejercicio de tales derechos y actividades, incluidos su naturaleza, su alcance y las áreas en que se apliquen, serán reguladas por acuerdos bilaterales entre los Estados interesados, a petición de cualquiera de ellos. Tales derechos no podrán ser transferidos a terceros Estados o a sus nacionales, ni compartidos con ellos.

2. Los Estados archipelágicos respetarán los cables submarinos existentes que hayan sido tendidos por otros Estados y que pasen por sus aguas sin aterrizar. Los

Estados archipelágicos permitirán el mantenimiento y el reemplazo de dichos cables, una vez recibida notificación de su ubicación y de la intención de repararlos o reemplazarlos.

#### **Artículo 52.— Derecho de paso inocente**

1. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 53, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 50, los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas, de conformidad con la sección 3 de la Parte II.

2. Los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

#### **Artículo 53.— Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas**

1. Los Estados archipelágicos podrán designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.

2. Todos los buques y aeronaves gozan del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, en tales vías marítimas y rutas aéreas.

3. Por "paso por las vías archipelágicas" se entiende el ejercicio, de conformidad con esta Convención, de los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

4. Tales vías marítimas y rutas aéreas atravesarán las aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente e incluirán todas las rutas normales de paso utilizadas como tales en la navegación o sobrevuelo internacionales a través de las aguas archipelágicas o sobre ellas y dentro de tales rutas, en lo que se refiere a los buques, todos los canales normales de navegación, con la salvedad de que no será necesaria la duplicación de rutas de conveniencia similar entre los mismos puntos de entrada y salida.

5. Tales vías marítimas y rutas aéreas serán definidas mediante una serie de líneas axiales continuas desde los puntos de entrada de las rutas de paso hasta los puntos de salida. En su paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques y las aeronaves no se apartarán más de 25 millas marinas hacia uno u otro lado de tales líneas axiales, con la salvedad de que dichos buques y aeronaves no navegarán a una distancia de la costa inferior al 10% de la distancia entre los puntos más cercanos situados en islas que bordeen la vía marítima.

6. Los Estados archipelágicos que designen vías marítimas con arreglo a este artículo podrán también establecer dispositivos de separación del tráfico para el paso seguro de buques por canales estrechos en tales vías marítimas.

7. Los Estados archipelágicos podrán, cuando lo requieran las circunstancias y después de haber dado la debida publicidad, sustituir por otras vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico que hayan designado o establecido previamente.

8. Tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

9. Al designar o sustituir vías marítimas o establecer o sustituir dispositivos de separación del tráfico, el Estado archipelágico someterá las propuestas a la organización internacional competente para su adopción. La organización sólo podrá adoptar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico convenidos con el Estado archipelágico, después de lo cual el Estado archipelágico podrá designarlos, establecerlos o sustituirlos.

10. Los Estados archipelágicos indicarán claramente los ejes de las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico designados o establecidos por ellos en cartas a las que se dará la debida publicidad.

11. Durante el paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico aplicables, establecidos de conformidad con este artículo.

12. Si un Estado archipelágico no designare vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

**Artículo 54.— Deberes de los buques y aeronaves durante su paso, actividades de investigación y estudio, deberes del Estado archipelágico y leyes y reglamentos del Estado archipelágico relativos al paso por las vías marítimas archipelágicas.**

Los artículos 39, 40, 42 y 44 se aplican, *mutatis mutandis*, al paso por las vías marítimas archipelágicas.

## **2. EL DERECHO DE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y LIBERTAD DE TRANSITO**

La primera Norma Internacional sobre este tema fue la contenida en la Declaración aprobada el 20 de abril de 1921 por la Conferencia de Barcelona sobre Comunicaciones y Tránsito.

La Convención de Ginebra de 1958 contiene dos clases de referencias a los Es-

tados sin litoral. Una de carácter general, implícita, cuando se refiere a los "Estados", o a "Todo Estado" salvo cuando por su naturaleza no fueren aplicables como por ejemplo si se trata de atribuciones propias de un país costero sobre espacios marítimos sometidos a su jurisdicción.

La otra referencia es de carácter expreso, estipulada como "Estados con litoral o sin él". La Convención de Ginebra significó un importantísimo avance para los países sin litoral, estableciendo:

a. El Derecho de los Estados Mediterráneos a que sus buques enarboles su pabellón.

b. Igualdad de Derechos en el Alta Mar y Derecho de paso inocente a través del Mar Territorial de otros Estados de modo equiparable a todo Estado Ribereño.

c. Libre acceso al Mar y libre tránsito a través del país ribereño vecino de conformidad con las condiciones que entre los estados en cuestión se acuerdan, incluyendo la reciprocidad en materia de tránsito.

d. Igualdad de trato para los buques del Estado sin litoral con respecto a los del ribereño cuyos puertos marítimos aquél utilice.

El Convenio de New York de 1965, formuló también algunos principios sobre tránsito de los países sin litoral, e igualmente se hizo en el Seminario de Youndé (Camerún) en 1973. Desde esta fecha hasta la firma de la Convención, los países mediterráneos reiteraron permanentemente sus aspiraciones y buscaron la codificación de esta materia.

Los Estados sin litoral apuntaban también al aprovechamiento de los recursos situados no sólo más allá de la jurisdicción nacional en pie de igualdad con los Estados costeros —y en algunos casos de un modo preferente— sino también a realizar tal aprovechamiento a las zonas sujetas a la soberanía o jurisdicción nacional de los Estados ribereños.

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar solicitó por un lado un mayor realismo para los Estados mediterráneos, y por el otro, una mejor comprensión y flexibilidad para los Estados ribereños.

La Nueva Convención en este aspecto mejora considerablemente la situación de los países sin litoral. El ilustre jurista uruguayo, Eduardo Jiménez de Aréchaga, en su libro *Derecho Internacional Contemporáneo* (1) nos dice: (2)

---

(1) Jiménez de Aréchaga, Eduardo. *DERECHO INTERNACIONAL CONTEMPORANEO*, Editorial Techos. Madrid, 1981.

(2) Cuando el autor utiliza la sigla TIOFN se refiere a la Nueva Convención.



## ACCESO AL MAR DE LOS ESTADOS SIN LITORAL

“Los Estados sin litoral, que constituyen un núcleo considerable en la Conferencia, han obtenido en ella mejoras importantes con respecto a la posición que tenían con arreglo a las disposiciones del artículo 3 de la Convención de 1958 sobre Alta Mar. El artículo 3 de la Convención de 1958 dispone que: ‘Para gozar de la libertad en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral **DEBERAN** tener libre acceso al mar’.

Esta frase, tal como es definida en la nota al pie de la Convención (41), constituye una recomendación y no una regla obligatoria: establece un deber moral pero no jurídico.

La primera mejora en el TIOFN es que el artículo 125, párrafo 1, dispone en términos precisos que ‘los Estados sin litoral **TENDRAN EL DERECHO** de acceso al mar y desde el mar. . . Para este fin. . . gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte’.

La Convención de 1958, en su artículo 3, establecía solamente un “pactum contrahendo”: el Estado sin litoral debía obtener acceso por medio de un acuerdo con el Estado de tránsito. Normalmente es sólo un Estado determinado el que puede dar acceso al Estado sin litoral y, por lo tanto, el requerimiento de un acuerdo subsiguiente dejaba al Estado sin litoral a la merced de su vecino. Este último tenía así la oportunidad de obtener concesiones que nada tenían que ver con el tránsito, a cambio de conceder el derecho de paso. Esta posibilidad se incrementaba en virtud de otro requerimiento del artículo 3 de la Convención de 1958, en donde se estipula que el libre tránsito se concederá ‘en condiciones de reciprocidad’. Dado que el Estado sin litoral no puede ofrecer un acceso recíproco al mar, el requisito de la reciprocidad era interpretado como autorizando al Estado ribereño a procurar concesiones exorbitantes a cambio del libre tránsito, como, por ejemplo, una libertad general de tránsito por todo el territorio del Estado sin litoral.

El TIOFN corrige estos defectos del texto de 1958. Prevé la posibilidad de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales para la efectiva concesión del acceso al mar, pero establece que esos acuerdos se limitarán a fijar ‘las condiciones y modalidades para el ejercicio de la libertad de tránsito’ (artículo 125, par. 2). Además, desaparece la exigencia de reciprocidad.

Estas tres modificaciones —la definición del libre acceso como un derecho del Estado sin litoral, la eliminación de la reciprocidad y la limitación de los acuerdos subsiguientes a la determinación de las ‘condiciones y modalidades’ de libre acceso— colocan a los Estados sin litoral en una posición mucho más fuerte que la que resultaba del artículo 3 de la Convención de 1958.

---

(41) Las palabras “deberán tener” equivalen a “should have” en inglés (nota original de la Convención).

Otra mejora en su situación jurídica se relaciona con el acceso a los puertos marítimos y a las facilidades para utilizarlos.

El artículo 3, parágrafo 1 b), de la Convención de Alta Mar de 1958 establece que en los acuerdos subsiguientes a celebrarse, los Estados de tránsito acordarán en sus puertos "a los buques que enarbolan la bandera del Estado (sin litoral) el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado". De este modo, el acceso a los puertos marítimos y la igualdad de tratamiento dependía también de acuerdos ulteriores.

En un cambio radical a este respecto, el artículo 131 del TIOFN dispone directamente y 'ex proprio vigore' el tratamiento de la nación más favorecida para los buques del Estado sin litoral, sin requerir ningún acuerdo subsiguiente".

### **3. LA PARTICIPACION DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y DE LOS ESTADOS EN SITUACION GEOGRAFICA DESVENTAJOSA EN LA EXPLOTACION DE LOS RECURSOS DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA**

Muy largos debates suscitó en la Conferencia la cuestión del Derecho de los Estados sin litoral y de los Estados en situación geográfica desventajosa. Muchos fueron los intereses que se movían al interior de la Conferencia, ya que varios países se mostraban renuentes a darle alguna participación a los estados que estaban en las condiciones mencionadas. Después de dilatadas discusiones se llegó a un acuerdo, cristalizado en los artículos 69, 70, 71, 72 del precitado estatuto.

El artículo 69 se ocupa de la situación de los ESTADOS SIN LITORAL así:

1. Los Estados sin litoral tendrán el derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los estados interesados.

2. Los estados interesados establecerán las condiciones y modalidades de esa participación mediante Acuerdos Bilaterales, Subregionales o Regionales.

3. Tales acuerdos tendrán en cuenta entre otras cosas: a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las industrias pesqueras del Estado ribereño; b) La medida en que el Estado sin litoral, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando, o tenga derecho a participar, en virtud de los acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños. c) La medida en que los Estados con litoral y estados con características geográficas especiales estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la necesidad de evitar una carga especial para un solo Estado ribereño o parte del mismo; d) las necesidades en materia de nutrición de la población de los respectivos Estados.

4. El régimen previsto se aplicará sin perjuicio de los arreglos existentes en otras subregiones o regiones donde se concedan a los Estados sin litoral derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos pesqueros de las zonas económicas exclusivas.

El artículo 70 se refiere a los ESTADOS EN SITUACION GEOGRAFICA DESVENTAJOSA clasificándolos en dos tipos: a) aquellos cuya situación geográfica haga que el abastecimiento de pescado en cantidades suficientes para cubrir las necesidades de nutrición de su población o parte de ella, depende de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados de la subregión o región, dentro de este primer tipo los Estados que bordean mares cerrados o semicerrados, y b) los Estados ribereños que no pueden reivindicar zonas económicas exclusivas propias.

¿Cuáles son las características esenciales de este Régimen?

1. Se establece un "DERECHO" de acceso de ambos grupos de países a las zonas económicas exclusivas de otros Estados.

Durante el desarrollo de la Conferencia varios estados expresaron la idea de que el reconocimiento de derechos en favor de terceros estados sobre los recursos resultaba en contraposición del instituto de la zona económica exclusiva. La convención estableció de que no existía tal incompatibilidad. Lo que cuenta es el contenido de los derechos y el contexto en que éstos son reconocidos. No existe ninguna incongruencia porque los derechos que se acuerdan a los países sin litoral y a los países en situación geográfica desventajosa están sujetos a la COMPETENCIA DEL ESTADO RIBEREÑO de determinar, tanto la captura permisible de recursos vivos en su zona, como su propia capacidad de explotar tales recursos y al objetivo de la utilización óptima.

2. Los estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa tendrán derecho de participación únicamente sobre el excedente de recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

El artículo 70 define más específicamente este derecho así:

#### **Artículo 70.— Derecho de los Estados en situación geográfica desventajosa**

1. Los Estados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

2. Para los efectos de esta Parte, por "Estados en situación geográfica desventajosa" se entiende los Estados ribereños, incluidos los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geográfica les haga depender de la explo-

tación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de pescado a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o de partes de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas exclusivas propias.

3. Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esta participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;

b) La medida en que el Estado en situación geográfica desventajosa, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;

c) La medida en que otros Estados en situación geográfica desventajosa y Estados sin litoral estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste;

d) Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

4. Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 3.

5. Los Estados desarrollados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

6. Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

#### **Artículo 71.— Inaplicabilidad de los artículos 69 y 70**

Las disposiciones de los artículos 69 y 70 no se aplicarán en el caso de un Estado ribereño cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva.

#### **Artículo 72.— Restricciones en la transferencia de derechos**

1. Los derechos previstos en virtud de los artículos 69 y 70 para explotar los recursos vivos no se transferirán directa o indirectamente a terceros Estados o a los nacionales de éstos por cesión o licencia, por el establecimiento de empresas conjuntas ni de cualquier otro modo que tenga el efecto de tal transferencia, a menos que los Estados interesados acuerden otra cosa.

2. La disposición anterior no impedirá a los Estados interesados obtener asistencia técnica o financiera de terceros Estados o de organizaciones internacionales a fin de facilitar el ejercicio de los derechos de conformidad con los artículos 69 y 70, siempre que ello no tenga el efecto a que se hace referencia en el párrafo 1.

### **3.1 CRITICA**

Consideramos que el Derecho que se establece tanto para los países sin litoral como a las de situación geográfica desventajosa es muy PRECARIO, porque participar sobre una "BASE EQUITATIVA" nos parece un poco vago, e impreciso el criterio, ¿quién determina en última instancia esa equidad? . . .

¿Ante quién se puede incoar ese derecho? . . . Ahora, determinar el EXCEDENTE de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños es una operación muy compleja, muy difícil y sujeta a varias interpretaciones del Estado ribereño. Tiene que existir de por medio un ALTO GRADO DE VOLUNTAD POLITICA para que estos institutos puedan operar. Mucho deseo de COOPERACION Y DE SOLIDARIDAD entre los Estados vecinos debe reinar para hacer aplicable los buenos propósitos de la Convención.

### **4. PROTECCION Y CONSERVACION DEL MEDIO AMBIENTE**

El fenómeno de la contaminación marina no respeta fronteras. Es un problema de unidad ecológica que afecta a todos los Estados. Situación que terriblemente se ha agravado en los últimos años por los accidentes de los grandes buques petroleros, por la eliminación de desechos radiactivos y otras sustancias tóxicas, amén de la contaminación originada en fuentes terrestres.

Ante tan dramático cuadro, los Estados fueron y son conscientes de la urgente necesidad de regular positivamente este tema, pero a lo largo de la convención fue difícil conciliar las consideraciones ecológicas, con la existencia de distintas zonas marinas y las crecientes exigencias de la navegación internacional, la contaminación proveniente de fuentes terrestres y las consecuencias de la futura explotación en gran escala del suelo y subsuelo marino.

A pesar de todos estos inconvenientes se llegó a un acuerdo estableciendo al respecto una OBLIGACION GENERAL DE LOS ESTADOS de "Proteger el Medio Marino". El Estado ribereño en su mar territorial y zona económica exclusiva tiene jurisdicción para preservar el Medio Marino, y para ello dictará leyes y reglamentos conforme a las reglas y normas internacionales aceptadas convencional o consuetudinariamente.

Pero el estatuto subjúdice, no solamente estableció la potestad de legislar sobre esta materia, sino que previó lo relativo a la aplicación de leyes y reglamentos, reconociendo potestades ejecutivas al Estado del Pabellón, al Estado ribereño y al Estado del Puerto donde ha llegado el buque.

Anteriormente la violación de una regla sobre esta materia, debía ser FLAGRANTE y GRAVE, ahora no, basta simplemente violar una regla, pudiendo el Estado ribereño en consecuencia, arrestar el navío, y realizar una inspección física sobre él.

La Convención introdujo un novedoso artículo (219, par. 2) el cual le da competencia a un Estado respecto de sucesos que han ocurrido fuera de su jurisdicción. Se reconoce aquí un INTERES GENERAL de los Estados en evitar la contaminación.

Este tema está reglado en detalle del artículo 192 al 235 de la Parte XII de la Convención así:

## **PARTE XII. PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO**

### **SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Artículo 192.— Obligación general**

Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino.

#### **Artículo 193.— Derecho soberano de los Estados de explotar sus recursos naturales**

Los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino.

#### **Artículo 194.— Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.**

1. Los Estados tomarán, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto.

2. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se atienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención.

3. Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible:

a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento;

b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;

c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos;

d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.

4. Al tomar medidas para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino, los Estados se abstendrán de toda injerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención.

5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como

el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro.

**Artículo 195.— Deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro.**

Al tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados actuarán de manera que, ni directa ni indirectamente transfieren daños o peligros de un área a otra o transformen un tipo de contaminación en otro.

**Artículo 196.— Utilización de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas**

1. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales.

2. Este artículo no afectará a la aplicación de las disposiciones de esta Convención relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino.

## **SECCION 2. COOPERACION MUNDIAL Y REGIONAL**

**Artículo 197.— Cooperación en el plano mundial o regional**

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

**Artículo 198.— Notificación de daños inminentes o reales**

Cuando un Estado tenga conocimiento de casos en que el medio marino se halle en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los haya sufrido ya, lo notificará inmediatamente a otros Estados que a su juicio puedan resultar afectados por esos daños, así como a las organizaciones internacionales competentes.

**Artículo 199.— Planes de emergencia contra la contaminación**

En los casos mencionados en el artículo 198, los Estados del área afectada, en la medida de sus posibilidades, y las organizaciones internacionales competentes cooperarán en todo lo posible para eliminar los efectos de la contaminación y prevenir o reducir al mínimo los daños. Con ese fin, los Estados elaborarán y pro-



prevenir o reducir al mínimo los daños. Con este fin, los Estados elaborarán y promoverán en común planes de emergencia para hacer frente a incidentes de contaminación o en el medio marino.

**Artículo 200.— Estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos**

Los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, para promover estudios, realizar programas de investigación científica y fomentar el intercambio de la información y los datos obtenidos acerca de la contaminación del medio marino. Procurarán participar activamente en los programas regionales y mundiales encaminados a obtener los conocimientos necesarios para evaluar la naturaleza y el alcance de la contaminación, la exposición a ella, su trayectoria y sus riesgos y remedios.

**Artículo 201.— Criterios científicos para la reglamentación**

A la luz de la información y los datos obtenidos con arreglo al artículo 200, los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en el establecimiento de criterios científicos apropiados para formular y elaborar reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

### **SECCION 3. ASISTENCIA TECNICA**

**Artículo 202.— Asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo**

Los Estados, actuando directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes:

a) Promoverán programas de asistencia científica, educativa, técnica y de otra índole a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino y la preservación, reducción y control de la contaminación marina. Esa asistencia incluirá, entre otros aspectos:

- i) Formar al personal científico y técnico de esos Estados;
- ii) Facilitar su participación en los programas internacionales pertinentes;
- iii) Proporcionarles el equipo y los servicios necesarios;
- iv) Aumentar su capacidad para fabricar tal equipo;
- v) Desarrollar medios y servicios de asesoramiento para los programas de investigación, vigilancia, educación y de otro tipo;

b) Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo,

para reducir lo más posible los efectos de los incidentes importantes que pueden causar una grave contaminación del medio marino;

c) Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, con miras a la preparación de evaluaciones ecológicas.

#### **Artículo 203.— Trato preferencial a los Estados en desarrollo**

Al fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino o de reducir lo más posible sus efectos, los Estados en desarrollo recibirán de las organizaciones internacionales un trato preferencial con respecto a:

- a) La asignación de fondos y asistencia técnica apropiados, y
- b) La utilización de sus servicios especializados.

### **SECCION 4. VIGILANCIA Y EVALUACION AMBIENTAL**

#### **Artículo 204.— Vigilancia de los riesgos de contaminación o de sus efectos**

1. Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, procurarán, en la medida de lo posible y de modo compatible con los derechos de otros Estados, observar, medir, evaluar y analizar, mediante métodos científicos reconocidos, los riesgos de contaminación del medio marino o sus efectos.

2. En particular, los Estados mantendrán bajo vigilancia los efectos de cualesquiera actividades que autorice o realicen, a fin de determinar si dichas actividades pueden contaminar el medio marino.

#### **Artículo 205.— Publicación de informes**

Los Estados publicarán informes acerca de los resultados obtenidos con arreglo al artículo 204 o presentarán dichos informes con la periodicidad apropiada a las organizaciones internacionales competentes, las cuales deberán ponerlos a disposición de todos los Estados.

#### **Artículo 206.— Evaluación de los efectos potenciales de las actividades**

Los Estados que tengan motivos razonables para creer que las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control pueden causar una contaminación considerable del medio marino u ocasionar cambios importantes y perjudiciales en él evaluarán, en la medida de lo posible, los efectos potenciales de esas actividades para el medio marino e informarán de los resultados de tales evaluaciones en la forma prevista en el artículo 205.

**SECCION 5. REGLAS INTERNACIONALES Y LEGISLACION  
NACIONAL PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTROLAR  
LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO**

**Artículo 207.— Contaminación procedente de fuentes terrestres**

1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, incluidos los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe, teniendo en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

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

4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación, teniendo en cuenta las características propias de cada región, la capacidad económica de los Estados en desarrollo y su necesidad de desarrollo económico. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria.

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

**Artículo 208.— Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional**

1. Los Estados ribereños dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, de conformidad con los artículos 60 y 80.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Tales leyes, reglamentos y medidas no serán menos eficaces que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional.

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

5. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, establecerán reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino a que se hace referencia en el párrafo 1. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

#### **Artículo 209.— Contaminación resultante de actividades en la Zona**

1. De conformidad con la Parte XI, se establecerán normas, reglamentos y procedimientos internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de actividades en la Zona. Tales normas, reglamentos y procedimientos se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

2. Con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta sección, los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades en la Zona que se realicen por buques o desde instalaciones, estructuras y otros dispositivos que enarboleden su pabellón, estén inscritos en su registro u operen bajo su autoridad, según sea el caso. Tales leyes y reglamentos no serán menos eficaces que las normas, reglamentos y procedimientos internacionales mencionados en el párrafo 1.

#### **Artículo 210.— Contaminación por vertimiento**

1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Tales leyes, reglamentos y medidas garantizarán que el vertimiento no se realice sin autorización de las autoridades competentes de los Estados.

4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria.

5. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no se realizará sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamente la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfica, puedan ser adversamente afectados por él.

6. Las leyes, reglamentos y medidas nacionales no serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación que las reglas y estándares de carácter mundial.

#### **Artículo 211.— Contaminación causada por buques**

1. Los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática general, establecerán reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques y promoverán la adopción, del mismo modo y siempre que sea apropiado, de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral, o afectar adversamente por efecto de la contaminación a los intereses conexos de los Estados ribereños. Tales reglas y estándares serán reexaminados del mismo modo con la periodicidad necesaria.

2. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio. Tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

3. Los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, darán a debida publicidad a esos requisitos y los comunicarán a la organización internacional competente. Cuando dos o más Estados ribereños establezcan esos requisitos de manera idéntica en un esfuerzo por armonizar su política en esta materia, la comunicación indicará cuáles son los Estados que participan en esos acuerdos de cooperación. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón o esté matriculado en su territorio que, cuando navegue por el mar territorial de un Estado participante en esos acuerdos de cooperación, comunique, a petición de ese Estado de la misma región que participe en esos acuerdos de cooperación y, en caso afirmativo, que indique si el buque reúne los requisitos de entrada a puerto establecidos por ese Estado. Este artículo se entenderá sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de paso inocente, ni de la aplicación del párrafo 2 del artículo 25.

4. Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso inocente. De conformidad con la sección 3 de la Parte II, tales leyes y reglamentos deberán obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros.

5. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, a los

efectos de la ejecución prevista en la sección 6, los Estados ribereños podrán dictar, respecto de sus zonas económicas exclusivas, leyes y reglamentos que sean conformes y den efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

6.

a) Cuando las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 sean inadecuados para hacer frente a circunstancias especiales y los Estados ribereños tengan motivos razonables para creer que un área particular y claramente definida de sus respectivas zonas económicas exclusivas requiere la adopción de medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques, por reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico, los Estados ribereños, tras celebrar consultas apropiadas por conducto de la organización internacional competente con cualquier otro Estado interesado, podrán dirigir una comunicación a dicha organización, en relación con esa área, presentando pruebas científicas y técnicas en su apoyo e información sobre las instalaciones de recepción necesarias. Dentro de los doce meses siguientes al recibo de tal comunicación, la organización determinará si las condiciones en esa área corresponden a los requisitos anteriormente enunciados. Si la organización así lo determina, los Estados ribereños podrán dictar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, aplicando las reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Esas leyes y reglamentos no entrarán en vigor para los buques extranjeros hasta quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización.

b) Los Estados ribereños publicarán los límites de tal área particular y claramente definida;

c) Los Estados ribereños, al presentar dicha comunicación, notificarán al mismo tiempo a la organización si tienen intención de dictar para esa área leyes y reglamentos adicionales destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques. Tales leyes y reglamentos adicionales podrán referirse a las descargas o a las prácticas de navegación, pero no podrán obligar a los buques extranjeros a cumplir estándares de diseño, construcción, dotación o equipo distinto de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados; serán aplicables a los buques extranjeros quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización, a condición de que ésta dé su conformidad dentro de los doce meses siguientes a la presentación de la comunicación.

7. Las reglas y estándares internacionales mencionados en este artículo deberían comprender, en particular, los relativos a la pronta notificación a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o pueden ocasionar descargas,

## **Artículo 212.— Contaminación desde la atmósfera o a través de ella**

1. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, los Estados dictarán leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, teniendo en cuenta las reglas y estándares así como las prácticas y procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente, y la seguridad de la navegación aérea.

2. Los Estados tomarán otras medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer en los planos mundial y regional reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

## **SECCION 6. EJECUCION**

### **Artículo 213.— Ejecución respecto de la contaminación procedente de fuentes terrestres.**

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 207 y dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales competentes o de una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres.

### **Artículo 214.— Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos.**

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 208 y dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y la procedente de islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, con arreglo a los artículos 60 y 80.

### **Artículo 215.— Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades en la Zona**

La ejecución de las normas, reglamentos y procedimientos internacionales establecidos con arreglo a la Parte XI para prevenir, reducir y controlar la contamina-

ción del medio marino resultante de actividades en la Zona se regirá por lo dispuesto en esa Parte.

#### **Artículo 216.— Ejecución respecto de la contaminación por vertimiento**

1. Las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por vertimientos serán ejecutoriados:

a) Por el Estado ribereño en cuanto se refiera a los vertimientos dentro de su mar territorial o de su zona económica exclusiva o sobre su plataforma continental;

b) Por el Estado del pabellón en cuanto se refiera a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio y las aeronaves matriculadas en su territorio.

c) Por cualquier Estado en cuanto se refiera a actos de carga de desechos u otras materias que tengan lugar dentro de su territorio o en sus instalaciones terminales costa afuera.

2. Ningún Estado estará obligado en virtud de este artículo a iniciar procedimientos cuando otro Estado los haya iniciado ya de conformidad con este artículo.

#### **Artículo 217.— Ejecución por el Estado del pabellón**

1. Los Estados velarán porque los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con esta Convención, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para su aplicación. El Estado del pabellón velará por la ejecución efectiva de tales reglas, estándares, leyes y reglamentos dondequiera que se cometa la infracción.

2. Los Estados tomarán, en particular, las medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en un territorio zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques.

3. Los Estados cuidarán de que los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio lleven a bordo los certificados requeridos por las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 y expedidos de conformidad con ellos. Los Estados velarán porque se inspeccionen periódicamente



los buques que enarbolan su pabellón para verificar la conformidad de tales certificados con su condición real. Estos certificados serán aceptados por otros Estados como prueba de la condición del buque y se considerará que tienen la misma validez que los expedidos por ellos, salvo que existan motivos fundados para creer que la condición del buque no corresponde en lo esencial a los datos que figuran en los certificados.

4. Si un buque comete una infracción de las reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, el Estado del pabellón, sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 218, 220 y 228, ordenará una investigación inmediata y, cuando corresponda, iniciará procedimientos respecto de la presunta infracción independientemente del lugar donde se haya cometido ésta o se haya producido o detectado la contaminación causada por dicha infracción.

5. El Estado del pabellón que realice la investigación sobre una infracción podrá solicitar la ayuda de cualquier otro Estado cuya cooperación pueda ser útil para aclarar las circunstancias del caso. Los Estados procurarán atender las solicitudes apropiadas del Estado del pabellón.

6. A solicitud escrita de cualquier Estado, el Estado del pabellón investigará toda infracción presuntamente cometida por sus buques. El Estado del pabellón iniciará sin demora un procedimiento con arreglo a su derecho interno respecto de la presunta infracción cuando estime que existen pruebas suficientes para ello.

7. El Estado del pabellón informará sin dilación al Estado solicitante y a la organización internacional competente sobre las medidas tomadas y los resultados obtenidos. Tal información se pondrá a disposición de todos los Estados.

8. Las sanciones previstas en las leyes y reglamentos de los Estados para los buques que enarbolan su pabellón serán lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar.

#### **Artículo 218.— Ejecución por el Estado del puerto**

1. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá realizar investigaciones y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

2. El Estado del puerto no iniciará procedimientos con arreglo al párrafo 1 respecto de una infracción por descarga en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de otro Estado, a menos que lo solicite este Estado, el Estado del pabellón o cualquier Estado perjudicado o amenazado por la descarga, o a menos que la violación haya causado o sea probable que cause contaminación

en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado del puerto.

3. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, este Estado atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes de cualquier Estado relativas a la investigación de una infracción por descarga que constituya violación de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, que se crea que se ha cometido en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado solicitante o que haya causado o amenace causar daños a dichos espacios. Igualmente atenderá, en la medida que sea factible, las solicitudes del Estado del pabellón respecto de la investigación de dicha infracción, independientemente del lugar en que se haya cometido.

4. El expediente de la investigación realizada por el Estado del puerto con arreglo a este artículo se remitirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño a petición de cualquiera de ellos. Cualquier procedimiento iniciado por el Estado del puerto sobre la base de dicha investigación podrá ser suspendido, con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, a petición del Estado ribereño en cuyas aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva se haya cometido la infracción. En tal situación, las pruebas y el expediente del caso, así como cualquier fianza u otra garantía financiera constituida ante las autoridades del Estado del puerto, serán remitidos al Estado ribereño. Esta remisión excluirá la posibilidad de que el procedimiento continúe en el Estado del puerto.

#### **Artículo 219.— Medidas relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación.**

Con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, los Estados que a solicitud de terceros o por iniciativa propia, hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puertos o instalaciones terminales costa afuera viola las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques y a consecuencia de ello amenaza causar daños al medio marino tomarán, en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que zarpe el buque. Dichos Estados sólo permitirán que el buque prosiga hasta el astillero de reparaciones apropiado más próximo y, una vez que se hayan eliminado las causas de la infracción, permitirán que el buque prosiga inmediatamente su viaje.

#### **Artículo 220.— Ejecución por los Estados ribereños**

1. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá, con sujeción a las disposiciones de la sección 7, iniciar un procedimiento respecto de cualquier infracción de las leyes y reglamentos que haya dictado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cuando la infracción se haya cometido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado.

2. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en el mar territorial de un Estado ha violado, durante su paso por dicho mar, las leyes y reglamentos dictados por ese Estado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, ese Estado, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones pertinentes de la sección 3 de la Parte II, podrá realizar la inspección física del buque en relación con la infracción y, cuando las pruebas lo justifiquen, podrá iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su derecho interno y sujeción a las disposiciones de la sección 7.

3. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o el mar territorial ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado que sean conformes y den efecto a dichas reglas y estándares, ese Estado podrá exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si se ha cometido una infracción.

4. Los Estados dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas para que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las solicitudes de información con arreglo al párrafo 3.

5. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las mencionadas en el párrafo 3 que haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, ese Estado podrá realizar una inspección en caso de que el buque se haya negado a facilitar información o la información por él facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso que justifiquen esa inspección.

6. Cuando exista una prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las mencionadas en el párrafo 3 que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o los intereses conexos del Estado ribereño, o a cualesquiera recursos de su mar territorial o de su zona económica exclusiva, ese Estado podrá, con sujeción a la sección 7, y si las pruebas lo justifican, iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su derecho interno.

7. No obstante lo dispuesto en el párrafo 6, cuando se haya iniciado un procedimiento apropiado por conducto de la organización internacional competente o de otra forma convenida, y mediante ese procedimiento se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas, el Estado ribereño autorizará al buque a proseguir su viaje, en el caso de que dicho procedimiento sea vinculante para ese Estado.

8. Las disposiciones de los párrafos 3, 4, 5, 6 y 7 se aplicarán igualmente respecto de las leyes y reglamentos nacionales dictados con arreglo al párrafo 6 del artículo 211.

**Artículo 221.— Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos**

1. Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el derecho de los Estados con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales.

2. Para los efectos de este artículo, por “accidente marítimo” se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento.

**Artículo 222.— Ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella.**

Los Estados harán cumplir en el espacio aéreo sometido a su soberanía o en relación con los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio y las aeronaves matriculadas en su territorio las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el párrafo 1 del artículo 212 y con otras disposiciones de esta Convención; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas para dar efecto a las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, de conformidad con todas las reglas y estándares internacionales pertinentes relativos a la seguridad de la navegación aérea.

## SECCION 7. GARANTIAS

**Artículo 223 — Medidas para facilitar los procedimientos**

En los procedimientos iniciados con arreglo a esta Parte, los Estados tomarán medidas para facilitar la audiencia de testigos y la admisión de pruebas presentadas por autoridades de otro Estado o por la organización internacional competente, y facilitarán la asistencia a esos procedimientos de representantes oficiales de la organización internacional competente, del Estado del pabellón o de cualquier Estado afectado por la contaminación producida por una infracción. Los representantes oficiales que asistan a esos procedimientos tendrán los derechos y deberes previstos en las leyes y reglamentos nacionales o el derecho internacional.

## **Artículo 224.— Ejercicio de las facultades de ejecución**

Las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta Parte sólo podrán ser ejercidas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que llevan signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

## **Artículo 225.— Deber de evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución**

En el ejercicio de las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta Convención, los Estados no pondrán en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionarán riesgo alguno a los buques, no los conducirán a un puerto o fondeadero inseguro, ni expondrán al medio marino a un riesgo injustificado.

## **Artículo 226.— Investigación de buques extranjeros**

1.

a) Los Estados no retendrán un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para las investigaciones previstas en los artículos 216, 218 y 220. La inspección física de un buque extranjero se limitará a un examen de los certificados, registros y otros documentos que el buque esté obligado a llevar con arreglo a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados o de cualquier documento similar que lleve consigo; solamente podrá iniciarse una inspección física más detallada del buque después de dicho examen y sólo en el caso de que:

i) Existan motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde sustancialmente a los datos que figuran en esos documentos;

ii) El contenido de tales documentos no baste para confirmar o verificar una presunta infracción; o

iii) El buque no lleve certificados ni registros válidos;

b) Si la investigación revela que se ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos aplicables o de las reglas y estándares internacionales para la protección y preservación del medio marino, el buque será liberado sin dilación una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, tales como la constitución de una fianza u otra garantía financiera apropiada;

c) Sin perjuicio de las reglas y estándares internacionales aplicables relativos a la navegabilidad de los buques, se podrá denegar la liberación de un buque, o supeditarla al requisito de que se dirija al astillero de reparaciones apropiado más próximo, cuando entrañe un riesgo excesivo de daño al medio marino. En caso de que la liberación haya sido denegada o se haya supeditado a determinados requisitos, se informará sin dilación al Estado del pabellón, el cual podrá procurar la liberación del buque de conformidad con lo dispuesto en la Parte XV.

2. Los Estados cooperarán para establecer procedimientos que eviten inspecciones físicas innecesarias de buques en el mar.

#### **Artículo 227 – No discriminación respecto de buques extranjeros**

Al ejercer sus derechos y al cumplir sus deberes con arreglo a esta Parte, los Estados no discriminarán, de hecho ni de derecho, contra los buques de ningún otro Estado.

#### **Artículo 228.— Suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación**

1. Los procedimientos en virtud de los cuales se puedan imponer sanciones respecto de cualquier infracción de las leyes y reglamentos aplicables o de las reglas y estándares internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cometida por un buque extranjero fuera del mar territorial del Estado que inicie dichos procedimientos, serán suspendidos si el Estado del pabellón inicia un procedimiento en virtud del cual se puedan imponer sanciones con base en los cargos correspondientes, dentro de los seis meses siguientes a la iniciación del primer procedimiento, a menos que éste se refiera a un caso de daños graves al Estado ribereño, o que el Estado del pabellón de que se trate haya faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las reglas y estándares internacionales aplicables respecto de las infracciones cometidas por sus buques. El Estado del pabellón pondrá oportunamente a disposición del Estado que haya iniciado el primer procedimiento un expediente completo del caso y las actas de los procedimientos, en los casos en que el Estado del pabellón haya pedido la suspensión del procedimiento de conformidad con este artículo. Cuando se haya puesto fin al procedimiento iniciado por el Estado del pabellón, el procedimiento suspendido quedará concluido. Previo pago de las costas procesales, el Estado ribereño levantará cualquier fianza o garantía financiera constituida en relación con el procedimiento suspendido.

2. No se iniciará procedimiento alguno en virtud del cual se puedan imponer sanciones contra buques extranjeros cuando hayan transcurrido tres años a partir de la fecha de la infracción, y ningún Estado incoará una acción cuando otro Estado haya iniciado un procedimiento con sujeción a las disposiciones del párrafo 1.

3. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho del Estado del pabellón a tomar cualquier medida, incluida la iniciación de procedimientos en virtud de los cuales se puedan imponer sanciones, de conformidad con sus leyes, independientemente de que otro Estado haya iniciado anteriormente un procedimiento.

#### **Artículo 229.— Iniciación de procedimientos civiles**

Ninguna de las disposiciones de esta Convención afectará a la iniciación de un procedimiento civil respecto de cualquier acción por daños y perjuicios resultantes de la contaminación del medio marino.

**Artículo 230.— Sanciones pecuniarias y respeto de los derechos reconocidos de los acusados**

1. Las infracciones de las leyes y reglamentos nacionales o de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cometidas por buques extranjeros en el mar territorial, sólo darán lugar a la imposición de sanciones pecuniarias, salvo en el caso de un acto intencional y grave de contaminación en el mar territorial.

3. En el curso de los procedimientos por infracciones cometidas por buques extranjeros, que puedan dar lugar a la imposición de sanciones, se respetarán los derechos reconocidos de los acusados.

**Artículo 231.— Notificación al Estado del pabellón y a otros Estados interesados**

Los Estados notificarán sin dilación al Estado del pabellón y a cualquier otro Estado interesado las medidas que hayan tomado contra buques extranjeros de conformidad con la sección 6 y enviarán al Estado del pabellón todos los informes oficiales relativos a esas medidas. Sin embargo, con respecto a las infracciones cometidas en el mar territorial, las obligaciones antedichas del Estado ribereño se referirán únicamente a las medidas que se tomen en el curso de un procedimiento. Los agentes diplomáticos o funcionarios consulares y, en lo posible, la autoridad marítima del Estado del pabellón, serán inmediatamente informados de las medidas que se tomen.

**Artículo 232.— Responsabilidad de los Estados derivada de las medidas de ejecución**

Los Estados serán responsables de los daños y perjuicios que les sean imputables y dimanen de las medidas tomadas de conformidad con la sección 6, cuando esas medidas sean ilegales o excedan lo razonablemente necesario a la luz de la información disponible. Los Estados preverán vías procesales para que sus tribunales conozcan de acciones relativas a tales daños y perjuicios.

**Artículo 233.— Garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional**

Ninguna de las disposiciones de las secciones 5, 6 y 7 afectará al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Sin embargo, si un buque extranjero distinto de los mencionados en la sección 10 comete una infracción de las leyes y reglamentos mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42 que cause o amenace causar daños graves al medio marino de un estrecho, los Estados ribereños del estrecho podrán tomar las medidas apropiadas de ejecución y, en tal caso, respetarán, *mutatis mutandis*, las disposiciones de esta sección.

## SECCION 8. ZONAS CUBIERTAS DE HIELO

### Artículo 234.— Zonas cubiertas de hielo

Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino para causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo en forma irreversible. Esas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles.

## SECCION 9. RESPONSABILIDAD

### Artículo 235.— Responsabilidad

1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

## 5. INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

Este régimen se estructura fundamentalmente en el CONSENTIMIENTO DEL ESTADO RIBEREÑO. En "circunstancias normales" los Estados ribereños otorgarán su consentimiento para que otros Estados u organizaciones internacionales realicen proyectos de investigación científica, con fines pacíficos y con el objetivo de aumentar los conocimientos científicos en beneficio de toda la humanidad. Se autoriza a los Estados ribereños a dictar normas que garanticen dichos permisos (para que no se demore o deniegue sin razón dicho consentimiento).



El artículo 240 establece los principios generales que han de regular la investigación científica marina, y ellos son:

- a. Que se realice exclusivamente con fines pacíficos.
- b. Con métodos y medios científicos adecuados que sean compatibles con la Convención.
- c. Que no interfiera injustificadamente otros usos legítimos del mar compatibles con la Convención.
- d. Que se respeten todos los reglamentos pertinentes dictados de conformidad con esta Convención, incluidos los destinados a la protección y conservación del medio marino.

El consentimiento del Estado ribereño puede ser rehusado discrecionalmente en los siguientes casos:

- a. Que tenga importancia directa para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos o no vivos.
- b. Que entrañe perforaciones en la Plataforma Continental, la utilización de explosivos o la introducción de sustancias perjudiciales en el medio marino.
- c. Que entrañe la construcción, el funcionamiento o la utilización de islas archipelágicas, instalaciones o estructuras.
- d. Que la información que debe suministrarse respecto de la índole y objetivos del proyecto sea inexacta, o que el Estado o la Organización Internacional competente que realice la investigación tenga obligaciones pendientes con el Estado ribereño como resultado de un proyecto anterior.

## **6. DESARROLLO Y TRANSMISION DE TECNOLOGIA**

Este tema fue tremendamente influenciado por la UNCTAD y el Nuevo Orden Económico Internacional, haciendo incorporar disposiciones de carácter programático por medio de las cuales los Estados, directamente o por conducto de las Organizaciones Internacionales competentes, cooperan en la medida de sus posibilidades para fomentar el desarrollo y transmisión de la ciencia y la tecnología marinas según modalidades y condiciones equitativas y favorables.

## **7. REGIMEN DE LAS ISLAS**

El artículo 121 de la Convención define una isla como una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar y dispone que su mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental, se determinarán conforme a otras extensiones terrestres. El párrafo tres del precitado artículo estableció una sabia excepción cuando dice que: "Las

rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva, ni plataforma continental” este párrafo le cortó la intención a algunas potencias de proyectarse sobre vastos espacios marinos poseyendo algunas rocas en el Alta Mar.

## 8. EL ALTA MAR

En 1967 el embajador Pardo de Malta pronunció ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, un elocuente discurso donde expresaba que el Alta Mar, el Fondo del Mar y su Subsuelo son “PATRIMONIO COMUN DE LA HUMANIDAD” y exhorta a los países para que se abstengan de ampliar sus reivindicaciones nacionales hasta tanto no se llegue a un acuerdo futuro sobre el uso y explotación de esos recursos. Esta brillante intervención originó la Resolución 2574D, de 15 de diciembre dd 1969 que estableció una moratoria para la explotación de los fondos marinos, instando a los países a abstenerse de realizar cualquier actividad exploratoria hasta cuando se llegara a un acuerdo global sobre tan delicada materia.

El 17 de diciembre de 1970, la ONU aprueba otra Resolución, la número 2749 (XXV), titulada “DECLARACION DE PRINCIPIOS QUE REGULAN LOS FONDOS MARINOS Y OCEANICOS Y SU SUBSUELO FUERA DE LOS LIMITES DE LA JURISDICCION NACIONAL”, célebre resolución que declaró entre otras cosas lo siguiente:

1. Los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como los recursos de la zona, son patrimonio de la humanidad.

2. La zona no estará sujeta a apropiación por medio alguno por Estados ni personas naturales o jurídicas y ningún Estado reivindicará, ni ejercerá soberanía ni derechos soberanos sobre parte alguna de ella. . .

. . . 5. La zona estará abierta a la utilización exclusivamente para fines pacíficos por todos los Estados, ya se trate de países ribereños o sin litoral, sin discriminación, de conformidad con el Régimen Internacional que se establezca. . .

. . . 7. La exploración de la zona y la explotación de sus recursos se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente a la ubicación geográfica de los Estados, ya se trate de países ribereños o sin litoral y prestando consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo. . .

. . . 9. Sobre la base de los principios de la presente declaración, se establecerá, mediante la concertación de un tratado internacional de carácter universal, que cuente con el acuerdo general, un Régimen Internacional aplicable a la zona y sus recursos que incluya un Mecanismo Internacional apropiado para hacer efectivas sus disposiciones. . .

El Alta Mar se ha definido como todas las partes del mar no incluidas en la Zona Económica Exclusiva, ni el Mar Territorial, ni en las aguas interiores de un

Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado Archipelágico.

La actual Convención delimita esta zona por la vía negativa, sustrayéndola de las demás zonas jurisdiccionales.

El Estatuto Jurídico de la Alta Mar ha sido muy controvertido desde la famosa discusión entre Grocio (Mare Liberum 1609) y Selden (Mare Clausum 1618). La controversia central giraba alrededor de determinar si el Alta Mar era RES NULLIUS O RES COMMUNIS OMNIUM, prevaleciendo este último criterio.

La Convención de Montego Bay, repite las libertades reconocidas en la de 1958 agregando la de Investigación Científica así:

- a. Libertad de navegación.
- b. Libertad de sobrevuelo.
- c. Libertad de tender cables y tuberías submarinas con sujeción a ciertos límites que establece la Convención.
- d. Libertad de Investigación Científica con sujeción a las disposiciones de la presente Convención.

La Alta Mar está pues abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral y ningún Estado podrá legítimamente someter cualquier parte de esa zona a su soberanía. En consecuencia, el Alta Mar y el espacio aéreo por encima de la misma, están más allá de la jurisdicción de cualquier Estado.

## 9. LA ZONA

La innovación más importante de la presente Convención fue la llamada "ZONA" que comprende los fondos marinos situados más allá de la Plataforma Continental o de la Zona Económica Exclusiva, según sea el caso y se le considera como PATRIMONIO COMUN DE LA HUMANIDAD.

Esta es una parte del Convenio de la ONU, que generó muchas controversias y con respecto al cual no se ha alcanzado un consenso pleno en la Comunidad Internacional por la disparidad de intereses.

La Resolución 2749 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas ya había resuelto el problema básico de la pertenencia de la zona y sus recursos consagrando el concepto de Patrimonio Común de la Humanidad. Pero surgió el problema de saber QUIEN Y COMO SE PODRIAN EXPLORAR ESOS RECURSOS. Aquí fue donde existió la más larga y compleja discusión durante el desarrollo de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, ya que los intereses de las Naciones Industrializadas y de los países en vía de desarrollo eran totalmente contrapuestos. Los Estados industrializados concebían un sistema, con una autoridad, que únicamente se limitara al otorgamiento y registro de licencias en favor de ope-

radores privados o estatales. Esta autoridad tendría un poder de carácter nominal, como una especie de agencia coordinadora, con facultades de expedir licencias, pero sin poder llevar por sí misma explotación directa alguna. Estados Unidos, los países de Europa Occidental y Japón patrocinaban la idea de que dichas licencias debían ser otorgadas a empresas privadas o transnacionales, mientras que la Unión Soviética y otros países socialistas consideraban que tales permisos debían otorgarse a los Estados o grupos de Estados.

Los Estados industrializados, poseedores de una alta tecnología y gran capital querían obtener un acceso irrestricto y automático a los recursos minerales. Esta posición se traducía en la práctica, a una Concesión Minera donde a la larga los Estados industrializados manejarían todo el mercado mundial. No era más que sostener un nuevo tipo de neocolonialismo.

Por otro lado, los Estados en desarrollo, unificados alrededor del grupo de los Setenta y Siete (NOEI) (3) pensaban en un sistema en que la explotación se realizaría directamente por la Autoridad Internacional, autoridad que tendría el poder suficiente para llevar a cabo por sí misma, o mediante su brazo operativo —LA EMPRESA— todas las actividades relacionadas con la explotación y exploración de esos recursos.

Ambas posiciones fueron radicales durante mucho tiempo, pero al final hubo transacciones, acordándose el llamado "SISTEMA PARALELO", donde la explotación se realizará en forma directa por la autoridad, a través de su órgano, la EMPRESA INTERNACIONAL, como por operadores privados y estatales y sus respectivos consorcios mediante contratos de exploración y explotación suscritos con la autoridad.

Todo solicitante de un contrato privado o los propios Estados deberán proponer a la autoridad dos sitios más o menos del mismo valor comercial con el objeto de que la autoridad se reserve una para su explotación directa y la otra será la del contrato. Este mecanismo, conciliador de intereses, asegura de una parte, el acceso a las compañías privadas, y de otra, le queda a la Autoridad zonas de explotación, sin hacer gastos de exploración.

Otro de los problemas complicados que se presentó en la Convención fue el de las políticas de producción. Los Estados industrializados propendían por una libertad de producción y comercialización para la explotación de los recursos minerales del mar sin cortapisas de ninguna naturaleza. Temían que a través de la autoridad se formara una especie de cartel parecido a la OPEP que obviamente iría en contra de sus intereses.

Por su parte Chile, Cuba, Zaire, Zambia, Canadá y algunos Estados en desarrollo productores de metales que serán extraídos de los fondos marinos, urgieron por cierta reglamentación y control de la extracción de minerales del fondo del mar, con el objetivo de establecer límites de producción, pues de no ser así, estos

---

(3) Nuevo Orden Económico Internacional

países, productores de los mismos minerales que se van a extraer, tendrían grandes pérdidas y mercados, con fatales consecuencias para sus respectivas economías.

Al final se llegó a un acuerdo, proponiendo límites a la producción, estableciendo convenios de productos básicos y un sistema de compensación o asistencia para el reajuste económico. Aquí se le concedió a la autoridad, mayores facultades para regular la producción de los metales.

## 9.1 ESTRUCTURA DE LA AUTORIDAD

La autoridad tiene como órganos principales una ASAMBLEA, UN CONSEJO y UNA SECRETARIA. LA EMPRESA es el órgano a través del cual, se llevan a cabo las actividades de explotación de los fondos marinos.

La asamblea está integrada por todos los Miembros de la Autoridad. Vale decir, que cada Estado parte tendrá un representante en la Asamblea.

El Consejo estará integrado por 36 miembros de la Autoridad elegidos por la Asamblea en el orden siguiente:

a. Cuatro Miembros escogidos entre los Estados partes que, durante los últimos cinco años respecto de los cuales se disponga de estadísticas, hayan absorbido más del 20% de las importaciones mundiales totales de los productos básicos obtenidos a partir de las categorías de minerales que hayan de extraerse de la zona, y en todo caso, un Estado de la región de Europa Oriental (Socialista), así como el mayor consumidor (4)

b. Cuatro Miembros escogidos entre los ocho Estados partes, que, directamente o por medio de sus nacionales, hayan hecho las mayores inversiones en la preparación y en la realización de actividades en la zona, incluido por lo menos un Estado de la región de Europa Oriental (Socialista).

c. Cuatro Miembros escogidos entre los Estados partes que, sobre la base de la producción de las áreas que se encuentran bajo su jurisdicción, sean grandes exportadores netos de las categorías de minerales que han de extraerse de la zona, incluidos por lo menos dos Estados en desarrollo cuyas exportaciones de esos minerales tengan una importancia considerable para su economía.

d. Seis Miembros escogidos entre los Estados partes en desarrollo, que representen intereses especiales. Los intereses especiales que han de estar representados incluirán los de los Estados con gran población, los Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa, los Estados que sean grandes importadores de las categorías de minerales que han de extraerse de la zona, los estados que sean productores potenciales de tales minerales y los Estados en desarrollo menos adelantados.

---

(4) Al incluirse el "mayor consumidor" se aseguró a los EE. UU. un lugar permanente en el Consejo.

e. Dieciocho Miembros escogidos de conformidad con el principio de asegurar una distribución geográfica equitativa de los puestos del Consejo en su totalidad, a condición de que cada región geográfica cuente por lo menos con un Miembro elegido. A tal efecto se consideraron regiones geográficas: Africa, América, Asia, Europa Occidental y otros Estados y Europa Oriental (Socialista).

Como puede deducirse de lo anterior, el Consejo se compondrá de 36 miembros, elección que nos parece engorrosa, compleja y extremadamente difícil. Tiene criterios muy abstractos que se prestan a equívocos, como por ejemplo hablar de "distribución geográfica equitativa" o de "intereses especiales".

La gestión de la "autoridad" como nuevo organismo creado por la convención tendrá hacia el futuro una importante repercusión en las relaciones internacionales, porque el conjunto de principio, instituciones y mecanismos constituyen un modelo de desarrollo de recursos muy nuevo en el orden internacional. Todo apunta hacia un esquema totalmente diferente al tradicional, expresado en un Nuevo Orden Económico Mundial difícil de aplicar, pero al menos positivamente consagrado en este estatuto.

Son muchos los intereses en el ámbito de las empresas transnacionales y de la política de algunos países industrializados que buscan torpedear la Convención, pero toda legislación unilateral en este aspecto, es contraria al Derecho Internacional y a los más importantes principios y resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Hacia el futuro hay todo un campo de acción. Factores económicos, históricos y políticos pusieron en marcha un complejo proceso, que tarde o temprano tendrá que operar. Es algo que ya nadie lo puede detener, es sólo cuestión de tiempo.

## 10. NOTA

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Nuevo Derecho Espacial y Nuclear, introdujeron un nuevo sujeto del Derecho Internacional: "LA HUMANIDAD", el que ya se tendrá que sumar a los tradicionales sujetos, que han sido, los Estados, las Organizaciones Internacionales y excepcionalmente las Personas Naturales.

## BIBLIOGRAFIA

1. Jiménez de Aréchaga, Eduardo. DERECHO INTERNACIONAL CONTEMPORANEO, Editorial Tecnos, Madrid, 1981.
2. Del Castillo Martínez, Antonio. NUEVO ORDEN JURIDICO DE LOS MARES Y DE LA PESCA, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Facultad de Biología Marina, Bogotá, 1983.
3. López Zuluaga, Rubén Darío. LA NUEVA CONVENCION DEL DERECHO DEL MAR, Primera

parte. Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas No. 63, de la Universidad Pontificia Bolivariana. Ediciones Gráficas, Medellín, 1984.

4. López Zuluaga, Rubén Darío. EL MAR TERRITORIAL Y EL MAR PATRIMONIAL. Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas No. 53, de la Universidad Pontificia Bolivariana, Ediciones Gráficas Ltda., Medellín, 1982.
5. López Zuluaga, Rubén Darío. LA PLATAFORMA CONTINENTAL EN EL DERECHO DEL MAR. Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas No. 58, de la Universidad Pontificia Bolivariana, Ediciones Gráficas Ltda., Medellín, 1982.
6. López Zuluaga, Rubén Darío. EL MAR TERRITORIAL Y LA TEORIA DEL PRIVILEGIO GEOPOLITICO. Suplemento dominical del Periódico "El Colombiano" de Medellín, enero 17 de 1982.
7. Aja Espil, Jorge A, "EL DERECHO DEL MAR". Bogotá, Editorial Temis, 1977.
8. Illanes Fernández, Javier. "EL DERECHO DEL MAR Y SUS PROBLEMAS ACTUALES". Argentina. Editorial Universitaria de Buenos Aires. 1974.
9. Vargas Carreño, E. "AMERICA LATINA Y EL DERECHO DEL MAR". México. Talleres Gráficos Victoria. 1973.
10. Méndez Silva, Ricardo. "EL MAR PATRIMONIAL EN AMERICA LATINA". México. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1974.
11. López Z., Rubén Darío. "LAS DOSCIENTAS MILLAS DEL MAR TERRITORIAL". Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad Pontificia Bolivariana. Ediciones Gráficas, Medellín, 1981.
12. Vásquez Carriosa, Alfredo. "COLOMBIA Y LOS PROBLEMAS DEL MAR". Bogotá, Imprenta Nacional, 1971.
13. Vásquez Carriosa, Alfredo. "EL NUEVO DERECHO DEL MAR". Bogotá, Editorial Temis, 1976.
14. Zacklin Ralph (compilador). "EL DERECHO DEL MAR EN EVOLUCION: LA CONTRIBUCION DE LOS PAISES AMERICANOS". México. Taller Edimex, 1975.
15. Colombos, C. John. "DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO". Madrid, Editorial Aguilar, 1961.
16. Naciones Unidas. "TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR". Copia elaborada por la Oficina de la Dirección general Marítima y Portuaria. Octubre, 1982.
17. Alvarez, Alvaro. "LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL MAR". Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Montevideo. Biblioteca de Publicaciones Oficiales. Montevideo, 1969.
18. Alvarez Marín, René. "EL MAR TERRITORIAL: BASAMENTO GEOGRAFICO PARA UNA TESIS CHILENA". Anales Jurídico-Sociales, núm. 13, Chile, 1957.
19. Ascárraga y De Bustamante, José Luis. "DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO". Editorial Ariel, Barcelona, España, 1970.
20. Bustamante y Rivero, José Luis. "LA DOCTRINA PERUANA SOBRE MAR TERRITORIAL". Revista del Foro. Enero - abril, núm. 1, Lima, Perú, 1959.
21. Rangel U. M. "NATURALEZA JURIDICA E DELIMITACAO DO MAR TERRITORIAL". Sao Paulo, Brasil. Editora Revista dos Tribunais, 1970.

**Mapa No. 1**  
**ESTADO ARCHIPELAGICO**



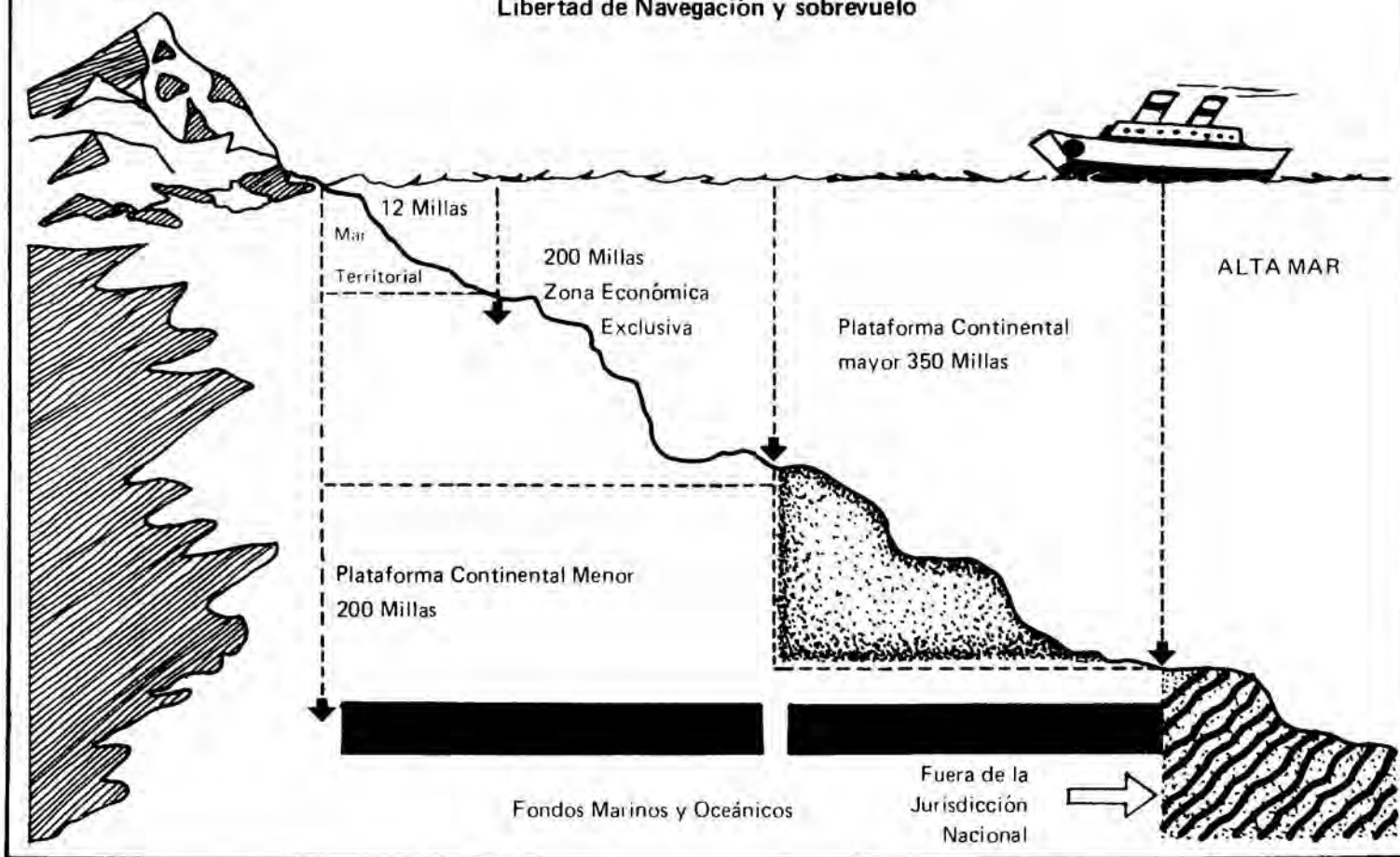
Está compuesto por diez (10) islas que tienen una superficie total de 300.000 Km<sup>2</sup>; se forma un polígono, a partir de las líneas de base recta que unan los puntos más extremos del archipiélago, reivindicando a plenitud su soberanía en vastas zonas del mar. Teniendo en cuenta que no vaya a exceder la proporcionalidad entre territorio y mar de 1 a 9, vale decir, que sus aguas jurisdiccionales no pueden pasar de  $(300.000 \text{ Km}^2 \times 9) = 2'700.000 \text{ km}^2$ .

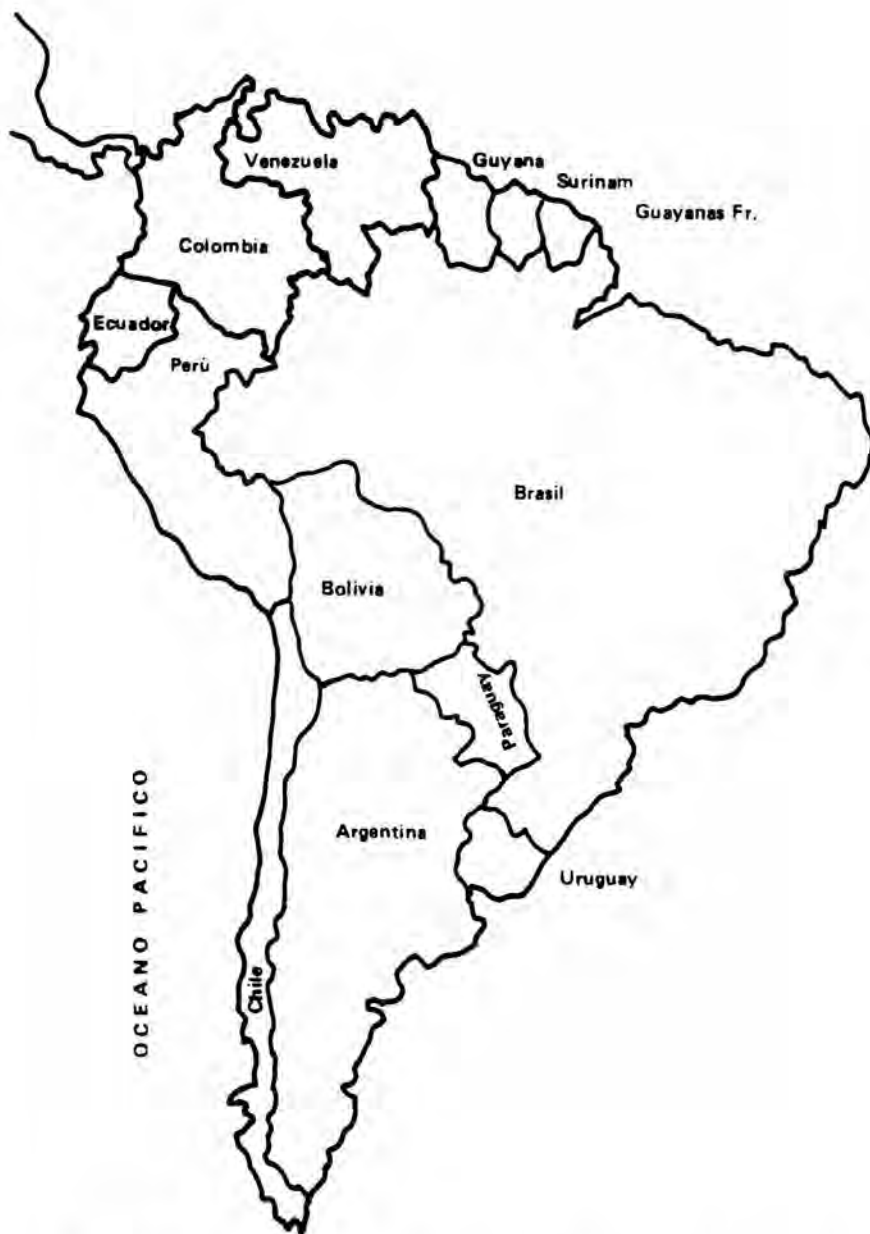
Ejemplos de estos estados:

- Las Bahamas
- Las Filipinas
- Las Islas Fiji
- Indonesia



Mapa No. 2  
ZONAS JURISDICCIONALES Y ALTA MAR  
Libertad de Navegación y sobrevuelo





**ESTADOS DE AMERICA DEL SUR SIN ACCESO AL MAR:  
BOLIVIA Y PARAGUAY**