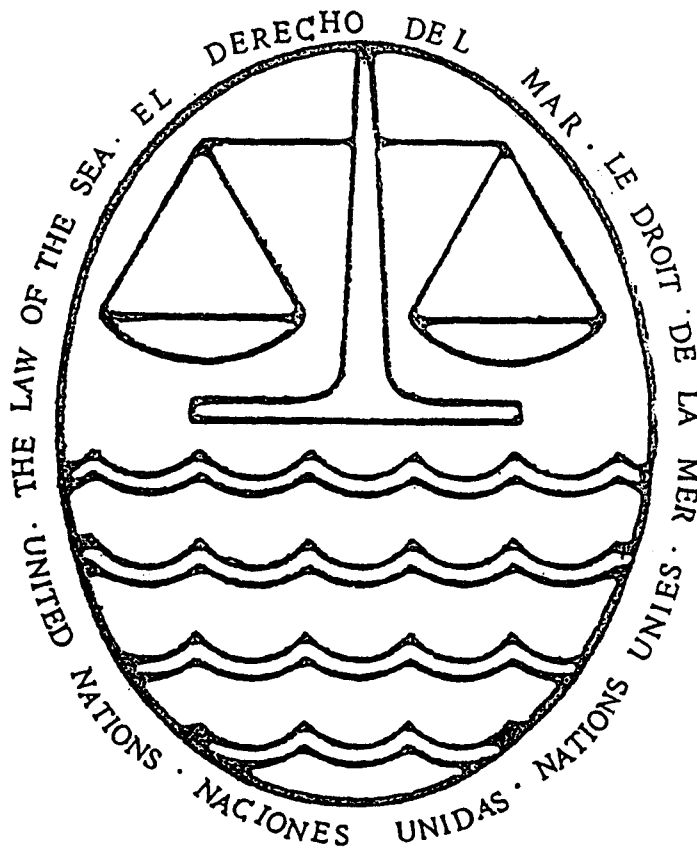


BOLETIN
DEL DERECHO DEL MAR

Nº 7

ABRIL DE 1986



OFICINA DEL REPRESENTANTE ESPECIAL
DEL SECRETARIO GENERAL PARA EL DERECHO DEL MAR

La publicación en el Boletín de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar que tienen su origen en medidas y decisiones adoptadas por los Estados no implica el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones

SE AUTORIZA LA REPRODUCCION, PARCIAL O TOTAL,
DE CUALQUIER INFORMACION CONTENIDA EN EL BOLETIN,
A CONDICION DE QUE SE MENCIONE LA FUENTE.

INDICE

	<u>Página</u>
SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	1
A. Firmas y ratificaciones al 30 de abril de 1986	1
B. Declaración formulada al ratificar la Convención: República Unida de Tanzania	6
C. Objeción a declaración: Bulgaria	7
INFORMACION RELATIVA A LAS LEYES RELACIONADAS CON LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	9
A. Legislación nacional reciente recibida de los Gobiernos	9
1. Alemania, República Federal de	9
<u>Anexos</u>	
I. Aviso 85-574 sobre la extensión del mar territorial en el Mar del Norte: disposiciones adicionales al Reglamento sobre Abordajes de 1972	10
II. Aviso 85-1224 sobre la Ensenada alemana. Extensión del mar territorial: disposiciones adicionales al Reglamento sobre Abordajes de 1972	12
<u>Apéndice. Anexo al aviso 85-1224: extractos del reglamento del tráfico por las aguas navegables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung)</u>	15
III. Carta marina No. 50	21
2. Estados Unidos de América	22
Nota de fecha 13 de enero de 1986 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas	22
Anexo: Avisos publicados en el Federal Register	24
3. Guinea-Bissau	34
Ley No. 2/85 de 17 de mayo de 1985	34
Ley No. 3/85 de 17 de mayo de 1985	35
	35
4. Indonesia	37
Ley No. 5 de 1983 sobre la zona económica exclusiva de Indonesia, 18 de octubre de 1983	37
Anexo. Explicaciones sobre la Ley No. 5 de 1983	44

INDICE (continuación)

	<u>Página</u>
5. Madagascar	52
Ordenanza No. 85-013 por la que se determinan los límites de las zonas marítimas (mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva) de la República Democrática de Madagascar, de 16 de septiembre de 1985	52
6. México	56
Exposición de motivos presentada por el Presidente de la República	56
Ley Federal del Mar, 8 de enero de 1986	63
7. Países Bajos	76
Ley (extensión) (Rijkswet) sobre el mar territorial del Reino en las Antillas Neerlandesas, 9 de enero de 1985 ..	76
8. Senegal	81
Ley No. 85-14 sobre la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental, 25 de febrero de 1985	81
B. Tratados	83
Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, Ginebra, 7 de febrero de 1986	83
C. Declaraciones de los Estados	105
1. Declaración de Chile	105
2. Proclamación del Ecuador	107
3. Declaración de Tailandia	109
D. Fallo judicial	111
Solicitud de revisión y de interpretación del Fallo de 24 de febrero de 1982 en el caso relativo a la Plataforma Continental (Túnez/Jamahiriyá Árabe Libia), 10 de diciembre de 1985: Fallo de la Corte Internacional de Justicia	111

INDICE (continuación)

	<u>Página</u>
E. Resoluciones recientes de interés de las Naciones Unidas	124
1. Resolución 40/63 de la Asamblea General de 25 de febrero de 1986 sobre el Derecho del Mar	124
2. Resolución A.584(14) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional de 20 de noviembre de 1985 sobre medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación	127
3. Resolución 1985/75 del Consejo Económico y Social de 26 de julio de 1985 sobre aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos	128
III. OTRA INFORMACION	130
A. Índice del contenido de los boletines Nos. 1 a 7	130
B. Números de ventas de las publicaciones de las Naciones Unidas preparadas por la Oficina del Representante Especial del Secretario General para el Derecho del Mar	139

I. SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Firmas y ratificaciones al 30 de abril de 1986

<u>Estados</u>	<u>Firma del Acta Final</u>	<u>Firma de la Convención a/</u>	<u>Ratificación de la Convención</u>
Afganistán		18/3/83	
Albania			
Alemania, República Federal de	x		
Angola <u>b/</u>	x	x	
Antigua y Barbuda		7/2/83	
Arabia Saudita		7/12/84	
Argelia <u>b/</u>	x	x	
Argentina <u>b/</u>		5/10/84	
Australia	x	x	
Austria	x	x	
Bahamas	x	x	29/7/83
Bahrein	x	x	30/5/85
Bangladesh	x	x	
Barbados	x	x	
Bélgica <u>b/</u>	x	5/12/84	
Belice	x	x	13/8/83
Benin	x	30/8/83	
Bhután	x	x	
Birmania	x	x	
Bolivia <u>b/</u>		27/11/84	
Botswana	x	5/12/84	
Brasil <u>b/</u>	x	x	
Brunei Darussalam <u>c/</u>		5/12/84	
Bulgaria	x	x	
Burkina Faso <u>d/</u>	x	x	
Burundi	x	x	
Cabo Verde <u>b/</u>	x	x	
Camerún	x	x	19/11/85
Canadá	x	x	
Colombia	x	x	
Comoras		6/12/84	
Congo	x	x	
Costa Rica <u>b/</u>	x	x	26/3/84
Côte d'Ivoire	x	x	
Cuba <u>b/ e/</u>	x	x	15/8/84
Chad	x	x	
Checoslovaquia	x	x	
Chile <u>b/</u>	x	x	
China	x	x	
Chipre	x	x	

<u>Estados</u>	<u>Firma del Acta Final</u>	<u>Firma de la Convención a/</u>	<u>Ratificación de la Convención</u>
Dinamarca	x	x	
Djibouti	x	x	
Dominica		28/3/83	
Ecuador	x		
Egipto <u>e/</u>	x	x	26/8/83

El Salvador		5/12/84	
Emiratos Arabes Unidos	x	x	
España <u>b/</u>	x	4/12/84	
Estados Unidos de América	x		
Etiopía	x	x	

Fiji	x	x	10/12/82
Filipinas <u>b/ e/</u>	x	x	8/5/84
Finlandia <u>b/</u>	x	x	
Francia <u>b/</u>	x	x	
Gabón	x	x	

Gambia	x	x	22/5/84
Ghana	x	x	7/6/83
Granada	x	x	
Grecia <u>b/</u>	x	x	
Guatemala		8/7/83	

Guinea <u>b/</u>		4/10/84	6/9/85
Guinea-Bissau	x	x	
Guinea Ecuatorial	x	30/1/84	
Guyana	x	x	
Haití	x	x	

Honduras	x	x	
Hungría	x	x	
India	x	x	
Indonesia	x	x	3/2/86
Irán (República Islámica del) <u>b/</u>	x	x	

Iraq <u>b/</u>	x	x	30/7/85
Irlanda	x	x	
Islandia <u>e/</u>	x	x	21/6/85
Islas Salomón	x	x	
Israel	x		

Italia <u>b/</u>	x	7/12/84	
Jamahiriya Arabe Libia	x	3/12/84	
Jamaica	x	x	21/3/83
Japón	x	7/2/83	
Jordania	x		

Kampuchea Democrática		1/7/83	
Kenya	x	x	
Kiribati			
Kuwait	x	x	
Lesotho	x	x	

<u>Estados</u>	<u>Firma del Acta Final</u>	<u>Firma de la Convención a/</u>	<u>Ratificación de la Convención</u>
Líbano		7/12/84	
Liberia	x	x	
Liechtenstein		30/11/84	
Luxemburgo <u>b/</u>	x	5/12/84	
Madagascar		25/2/83	
Malasia	x	x	
Malawi		7/12/84	
Maldivas	x	x	
Malí <u>b/</u>		19/10/83	16/7/85
Malta	x	x	
Marruecos	x	x	
Mauricio	x	x	
Mauritania	x	x	
México	x	x	18/3/83
Mónaco	x	x	
Mongolia	x	x	
Mozambique	x	x	
Nauru	x	x	
Nepal	x	x	
Nicaragua <u>b/</u>		9/12/84	
Níger	x	x	
Nigeria	x	x	
Noruega	x	x	
Nueva Zelandia	x	x	
Omán <u>b/</u>	x	1/7/83	
Países Bajos	x	x	
Pakistán	x	x	
Panamá	x	x	
Papua Nueva Guinea	x	x	
Paraguay	x	x	
Perú	x		
Polonia	x	x	
Portugal	x	x	
Qatar <u>b/</u>		27/11/84	
Reino Unido	x		
República Arabe Siria		4/12/84	
República Centroafricana		14/3/83	
República de Corea	x	x	
República Democrática Alemana <u>b/</u>	x	x	
República Democrática Popular Lao	x	x	

<u>Estados</u>	<u>Firma del Acta Final</u>	<u>Firma de la Convención a/</u>	<u>Ratificación de la Convención</u>
República Dominicana	x	x	
República Popular Democrática de Corea	x	x	
República Socialista Soviética de Bielorrusia <u>b/</u>	x	x	
República Socialista Soviética de Ucrania <u>b/</u>	x	x	
República Unida de Tanzania	x	x	30/9/85

Rumania <u>b/</u>	x	x	
Rwanda	x	x	
Samoa	x	28/9/84	
San Cristóbal y Nieves <u>f/</u>		7/12/84	
San Marino			

Santa Lucía	x	x	27/3/85
Santa Sede	x		
Santo Tomé y Príncipe <u>b/</u>		13/7/83	
San Vicente y las Granadinas	x	x	
Senegal	x	x	25/10/84

Seychelles	x	x	
Sierra Leona	x	x	
Singapur	x	x	
Somalia	x	x	
Sri Lanka	x	x	

Sudáfrica <u>b/</u>		5/12/84	
Sudán <u>b/</u>	x	x	23/1/85
Suecia <u>b/</u>	x	x	
Suiza	x	17/10/84	
Suriname	x	x	

Swazilandia		18/1/84	
Tailandia	x	x	
Togo	x	x	16/4/85
Tonga			
Trinidad y Tabago	x	x	25/4/86

Túnez <u>e/</u>	x	x	24/4/85
Turquía			
Tuvalu	x	x	
Uganda	x	x	
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	x	x	

Uruguay <u>b/</u>	x	x	
Vanuatu	x	x	
Venezuela	x		
Viet Nam	x	x	
Yemen <u>b/</u>	x	x	

<u>Estados</u>	<u>Firma del Acta Final</u>	<u>Firma de la Convención a/</u>	<u>Ratificación de la Convención</u>
Yemen Democrático	x	x	
Yugoslavia	x	x	
Zaire	x	22/8/83	
Zambia	x	x	7/3/83
Zimbabwe	x	x	
TOTAL DE ESTADOS	<u>140</u>	<u>155</u>	<u>26</u>
OTROS			
(en virtud de los apartados b), c), d), e) y f) del párrafo 1) del artículo 305)			
Islas Cook	x	x	
Comunidad Económica Europea b/	x	7/12/84	
Estados Asociados de las Indias Occidentales			
Namibia (Consejo de las Naciones Unidas para Namibia)	x	x	18/4/83
Niue		5/12/84	
Territorio en fideicomiso de las Islas del Pacífico	x		
TOTAL DE ESTADOS Y OTROS	<u>144</u>	<u>159</u>	<u>27</u>

OTRAS ENTIDADES FIRMANTES DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA

Antillas Neerlandesas
 Congreso Nacional Africano (de Sudáfrica)
 Congreso Panafricanista (de Azania)
 Organización de Liberación de Palestina
 Organización Popular del Africa Sudoccidental

Notas

a/ Los Estados que firmaron la Convención el 10 de diciembre de 1982 se indican con una "x". En el caso de los que firmaron en una fecha posterior, se indica la fecha correspondiente.

b/ Estados que formularon una declaración al firmar la Convención.

c/ Pasó a ser Estado Miembro de las Naciones Unidas el 18 de septiembre de 1984.

d/ Anteriormente Alto Volta.

e/ Estados que formularon una declaración en la fecha de ratificación de la Convención.

f/ Pasó a ser Estado Miembro de las Naciones Unidas el 23 de septiembre de 1983.

B. Declaración formulada al ratificar la Convención

REPUBLICA UNIDA DE TANZANIA

/Original: inglés/

De conformidad con el artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la República Unida de Tanzania declara que elige al Tribunal Internacional del Derecho del Mar para la solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención.

C. Objeción a declaración

OBJECION DE BULGARIA A LA DECLARACION DE INTERPRETACION REGISTRADA A LA FIRMA POR FILIPINAS Y CONFIRMADA EN LA RATIFICACION

El 17 de septiembre de 1985 el Secretario General recibió del Gobierno de Bulgaria la siguiente objeción relativa a la declaración de interpretación presentada por Filipinas:

/Original: inglés/

La República Popular de Bulgaria está gravemente preocupada por las medidas adoptadas por varios Estados que, en el momento de la firma o ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, han formulado reservas incompatibles con la propia Convención o han promulgado leyes nacionales que excluyen o modifican el efecto legal de las disposiciones de la Convención en su aplicación a esos Estados. Esas medidas infringen el artículo 310 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y están en desacuerdo con las normas del derecho internacional consuetudinario y con la disposición explícita del artículo 18 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados.

Esa tendencia socava el significado y la importancia de la Convención sobre el Derecho del Mar, que establece un régimen universal y uniforme para el uso de los océanos y los mares y sus recursos. En la nota verbal del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Bulgaria a la Embajada de Filipinas en Belgrado, de la que se adjunta una copia (véase el anexo), el Gobierno de Bulgaria ha rechazado como desprovista de fuerza legal la declaración formulada por Filipinas en el momento de la firma y confirmada en la ratificación de la Convención.

La República Popular de Bulgaria se opondrá en el futuro igualmente a cualquier intento destinado a modificar unilateralmente el régimen jurídico establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Anexo

Nota verbal de fecha 3 de mayo de 1985 dirigida a la Embajada de Filipinas en Belgrado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Bulgaria

El Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Bulgaria saluda a la Embajada de Filipinas en Belgrado y, con referencia a la notificación de depósito C.N.104.1984.TREATIES-3 de 22 de mayo de 1984, /distribuida/ por la Secretaría de las Naciones Unidas, relativa a la ratificación por el Gobierno de Filipinas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tiene el honor de comunicar lo siguiente:

La República Popular de Bulgaria considera que los párrafos 6 y 7 de la declaración formulada por Filipinas en el momento de la firma, y confirmada en el momento de la ratificación, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, contiene en esencia reservas y excepciones a la Convención que son inadmisibles con arreglo a su artículo 309. Al mismo tiempo, esa declaración es incompatible con el artículo 310 de la Convención con arreglo al cual los Estados pueden hacer declaraciones o manifestaciones, pero sólo "siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado".

En el párrafo 6 de la declaración de Filipinas se afirma que "el concepto de aguas archipelágicas es similar al concepto de aguas interiores con arreglo a la Constitución de Filipinas y excluye a los estrechos que conectan esas aguas con la zona económica o con la alta mar de los derechos de los buques extranjeros al paso en tránsito para la navegación internacional". Ese concepto de la situación jurídica de las aguas archipelágicas contraviene la parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La declaración insiste repetidas veces, entre otras cosas, en que, a pesar de su ratificación de la Convención, Filipinas seguirá orientándose en las cuestiones relacionadas con el derecho del mar por su legislación interna, que equipara la situación jurídica de las aguas archipelágicas a la de las aguas interiores. En consecuencia, Filipinas no sólo no ha armonizado su legislación con la Convención, sino que se niega a cumplir sus obligaciones fundamentales con arreglo a la Convención, a saber, el respeto del régimen de las aguas archipelágicas, que prevé que los buques extranjeros tienen el derecho de paso por las aguas archipelágicas y que las aeronaves extranjeras tienen el derecho de sobrevolar esas aguas.

Sobre la base de cuanto antecede, la República Popular de Bulgaria no puede reconocer valor jurídico a la declaración de Filipinas y considera que está desprovista de efectos jurídicos debido a su discrepancia con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Los buques y las aeronaves búlgaras respetarán el régimen del paso y del vuelo por encima de las aguas archipelágicas establecido en la parte IV de la Convención.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Bulgaria aprovecha esta oportunidad para renovar a la Embajada de Filipinas en Belgrado las seguridades de su consideración más distinguida.

II. INFORMACION RELATIVA A LAS LEYES RELACIONADAS CON LA CONVENCION DE
LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Legislación nacional reciente recibida de los Gobiernos

1. ALEMANIA, REPUBLICA FEDERAL DE

/Original: inglés/

La Misión Permanente de la República Federal de Alemania ante las Naciones Unidas envió con fecha 11 de octubre de 1985 una nota al Representante Especial del Secretario General para el Derecho del Mar, que dice lo siguiente:

Tengo el honor de comunicarle que el Gobierno Federal promulgó el 12 de noviembre de 1984 un Decreto (Gaceta Legislativa Federal I, pág. 1366) sobre la extensión del mar territorial de la República Federal de Alemania en el Mar del Norte para evitar los accidentes de petroleros en la ensenada alemana. Este decreto y la sexta orden para modificar el reglamento del tráfico en las agua navegables de 9 de enero de 1985 (Gaceta Legislativa Federal I, pág. 38) entraron en vigor el 16 de marzo de 1985.

El Decreto de 12 de noviembre de 1984 se publicó como aviso N° 85-574 en el suplemento del N° 4/1985 de la "Información para la gente de mar". La sexta ordenanza de 9 de enero de 1985 se publicó como aviso N° 85-1224 en el suplemento del N° 10/1985 de la "Información para la gente de mar". Se adjuntan como referencia ejemplares de ambos avisos, con inclusión de sus traducciones no oficiales, así como de la carta marina N° 50 (véanse los anexos I a III).

El aviso anterior N° 70-1184 de la "Información para la gente de mar" de fecha 28 de enero de 1970, relativo a las líneas de base del mar territorial en el Mar del Norte ha quedado en desuso en la medida en que se refiere a una anchura uniforme del mar territorial de tres millas náuticas. Aparte de eso, sin embargo, el aviso N° 70-1184 contiene información básica sobre las cartas marinas de la República Federal de Alemania que siguen siendo de interés. En consecuencia, se advierte que, a falta de correcciones autorizadas, las cartas no son adecuadas para fines de navegación.

El aviso N° 78-3240, por el que se publicaron las líneas de base rectas del Mar Báltico en el N° 32 de la "Información para la gente de mar" sigue estando plenamente en vigor.

Anexo I

Aviso 85-574 sobre la extensión del mar territorial en el Mar del Norte: disposiciones adicionales al reglamento sobre abordajes de 1972

1. El presente aviso tiene por objeto notificar el decreto del Gobierno Federal promulgado el 12 de noviembre de 1984 (Gaceta Legislativa Federal I, pág. 1366) sobre la "extensión del mar territorial de la República Federal de Alemania en el Mar del Norte para prevenir los accidentes de petroleros en la ensenada alemana", cuya traducción dice así:

"El mar territorial de la República Federal de Alemania se extenderá en el Mar del Norte para que se puedan adoptar las medidas adecuadas contra el peligro de accidentes de petroleros y de contaminación por el petróleo del mar y de la costa de la ensenada alemana. Los límites exteriores de la superficie de extensión del mar territorial de la República Federal de Alemania se definirán como sigue (se dan las coordenadas de acuerdo con European Datum (ED)):

Al oeste, una línea formada por el meridiano de longitud $7^{\circ}24'36''$ E limitado, por un extremo, por el punto de intersección de este meridiano con el límite actual de 3 millas del mar territorial de la República Federal de Alemania, que está situado al noroeste de Langeoog en la latitud $57^{\circ}47'38''$ N y, por el otro extremo, por el puesto de anclaje en alta mar más septentrional con las coordenadas $54^{\circ}08'11''$ N $7^{\circ}24'36''$ E.

Al norte, una tangente desde el último punto mencionado hasta un punto situado en el límite circular actual del mar territorial al noroeste de Heligoland con coordenadas $54^{\circ}14'26''$ N $7^{\circ}49'50''$ E; desde ahí el límite septentrional actual del mar territorial de la isla hasta un punto situado al noreste de Heligoland con coordenadas $54^{\circ}13'36''$ N $7^{\circ}58'57''$ E, donde la tangente desde un punto situado en el límite actual del mar territorial frente al estuario de Elbe con coordenadas $54^{\circ}01'11''$ N $8^{\circ}18'40''$ E toca al límite circular actual del mar territorial al noreste de Heligoland.

La última tangente mencionada constituye el límite oriental de la zona de la extensión del mar territorial."

Este decreto entrará en vigor el 16 de marzo de 1985.

2. Cuando entre en vigor el decreto, toda la legislación de la República Federal de Alemania, con inclusión del Código Penal y de las leyes sobre administración de las aguas tanto de la Federación como de los Länder interesados, se aplicará a la zona de la extensión de la misma manera que se ha aplicado hasta ahora a la zona de las 3 millas.

Simultáneamente a la extensión del mar territorial, entrará en vigor la sexta ordenanza para modificar el reglamento del tráfico de las aguas navegables de 9 de enero de 1985 (Gaceta Legislativa Federal I, pág. 38). Con arreglo a esta ordenanza, sólo algunas disposiciones del reglamento del tráfico por las aguas navegables serán aplicables a los buques que naveguen por la zona de extensión del mar territorial, es decir, por la zona comprendida entre los límites anteriores y los nuevos límites del mar territorial. Sin embargo, el reglamento del tráfico por las aguas navegables seguirá aplicándose sin restricciones en el mar territorial tradicional (la zona de 3 millas) en torno a la isla de Heligoland.

A la zona de extensión del mar territorial sólo se aplicarán las disposiciones que se indican a continuación del reglamento del tráfico por las aguas navegables, además del reglamento de abordajes de 1972:*

Artículo 3	(Principios generales de comportamiento en el tráfico)
Artículo 4	(Responsabilidad)
Artículo 7.1)	(Buques de servicio público)
Artículo 14	(Señales para los buques que transportan ciertas mercancías peligrosas)
Artículo 32.5)	(Fondeo en radas)
Artículo 55	(Competencias de las autoridades policiales fluviales y marítimas)
Artículo 56	(Ordenes especiales de las autoridades policiales marítimas)
Artículo 58	(Informes presentados a las autoridades policiales marítimas)
Artículo 59	(Cláusula de exención)
Artículo 60	(Emisión por las autoridades policiales marítimas de avisos y ordenanzas legales)
Artículo 61	(Delitos administrativos /disposiciones relativas a las multas administrativas ⁷⁾)

Además de las mencionadas disposiciones, se aplicará una nueva disposición (artículo 24 a)) que impone a los buques que naveguen por dicha zona la obligación de no impedir el paso en condiciones de seguridad de buques obligados a ello por su calado. La traducción de esa disposición dice lo siguiente:

"Artículo 24 a) - Obligación de los buques que naveguen por la zona de extensión del mar territorial en la ensenada alemana de no impedir el paso en condiciones de seguridad de los buques que se vean obligados a ello por su calado.

En derogación de lo dispuesto en la norma 18 d) del Reglamento sobre Abordajes, cualquier buque, salvo los que no están al mando de un comandante, que navegue por la zona de extensión del mar territorial en la ensenada alemana no deberán impedir, independientemente de las circunstancias del caso, el paso en condiciones de seguridad de cualquier buque que se vea obligado a ello por su calado y deberán tomar las medidas oportunas con tiempo suficiente. Esta disposición se aplicará, en particular, a cualquier buque que se acerque a un buque obligado por su calado con el fin de evitar el peligro de abordaje".

La presente disposición tiene por objeto insistir en que, en derogación de la norma 18 d) del Reglamento sobre Abordajes de 1972, el paso en condiciones de seguridad de cualquier buque obligado a ello por su calado (que exhiba las señales indicadas en la norma 28 del Reglamento sobre Abordajes) que navegue por la zona de extensión del mar territorial en la ensenada alemana no debe ser obstaculizado, independientemente de las circunstancias del caso. A este respecto, las aclaraciones 3 y 7 de la Guía para la Aplicación Uniforme de Ciertas Normas del Reglamento sobre Abordajes de 1972 (MSC/Circ.320) no se aplicarán en esa zona; esto significa que ningún buque obligado al paso por su calado se considerará que está obligado a ceder el paso.

La entrada en vigor el 16 de marzo de 1985 de la extensión del mar territorial y de la sexta ordenanza para modificar el reglamento del tráfico por las aguas navegables se volverá a anunciar en un segundo aviso.

* Con el segundo aviso que se publicará próximamente aparecerá una traducción inglesa no oficial de esas disposiciones.

Anexo II

Aviso 85-1224 sobre la Ensenada alemana. Extensión del mar territorial: disposiciones adicionales al Reglamento sobre Abordajes de 1972

Inminente entrada en vigor, fondeo en alta mar, plan de presentación obligatoria del informe: aviso conjunto de las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo del norte y del noroeste

Aviso 85-574 publicado en el suplemento del N^o 4/1985 de la "Información a la gente de mar".

El decreto del Gobierno Federal promulgado el 12 de noviembre de 1984 (Gaceta Legislativa Federal I, pág. 1366) sobre la "extensión del mar territorial de la República Federal de Alemania en el Mar del Norte para prevenir los accidentes de petroleros en la Ensenada alemana" entrará en vigor el 16 de marzo de 1985 a las 00.00 de la hora oficial (15 de marzo de 1985 a las 23.00 horas de la carta del TU).

Simultáneamente, entrará en vigor la sexta ordenanza para modificar el reglamento sobre el tráfico por las aguas navegables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung) de 9 de enero de 1985 (Gaceta Legislativa Federal I, pág. 38). En la zona de extensión del mar territorial se aplicarán las disposiciones que se indican a continuación del reglamento sobre el tráfico por las aguas navegables, además del reglamento sobre abordajes de 1972: artículos 3, 4, 7.1), 14, 24.a), 32.5), 55, 56, 58, 59, 60 y 61.

La traducción inglesa no oficial de esos artículos, salvo la del artículo 24.a), figura como anexo del presente aviso (véase la traducción española en el apéndice).

Se señala de nuevo especialmente a la atención el nuevo artículo 24.a) por el que se impone a los buques, salvo los que no están bajo el mando de un comandante, que naveguen por la zona de extensión del mar territorial la obligación de no impedir el paso en condiciones de seguridad de los buques obligados a ello por su calado. La traducción de esa disposición dice lo siguiente:

"Artículo 24.a) - Obligación de los buques que naveguen por la zona de extensión del mar territorial en la Ensenada alemana de no impedir el paso en condiciones de seguridad de los buques obligados a ello por su calado.

En derogación de lo dispuesto en el artículo 18 d) del Reglamento sobre Abordajes, cualquier buque, salvo los que no estén bajo el mando de un comandante, que naveguen por la zona de extensión del mar territorial en la Ensenada alemana no deberán impedir, independientemente de las circunstancias del caso, el paso en condiciones de seguridad de todo buque obligado a ello por su calado y deberá adoptar las medidas oportunas con tiempo suficiente. La presente disposición se aplicará, en particular, a cualquier buque que se acerque a un buque obligado al paso por su calado, con el fin de evitar el peligro de abordaje".

La carta que ilustra la zona de extensión del mar territorial, que se imprimió en el suplemento al N^o 4/1985 de la "Información a la gente de mar", muestra dos puestos de fondeo frente al estuario Weser; sin embargo, esos puestos cambiaron de emplazamiento hace cierto tiempo. La carta adjunta al presente aviso muestra una visión correcta de la situación.

En aplicación de la sexta ordenanza para modificar el reglamento sobre el tráfico por las aguas navegables (que en adelante se designará como "el reglamento"), las direcciones de vías de navegación y transporte marítimo del norte y del noroeste han publicado un aviso conjunto relativo a los puestos de fondeo (artículo 2 del reglamento) y a los informes que se han de presentar a las autoridades policiales marítimas (artículo 58 del reglamento) cuya traducción dice así:

1 Puestos de fondeo
(Apartado 3 del artículo 2.1) del reglamento)

El puesto de fondeo en alta mar está delineado por una línea que une las siguientes posiciones:

54°08'11" N 07°24'36" E (Boya TW 11)
Jade

54°00'27" N 07°24'36" E (Boya DB 16)
Reede

54°01'39" N 07°33'04" E (Boya DB 18)
Jade

2 Plan de presentación obligatoria de informes
(Artículo 58.1), 2) y 4) del reglamento)

2.1 Los buques, a tenor del artículo 58.1) del reglamento, comprenderán los buques, incluidos los remolques y los propulsores, de más de 50 metros de eslora.

2.2 Las autoridades policiales fluviales y marítimas, con arreglo al artículo 58.4) del reglamento, comprenderán las oficinas de vías de navegación y transporte marítimo de Wilhelmshaven y Cuxhaven.

2.2.1 Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 58.1) del reglamento, estarán obligados a presentar informes los buques que naveguen en dirección a oriente antes de entrar y cuando entren en la zona de extensión del mar territorial y los buques de camino procedentes de una dirección septentrional al pasar por las posiciones desde las que se ha de informar especificadas en el apartado 2.2.2 infra. Los informes se transmitirán al Centro de Control del Tráfico, Wilhelmshaven (Revierzentrale Wilhelmshaven) por conducto de "Deutsche Bucht Revier Radio" sobre un canal 80 de MAF.

2.2.2 Posiciones desde las que se informa

2.2.2.1 Informes con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 58.1) del reglamento (con inclusión del nombre del buque, su posición, dimensiones y puerto de destino) se deberán hacer como sigue:

- Los buques que están navegando con arreglo al plan de separación del tráfico "Deutsche Bucht Lightvessel Western Approach" en dirección oriental deberán comunicar sus informes al pasar ante la baliza luminosa "TW 7".
- Los buques que naveguen con arreglo al plan de separación del tráfico "frente a Terschelling y en la Ensenada alemana" en dirección oriental deberán comunicar sus informes al pasar ante la baliza luminosa "DB 13".

- Los buques que se acerquen a una posición situada entre Lightvessel Deutsche Bucht y Helgoland deberán comunicar sus informes al pasar el paralelo en la latitud 54°20'00" N.

Esos informes deberán incluir la información requerida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 de la sección 58.1) del reglamento.

2.2.2.2. Los informes con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 58.1) del reglamento (con inclusión del nombre del buque, su posición, velocidad y tiempo de paso) deberán hacerse como sigue:

- Los buques que naveguen con arreglo al plan de separación del tráfico "Deutsche Bucht Lightvessel Western Approach" en dirección oriental deberán comunicar sus informes al pasar ante la baliza luminosa "TW 9".
- Los buques que naveguen con arreglo al plan de separación del tráfico "frente a Terschelling y en la Ensenada alemana" en dirección oriental deberán comunicar sus informes al pasar ante la baliza luminosa "DB 17".

Este aviso conjunto entrará también en vigor el 16 de marzo de 1985 a las 00.00 horas, tiempo oficial (15 de marzo de 1985 a las 23.00 horas de la carta de TU).

Se pide a los marinos que cumplan estrictamente lo dispuesto en el mencionado aviso.

Apéndice

Anexo al aviso 85-1224

Extractos del reglamento del tráfico por las aguas navegables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung)

Las disposiciones que se indican a continuación del Reglamento del tráfico por las aguas navegables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung), al que en adelante se designará como "este Reglamento", son aplicables a los buques que naveguen por la zona de extensión del mar territorial de la República Federal de Alemania tal como se describe en el aviso 85-574.

Artículo 3

Principios generales de comportamiento en el tráfico

- 1) La conducta de cualquier persona que participe en el tráfico marino deberá garantizar la seguridad y facilitar el tráfico y garantizar además que ninguna otra persona estará expuesta a daño o peligro alguno o, salvo a causa de una necesidad ineludible debida a las circunstancias imperantes, obstaculizada o molestada. Se adoptarán todas las precauciones que puedan ser necesarias con arreglo a la práctica ordinaria de la gente de mar o a las circunstancias especiales del caso.
- 2) Teniendo debidamente en cuenta las circunstancias especiales imperantes, se adoptará toda medida que pueda ser necesaria para evitar un peligro inmediato, incluso si esa medida implica la no aplicación de lo dispuesto en el presente reglamento.
- 3) Ninguna persona que no sea capaz de dirigir con seguridad un buque como resultado de un impedimento físico o mental, o por estar bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otros intoxicantes, podrá gobernar un buque.

Artículo 4

Responsabilidad

- 1) Toda persona encargada de un buque, así como toda persona responsable de la seguridad de un buque deberán cumplir lo dispuesto en el presente reglamento sobre el comportamiento en el tráfico y sobre la dotación de los buques de dispositivos para lanzar señales visuales y sonoras.
- 2) Se considerará que un piloto marino es también responsable; deberá proporcionar asesoramiento a la persona encargada de un buque con el fin de que éste pueda cumplir lo dispuesto en el presente reglamento.
- 3) No obstante lo dispuesto en el párrafo 1), la persona encargada de un remolcador o de un propulsor será responsable de la navegación en condiciones de seguridad de ese buque. La persona encargada del remolque o del propulsor se considerará que es la persona encargada de todo el buque; sin embargo, las personas encargadas de los buques de que se trate pueden, antes de iniciar un viaje, designar a la persona encargada de un buque que no sea un remolque o un propulsor como persona encargada del remolque o del propulsor.

- 4) En el caso de que no se haya designado a una persona encargada de un buque y varias personas tengan jurídicamente derecho a estar a cargo de ese buque, esas personas designarán, antes del inicio de un viaje, a la persona responsable.
- 5) Nada de lo dispuesto en el presente artículo modificará la responsabilidad de cualquier otra persona que pueda derivarse de lo dispuesto en el presente reglamento o de cualquier otra disposición pertinente.

Artículo 7.1)

Buques dedicados al servicio público

Todo buque dedicado al servicio público estará exonerado de la aplicación de lo dispuesto en el presente reglamento en la medida en que ello resulte imperativo para el ejercicio de funciones oficiales, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y el orden públicos. En el caso de que quede afectada la seguridad o la facilidad del tráfico debido al ejercicio de funciones policiales, se deberán colocar las señales descritas en el apartado 1 del anexo II.1 (una luz azul continua de destellos rápidos).

Artículo 14

Señales de los buques que transportan ciertas mercancías peligrosas

- 1) Los buques que transportan ciertas mercancías peligrosas (por ejemplo, gases, sustancias químicas, petróleo y productos del petróleo a granel) deberán colocar, además de las señales prescritas por el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, descritas en el apartado 6 del anexo II.1 (de día, bandera "B" del Código Internacional de Señales; de noche, una luz roja visible en todo el horizonte). Estas señales deberán también mostrarlas los buques que estén fondeando o que hayan amarrado. Las sentencias primera y segunda del presente párrafo no se aplicarán a los buques de guerra.
- 2) El párrafo 1) se aplicará también a los buques cisternas que, después de haber descargado ciertas mercancías peligrosas, no hayan sido todavía limpiados y liberados de los gases, a menos que esos buques cisternas hayan quedado completamente desactivados.

Artículo 32.5)

Fondeo en radas

Ningún buque podrá fondear en una rada a menos que se le permita estar allí fondeado con relación a los fines de esa rada.

Las autoridades policiales fluviales y marítimas competentes darán a conocer las condiciones y requisitos aplicables.

Los artículos 55 y 56 están destinados a las autoridades policiales marítimas nacionales.

Artículo 58

Informes a las autoridades policiales marítimas

- 1) Se deberán presentar informes sobre cualquier buque, remolcador o propulsor que exceda del tamaño y de las dimensiones indicadas por las autoridades policiales fluviales y marítimas competentes, como sigue:
 1. A su debido tiempo antes de entrar en cualquiera de las aguas navegables indicadas por las autoridades policiales fluviales y marítimas, se deberá dar el nombre, la posición, las dimensiones y el puerto de destino.
 2. Al pasar por las posiciones que se indiquen, se deberá dar el nombre, la posición, la velocidad y el tiempo de paso.

Los informes a que se refiere la primera sentencia del presente párrafo se deberán presentar también cuando un viaje se interrumpa o se reanude, según proceda.

- 2) Los buques deberán presentar los informes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 30.1) 24 horas antes de entrar en cualesquiera de las aguas navegables que se indican a continuación pero, en cualquier caso, no más tarde que en el momento de dejar su último puerto de partida: el río Ems, el río Jade, el río Weser, el río Hunte, el río Elbe, el canal Kiel y el fiordo Kiel. Esos buques deberán también cumplir lo dispuesto en el apartado 2 de la primera sentencia así como en la segunda sentencia del párrafo 1).
- 3) Los informes presentados con arreglo a lo dispuesto en la primera sentencia del párrafo 2) deberán incluir la información siguiente:
 1. El nombre y el indicativo de llamada del buque;
 2. El tiempo previsto de llegada a la primera posición desde la que se ha de informar indicada (indicándose el día con dos dígitos y expresándose la hora en hora local con cuatro dígitos);
 3. La nacionalidad del buque;
 4. La eslora y el calado del buque;
 5. El puerto de salida y el puerto de destino;
 6. Los tipos de carga y una descripción de las mercancías peligrosas enumeradas en el anexo III, así como las cantidades correspondientes;
 7. Cuando se transporten sustancias químicas o gases licuados a granel, una indicación de si el buque de que se trate lleva un certificado de idoneidad con arreglo a las disposiciones respectivas del Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transportan Sustancias Químicas Peligrosas a Granel o del Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transportan Gases Licuados a Granel de la OMI;

8. Una declaración sobre si existe alguna deficiencia con respecto al buque o a su carga;
 9. El propietario o el representante del propietario.
- 4) Los informes a que se refieren los párrafos 1) y 2) los deberá presentar la persona encargada del buque de que se trate, su propietario o un representante de una u otra a las autoridades policiales fluviales y marítimas competentes de las aguas navegables correspondientes. Los informes presentados con arreglo a lo dispuesto en la primera sentencia del párrafo 2) se harán por escrito.

Artículo 59

Cláusula de exoneración

Las autoridades policiales fluviales y marítimas podrán conceder exoneraciones con respecto a una o varias de las disposiciones del presente reglamento caso por caso.

Artículo 60

Publicación por las autoridades policiales marítimas de avisos y ordenanzas legales

- 1) Se autoriza a las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo del norte y del noroeste a que publiquen, con arreglo a lo dispuesto en el presente reglamento, los avisos que puedan ser necesarios para prevenir peligros y la facilidad de flujo del tráfico. Esos avisos se publicarán en el Registro Federal (Bundesanzeiger).
- 2) Las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo del norte y del noroeste estarán autorizadas a publicar ordenanzas legales sobre la demarcación de zonas de ejercicios militares y civiles y de zonas prohibidas, así como sobre la conducta que han de seguir los buques en esas zonas.
- 3) Las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo del norte y del noroeste quedan autorizadas a emitir, por medio de ordenanzas legales, las órdenes provisionales que puedan ser necesarias en ocasiones especiales para garantizar la seguridad y facilidad del flujo del tráfico en una vía navegable determinada. Esas órdenes podrán estar motivadas, en particular, por obras realizadas en la vía de navegación, por acontecimientos públicos o por una situación provisional de paso de navegación. Las disposiciones de la primera sentencia del presente párrafo se aplicarán asimismo a las órdenes provisionales que puedan ser necesarias para adoptar medidas dentro del campo de competencia de las autoridades policiales marítimas con fines de prueba hasta que entre en vigor una modificación del presente reglamento. Ninguna orden de ese tipo permanecerá en vigor durante más de tres años.

Artículo 61 (Extractos)

Delitos administrativos

(Disposiciones relativas a las multas administrativas)

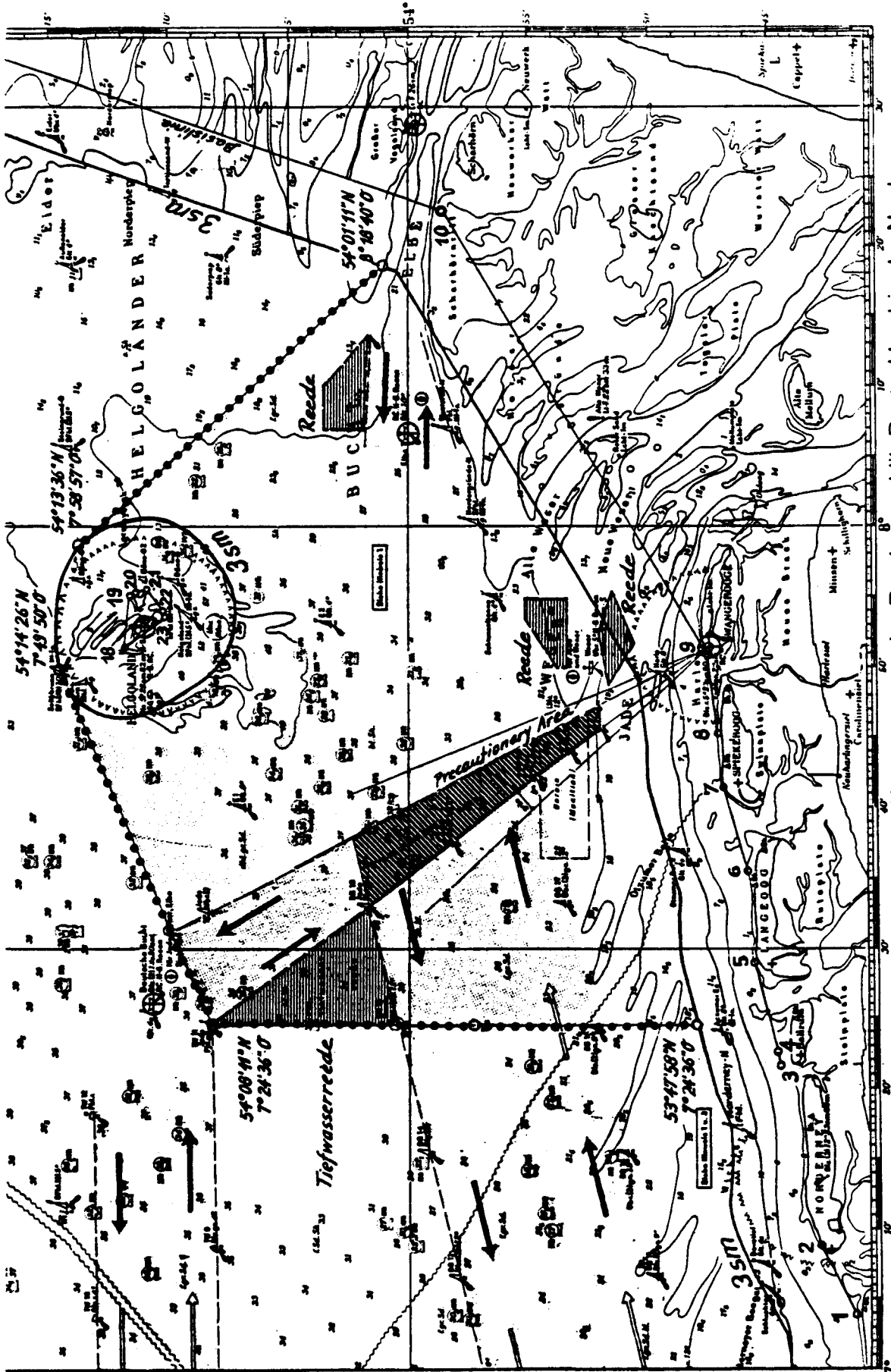
- 1) Se considerará que ha cometido un delito administrativo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 15.1) de la Ley sobre navegación marítima (competencias federales) o con arreglo al artículo 7.1) de la Ley sobre navegación interior (competencias federales) toda persona que, intencionadamente o por negligencia,
 1. Contravenga una o varias de las disposiciones del artículo 3.1) de los principios generales de conducta en el tráfico o, en violación de lo dispuesto en el artículo 3.3), gobierne un buque sin estar en condiciones de gobernarlo con seguridad;
 2. Infrinja lo dispuesto en el artículo 4.2) con respecto a la obligación de los prácticos de altura de asesorar a la persona encargada de un buque o lo dispuesto en el artículo 4.4) respecto de la designación de la persona responsable a cargo;
 - ...
 8. Infrinja ... /las disposiciones pertinentes del artículo 14 respecto de las señales que han de mostrar los buques que transporten ciertas mercancías peligrosas/ ...;
 - ...
 15. Infrinja ... /las disposiciones pertinentes del artículo 32.5) sobre el fondeo en radas/ ...;
 - ...
 37. No cumpla alguna orden obligatoria especial emitida por la autoridad policial marítima con arreglo a lo dispuesto en el artículo 56.1);
 - ...
 40. En contravención del artículo 58, no presente el informe requerido con arreglo a ese artículo o, al presentar ese informe, no lo haga a su debido tiempo o no cumpla con todos y cada uno de los requisitos y disposiciones aplicables.
- 2) En los casos a que se refiere el apartado 15 supra, se considerará que ha cometido un delito administrativo también con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 50.1) de la Ley sobre vías de navegación federales toda persona que, intencionadamente o por negligencia, infrinja un reglamento emitido por una autoridad policial fluvial.
- 3) La competencia para enjuiciar los delitos administrativos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1) supra se confiere a las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo.

- 4) La competencia para enjuiciar los delitos administrativos con arreglo a lo dispuesto en las ordenanzas legales promulgadas con arreglo al artículo 60.2) y 3) se confiere a las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo.

- 5) La competencia para enjuiciar los delitos administrativos con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 15.1) de la Ley sobre navegación marítima (competencias federales) se confiere a las Direcciones de vías de navegación y transporte marítimo.

Anexo III

Carta marina Nº 50



Bereich der Erweiterung des Küstenmeres der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee

Zona de extensión del mar territorial de la República Federal de Alemania

2. ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Nota de fecha 13 de enero de 1986 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas*

El Gobierno de los Estados Unidos desea poner en conocimiento de las Naciones Unidas los avisos adjuntos publicados en el Federal Register (Registro Federal) de los Estados Unidos, en los que se da aviso público de la emisión por la Administración Oceánica y Atmosférica Nacional del Departamento de Comercio de los Estados Unidos de cuatro licencias por las que se autoriza la exploración de los recursos minerales duros de los fondos marinos en zonas especificadas de la parte centrooriental del Oceano Pacífico (véase el anexo). En los avisos que aparecen en el Federal Register figuran las coordenadas geográficas de las zonas de aguas profundas en las que se ha autorizado la exploración en busca de minerales duros.

Esas licencias se otorgaron en cumplimiento de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos, Ley pública 96-283; 30 U.S.C. 1401 et seq. De conformidad con el artículo 102 b) 2) de esa Ley, esas licencias son exclusivas frente a "cualquier otro ciudadano estadounidense o cualquier ciudadano, súbdito u organismo público, o cualquier entidad jurídica organizada o que exista con arreglo a las leyes de cualquier Estado con el que se tenga un acuerdo de reciprocidad". Los Estados con los que se aplica la reciprocidad son los Estados designados como tales de acuerdo con el artículo 118 de la Ley.

El Gobierno de los Estados Unidos también señala el artículo 3 a) de la Ley, que estipula lo siguiente:

Al promulgar la presente Ley, los Estados Unidos:

- 1) Ejercen su jurisdicción sobre los ciudadanos y buques estadounidenses y los súbditos y buques extranjeros que no están, de otro modo, sujetos a su jurisdicción, en el ejercicio de la libertad en alta mar a emprender la exploración y explotación comercial de recursos minerales duros de los fondos marinos profundos conforme a los principios generalmente aceptados del derecho internacional reconocidos por los Estados Unidos, pero
- 2) No reivindica por ello la soberanía ni derechos soberanos exclusivos ni jurisdicción sobre ninguna zona o recursos de los fondos marinos profundos, o la propiedad de ellos.

Además de confirmar a las Naciones Unidas, y por conducto de ellas a sus Estados Miembros, la existencia de licencias para la exploración de los recursos minerales duros de los fondos marinos profundos, el Gobierno de los Estados Unidos aprovecha esta oportunidad para indicar que, dada la obligación jurídica internacional de todos los Estados de evitar una injerencia que no sea razonable en los intereses de otros Estados en su ejercicio de las libertades en la alta mar, el Gobierno de los Estados Unidos está dispuesto a celebrar consultas sobre este tema con cualquier otro gobierno. El Gobierno de los Estados Unidos señala asimismo que ha sido informado por representantes de los receptores de licencias estadounidenses de que están también dispuestos a examinar el tema de evitar la injerencia en las actividades de cualquier otra entidad que participe en esas actividades en las zonas en las que se

* Sobre el mismo tema, véase también el Bulletin N^o 6, págs. 85 y 86.

les ha autorizado a efectuar exploraciones en busca de minerales duros en las aguas marinas profundas.

El Gobierno de los Estados Unidos solicita a las Naciones Unidas que distribuya esta nota, y los avisos del Federal Register adjuntos, como parte del próximo Boletín sobre el Derecho del Mar preparado por la Oficina del Representante Especial del Secretario General para el Derecho del Mar.

Anexo

Avisos publicados en el Federal Register

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
CONCESION DE LICENCIAS DE EXPLORACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de concesión de licencias de exploración a la Ocean Minerals Company con sujeción a condiciones y restricciones.

Resumen: En cumplimiento de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos y de 15 CFR parte 970, la NOAA (Administración Nacional Oceánica y Atmosférica) concedió una licencia el 29 de agosto de 1984 a Ocean Minerals Company, 465 Bernardo Avenue, Mountain View, California 94043, para que realice actividades de exploración minera en las aguas marinas profundas con sujeción a condiciones y restricciones en un emplazamiento designado como USA-1 que está situado en la Zona de Fractura Clarion-Clipperton de la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico. Las personas interesadas están autorizadas a examinar una copia de la licencia en la dirección indicada.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fechado: 7 de septiembre de 1984

Peter L. TWEEDT
Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
AVISO DE DISPONIBILIDAD DE INFORMACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de emplazamiento de las zonas de concesión de licencias para la explotación de minerales de los fondos marinos profundos de la Ocean Minerals Company y de la Kennecott Consortium; corrección de las coordenadas de la Ocean Minerals Company.

Resumen: En la página N^o 47081 del documento 84-31460 del Federal Register, publicado el 30 de noviembre de 1984, la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) publicó un aviso de las coordenadas de la zona abarcada por una licencia (designada como USA-1) otorgada a Ocean Minerals Company (OMCO) para llevar a cabo actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos.

El punto de cambio de dirección 6 de la zona 1
se corrige de la manera siguiente:
11°40' N, 132°20' O.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fecha: 2 de enero de 1985

Peter L. TWEEDT
Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
CONCESION DE LICENCIAS DE EXPLORACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de concesión de licencia a Kennecott Consortium.

Resumen: En cumplimiento de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos y de 15 CFR parte 970, la NOAA (Administración Nacional Oceánica y Atmosférica) concedió el 29 de octubre de 1984 a Kennecott Consortium, 1515 Mineral Square, Salt Lake City, Utah, 84147, una licencia para emprender actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos a reserva de ciertas condiciones y restricciones, en un emplazamiento designado como USA-4 que está situado en la Zona de Fractura Clarion-Clipperton de la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico. Las personas interesadas están autorizadas a examinar una copia de la licencia en la dirección indicada.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fechado: 1 de noviembre de 1984

Peter L. TWEEDT
Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
DISPONIBILIDAD DE INFORMACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de emplazamiento de las zonas de concesión de licencia para la explotación de minerales de los fondos marinos profundos de la Ocean Minerals Company y de la Kennecott Consortium.

Resumen: El 29 de agosto de 1984, la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) concedió una licencia (designada como USA-1) a Ocean Minerals Company (OMCO) para que realizara actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos en una zona de 165 533 km² situada en la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico en el lugar del alta mar generalmente conocido como la Zona de Fractura Clarion-Clipperton. El 20 de noviembre de 1984 la OMCO retiró oficialmente su solicitud de trato confidencial del emplazamiento preciso de sus zonas de licencia y pidió a la NOAA que comunicara al público este hecho y que publicara también las coordenadas.

El 29 de octubre de 1984 la NOAA expidió una licencia (designada como USA-4) a Kennecott Consortium (KCON) para que realizara actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos en una zona de 65 000 Km² situada en la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico dentro de la región del alta mar conocida generalmente como Zona de Fractura Clarion-Clipperton. El 21 de noviembre de 1984, KCON retiró oficialmente su solicitud de trato confidencial del emplazamiento preciso de su zona de licencia y pidió a la NOAA que comunicara al público este hecho y que publicara también las coordenadas.

De conformidad con estas solicitudes y en aplicación de 15 CFR 970.902 d) 5), NOAA publica por medio del siguiente aviso las coordenadas de las zonas de licencias de la OMCO y de KCON.

La licencia de la OMCO se aplica a dos zonas, limitadas por una línea con los siguientes puntos de cambio de dirección:

<u>Zona 1</u>		
<u>Vértice</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
1	13°40'N	128°35'0
2	11°40'N	128°35'0
3	11°40'N	131°15'0
4	11°30'N	131°15'0
5	11°30'N	132°00'0
6	11°40'N	132°20'0
7	11°40'N	133°50'0
8	12°50'N	133°50'0
9	12°50'N	132°15'0
10	13°20'N	132°15'0
11	13°20'N	132°15'0
12	13°40'N	130°00'0
1	13°40'N	128°35'0

Zona 2

<u>Vértice</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
1	11°50'N	145°00'0
2	11°50'N	143°15'0
3	10°45'N	143°15'0
4	10°45'N	142°15'0
5	9°45'N	142°15'0
6	9°45'N	142°45'0
7	9°15'N	142°45'0
8	9°15'N	143°45'0
9	10°00'N	143°45'0
10	10°00'N	144°00'0
11	9°45'N	144°00'0
12	9°45'N	144°45'0
13	9°30'N	144°45'0
14	9°30'N	145°00'0
1	11°50'N	145°00'0

La zona de licencia de KCON está limitada por una línea con los siguientes puntos de cambio de dirección:

<u>Vértice</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
1	14°20'N	128°00'0
2	14°20'N	126°15'0
3	13°45'N	126°15'0
4	13°45'N	125°20'0
5	12°15'N	125°20'0
6	12°15'N	127°00'0
7	11°40'N	127°00'0
8	11°40'N	127°43'0
9	12°00'N	127°43'0
10	12°00'N	128°00'0
1	14°20'N	128°00'0

De acuerdo con la política de revelación de las zonas indicadas en la declaración relativa a las repercusiones sobre el medio ambiente, con respecto a las licencias concedidas a la OMCO y a la KCON, la NOAA enviará copias de este aviso a las personas, organizaciones y organismos que recibieron la mencionada declaración.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fechado: 23 de noviembre de 1984

James P. LAWLESS
Acting Director, Office of Ocean and
Coastal Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
CONCESION DE LICENCIAS DE EXPLORACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de concesión de licencia de exploración a Ocean Management Inc., con sujeción a ciertas condiciones y restricciones.

Resumen: En cumplimiento de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos y de 15 CFR parte 970, la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) concedió el 29 de agosto de 1984 a Ocean Management, Inc., One New York Plaza, Nueva York, N.Y. 10004, una licencia para que realizara actividades de exploración minera en las aguas marinas profundas, con sujeción a ciertas condiciones y restricciones, en un emplazamiento designado como USA-2, que está situado en la Zona de Fractura Clarion-Clipperton de la Región Nordoriental Ecuatorial del Océano Pacífico. Las personas interesadas están autorizadas a examinar una copia de la licencia en la dirección que se indica a continuación.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fechado: 7 de septiembre de 1984

Peter L. TWEEDT
Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
AVISO DE DISPONIBILIDAD DE INFORMACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de emplazamiento de la zona de licencia minera de los fondos marinos profundos concedida a Ocean Management, Inc.

Resumen: El 29 de agosto de 1984 la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) concedió una licencia (designada como USA-2) a Ocean Management, Inc. (OMI) para que realizara actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos en una zona de 136 000 km² situada en la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico en la zona de alta mar generalmente conocida como la Zona de Fractura Clarion-Clipperton. OMI ha retirado ahora oficialmente su solicitud de trato confidencial del emplazamiento exacto de su zona de licencia y ha pedido a la NOAA que comunique este hecho al público y que publique también las coordenadas.

De conformidad con esa solicitud y en aplicación de 15 CFR 970.902 d) 5), NOAA publica por la presente las coordenadas de la zona de licencia de OMI.

La licencia de OMI se aplica a una zona limitada por una línea con los siguientes puntos de cambio de dirección:

<u>Vértice</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
1	15°25'N	134°00'0
2	14°00'N	134°00'0
3	14°00'N	133°50'0
4	11°30'N	133°50'0
5	11°30'N	136°00'0
6	10°50'N	136°00'0
7	10°50'N	137°50'0
8	12°30'N	137°50'0
9	12°30'N	136°00'0
10	15°25'N	136°00'0
1	15°25'N	134°00'0

De conformidad con la política de revelación de la zona indicada en la declaración relativa a las repercusiones sobre el medio ambiente, con respecto a la licencia concedida a OMI, la NOAA enviará copias de este aviso a las personas, organizaciones y organismos que recibieron la mencionada declaración.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fechado: 6 de diciembre de 1984

Peter L. TWEEDT
Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
CONCESION DE LICENCIAS DE EXPLORACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de concesión de licencia de exploración a Ocean Mining Associates con sujeción a ciertas condiciones y restricciones.

Resumen: En cumplimiento de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos y de 15 CFR parte 970, la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) concedió el 29 de agosto de 1984 a Ocean Mining Associates, Box 2, Gloucester Point, Va. 23062, una licencia para que realizara actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos con ciertas condiciones y restricciones, en un emplazamiento designado como USA-3, que está situado en la Zona de Fractura Clarion-Clipperton de la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico. Las personas interesadas están autorizadas a examinar una copia de la licencia en la dirección que se indica a continuación.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fecha: 7 de septiembre de 1984

Peter L. TWEEDT
Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

EXTRACCION DE MINERALES DE LOS FONDOS MARINOS PROFUNDOS:
DISPONIBILIDAD DE INFORMACION

Organismo: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Commerce.

Medida: Aviso de emplazamiento de la zona de licencia minera de los fondos marinos profundos concedida a Ocean Mining Associates.

Resumen: El 29 de agosto de 1984 la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) concedió una licencia (designada como USA-3) a Ocean Mining Associates (OMA) para que realizara actividades de exploración minera en los fondos marinos profundos en la región nordoriental ecuatorial del Océano Pacífico en una zona de alta mar generalmente conocida como la Zona de Fractura Clarion-Clipperton. El 26 de octubre de 1984, OMA retiró oficialmente su solicitud de trato confidencial del emplazamiento preciso de su zona de licencia y pidió a la NOAA que informara al público de este hecho y que publicara también las coordenadas. De conformidad con esa solicitud y en aplicación de 15 CFR 970.902 d) 5), La NOAA publica por la presente las coordenadas de la zona de licencia de OMA.

La zona de licencia de OMA está limitada por una línea con los siguientes puntos de cambio de dirección:

<u>Vértice</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
1	15°20'N	128°35'0
2	15°20'N	127°50'0
3	15°15'N	127°50'0
4	15°15'N	127°46'0
5	15°44'N	127°46'0
6	15°44'N	125°20'0
7	16°14'N	125°20'0
8	16°14'N	124°20'0
9	16°04'N	124°20'0
10	16°04'N	123°25'0
11	15°44'N	123°25'0
12	15°44'N	122°20'0
13	14°10'N	122°20'0
14	14°10'N	122°45'0
15	13°21'N	122°45'0
16	13°21'N	123°00'0
17	12°56'N	123°00'0
18	12°56'N	123°35'0
19	14°05'N	123°35'0
20	14°05'N	125°00'0
21	13°45'N	125°00'0
22	13°45'N	126°15'0
23	14°20'N	126°15'0
24	14°20'N	128°00'0
25	12°00'N	128°00'0
26	12°00'N	127°43'0
27	11°40'N	127°43'0
28	11°40'N	128°35'0
1	15°20'N	128°35'0

Esta zona (de aproximadamente 156 000 km²) incluye la mayor parte de la zona de unos 60 000 km² reclamada por Deepsea Ventures, Inc., (predecesor de OMS que constituye actualmente su dependencia de explotación marina) el 15 de noviembre de 1974. En esa fecha se presentó un aviso de descubrimiento y una reclamación de derechos de explotación minera exclusivos ante el Secretario de Estado y ese hecho fue ampliamente divulgado por Deepsea Ventures.

De conformidad con la política de revelación de las zonas de licencia indicada en la declaración relativa a las repercusiones sobre el medio ambiente, con respecto a la concesión de licencia a OMA, la NOAA enviará copias de este aviso a las personas, organizaciones y organismos que recibieron la mencionada comunicación.

Para mayor información dirigirse a: John W. Padan o Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Fechado: 7 de noviembre de 1984

James P. BLIZZARD
Acting Director, Office of Ocean and Coastal
Resource Management

3. GUINEA-BISSAU

/Original: francés/

Ley N° 2/85 de 17 de mayo de 1985

Siendo necesario determinar las líneas de base rectas de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982;

A propuesta del Consejo de Ministros y en el ejercicio de la facultad que le reconoce el N° 8 del artículo 56 de la Constitución, la Asamblea Nacional Popular aprueba y yo promulgo la ley siguiente:

Artículo 1

En la República de Guinea-Bissau las líneas de base rectas para la delimitación de la anchura del mar territorial se definen por los puntos cuyas coordenadas geográficas figuran descritas en el cuadro siguiente:

<u>Punto</u>	<u>Latitud Norte</u>	<u>Longitud Oeste</u>
1	12°20'20"	16°43'05"
2	11°38'12"	16°35'12"
3	11°16'18"	16°28'53"
4	11°01'34"	16°11'04"
5	10°51'25"	15°43'35"
6	10°50'00"	15°10'30"

Artículo 2

Quedan abrogadas todas las disposiciones legales en contradicción con la presente ley.

Artículo 3

La presente ley entrará inmediatamente en vigor.

Aprobada el 17 de mayo de 1985.

Publíquese.

El Presidente de la Asamblea Nacional Popular, Carmen PEREIRA.

Ley N° 3/85 de 17 de mayo de 1985

Considerando que el fallo pronunciado el 14 de febrero de 1985 por el Tribunal Arbitral de La Haya ha fijado las fronteras marítimas entre la República de Guinea-Bissau y la República de Guinea;

Considerando que la decisión aprobada por esa alta instancia arbitral ha puesto término, por la solución pacífica adoptada, al litigio fronterizo que oponía a ambos países limítrofes;

Considerando asimismo que los dos pueblos hermanos han alcanzado un resultado histórico importante para la continuación de las estrechas relaciones de amistad y cooperación que han existido siempre entre ellos;

A propuesta del Consejo de Ministros y en el ejercicio de la facultad que le reconoce el N° 8 del artículo 56 de la Constitución, la Asamblea Nacional Popular aprueba y yo promulgo la ley siguiente:

Artículo 1

La línea que delimita los territorios marítimos sometidos a la jurisdicción de la República de Guinea-Bissau y la República de Guinea respectivamente:

a) Parte de la intersección de la línea Thalweg de Cajete con el meridiano 15°6'30" de longitud Oeste;

b) Se une por loxodromías a los puntos siguientes:

<u>Punto</u>	<u>Latitud Norte</u>	<u>Longitud Oeste</u>
A	10°50'00"	15°09'00"
B	10°40'00"	15°20'30"
C	10°40'00"	15°34'15"

c) Sigue una línea loxodrómica de azimut 236° desde el punto C, mencionado anteriormente, hasta el límite exterior de 200 millas.

Artículo 2

El mar territorial se extiende, en el interior de las fronteras marítimas nacionales, hasta el límite de 12 millas marítimas medidas a partir de las líneas de base rectas establecidas por la ley N° 2/85.

Artículo 3

1. La zona económica exclusiva se extiende, en el interior de las fronteras marítimas nacionales, hasta el límite de 200 millas marítimas medidas a partir de las líneas de base rectas establecidas con arreglo a la ley mencionada anteriormente.

2. El Estado de Guinea-Bissau goza del derecho exclusivo a los trabajos de investigación y explotación de los recursos vivos y naturales existentes en el mar y en la plataforma continental, talud y fondos de la zona económica exclusiva.

Artículo 4

Queda expresamente prohibida la pesca en el interior de la zona económica exclusiva a toda embarcación o navío no autorizado por el Gobierno de la República de Guinea-Bissau.

Artículo 5

La violación de la disposición estipulada en el artículo 4 se castigará con arreglo a los términos de la ley.

Artículo 6

Quedan abrogadas todas las leyes en contradicción con la presente ley.

Artículo 7

La presente ley entrará en vigor inmediatamente.

Publíquese.

El Presidente de la Asamblea Nacional Popular, Carmen PEREIRA.

4. INDONESIA

/Original: inglés/

Ley N° 5 de 1983 sobre la zona económica exclusiva
de Indonesia, 18 de octubre de 1983

Capítulo I

Disposición general

Artículo 1

A los efectos de la presente Ley,

- a) La expresión "recursos naturales vivos" designa a todas las especies de animales y plantas, incluidas sus divisiones, que se encuentren en los fondos marinos y en las aguas de la zona económica exclusiva de Indonesia;
- b) La expresión "recursos naturales no vivos" designa a las sustancias naturales que no son recursos naturales vivos, que se encuentran en los fondos marinos y en su subsuelo, así como en las aguas de la zona económica exclusiva de Indonesia;
- c) La expresión "investigaciones científicas" significa toda actividad en relación con la investigación de cualquier aspecto marítimo relacionado con la superficie del agua, de la columna de agua, de los fondos marinos y de su subsuelo y del suelo del mar de la zona económica exclusiva de Indonesia;
- d) La expresión "conservación de los recursos naturales" significa todos los esfuerzos destinados a proteger y a preservar los recursos naturales de la zona económica exclusiva de Indonesia;
- e) La expresión "protección y conservación del medio ambiente marino" significa todos los esfuerzos destinados a preservar y a mantener la totalidad del ecosistema marino dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia.

Capítulo II

Zona económica exclusiva de Indonesia

Artículo 2

La zona económica exclusiva de Indonesia es la franja exterior que bordea al mar territorial indonesio tal como determina el derecho aplicable a las aguas territoriales indonesias, y cubre los fondos marinos, su subsuelo y las aguas que se encuentran encima de él con un límite exterior máximo de 200 (doscientas) millas marinas, medidas a partir de la línea de base del mar territorial de Indonesia.

Artículo 3

- 1) En el caso de que la zona económica exclusiva de Indonesia se superponga a la zona económica exclusiva de otro Estado cuya línea costanera se encuentre enfrente o sea adyacente a la de Indonesia, el límite entre la zona económica exclusiva de Indonesia y la del otro Estado se establecerá por acuerdo entre la República de Indonesia y el Estado de que se trate.

- 2) Mientras el acuerdo al que se refiere el párrafo 1 no exista, y no se hayan de tomar en consideración condiciones especiales, la línea de delimitación entre la zona económica exclusiva de Indonesia y la del otro Estado será la línea mediana o una línea que sea equidistante de las líneas de base del mar territorial de Indonesia o de los puntos más externos de Indonesia y las líneas de base del mar territorial o los puntos más externos del otro Estado, salvo si se ha alcanzado un acuerdo con ese Estado sobre un arreglo provisional con respecto a los límites de la zona económica exclusiva de Indonesia.

Capítulo III

Derechos soberanos, otros derechos, jurisdicción y deberes

Artículo 4

- 1) Dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia, la República de Indonesia podrá ejercer:
- a) Sus derechos soberanos para proceder a la exploración, explotación, ordenación y conservación de los recursos vivos y no vivos de los fondos marinos y de su subsuelo, así como de las aguas que se encuentran encima de él, con inclusión de otras actividades que tengan por finalidad la exploración y explotación económicas de esa zona, como la generación de energía por medio del agua, las corrientes y el viento;
 - b) Su jurisdicción en relación con:
 - 1. La construcción y el uso de islas artificiales, instalaciones y otras estructuras;
 - 2. Investigaciones científicas marinas;
 - 3. La protección y conservación del medio ambiente marino;
 - c) Otros derechos y deberes basados en las disposiciones aplicables de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- 2) En lo que se refiere a los fondos marinos y a su subsuelo, los derechos soberanos y otros derechos, la jurisdicción y los deberes de Indonesia a que se hace mención en el párrafo 1) deberán ejercerse de conformidad con las disposiciones legislativas relativas a la plataforma continental de Indonesia, los acuerdos concertados entre la República de Indonesia y los Estados vecinos y las normas del derecho internacional en vigor.
- 3) Dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia, se respetará la libertad de navegación internacional y de sobrevolar la zona, así como la libertad de tender cables y tuberías submarinos, de conformidad con los principios del derecho marítimo internacional.

Capítulo IV

Actividades realizadas en la zona económica exclusiva de Indonesia

Artículo 5

- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 4, la exploración y/o explotación de los recursos naturales y cualquier otra actividad realizada con miras a la exploración o explotación económica de los mencionados recursos naturales, como la generación de energía por medio del agua, las corrientes o el viento dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia, sólo podrán llevarse a cabo con autorización del Gobierno de la República de Indonesia o sobre la base de un acuerdo internacional concertado con el Gobierno de la República de Indonesia. Esas actividades se tendrán que realizar ateniéndose a las condiciones establecidas en esa autorización o acuerdo internacional.
- 2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1) del presente artículo, cualquier exploración y/o explotación de los recursos naturales vivos deberá atenerse a las disposiciones relativas a la ordenación y conservación estipuladas por el Gobierno de la República de Indonesia.
- 3) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 4, toda exploración y/o explotación de los recursos vivos en cierta zona incluida en la zona económica exclusiva de Indonesia, llevada a cabo por cualquier persona, entidad jurídica o gobierno de un Estado extranjero podrá ser autorizada a condición de que la captura autorizada por el Gobierno de la República de Indonesia de la especie de que se trate exceda de la capacidad de Indonesia para recoger la captura autorizable.

Artículo 6

Quienquiera que construya y/o utilice cualquier isla artificial o instalaciones u otras estructuras dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia, podrá hacerlo así sobre la base de la autorización del Gobierno de la República de Indonesia. Esas actividades se deberán realizar en las condiciones estipuladas en esa autorización.

Artículo 7

Quienquiera que tenga la intención de realizar una actividad de investigación científica en la zona económica exclusiva de Indonesia tendrá que velar por que esa actividad obtenga el consentimiento previo del Gobierno de la República de Indonesia y por que se realice en las condiciones establecidas por dicho Gobierno.

Artículo 8

- 1) Quienquiera que realice una actividad dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia tiene el deber de adoptar medidas para prevenir, reducir al mínimo, combatir y vencer la contaminación del medio ambiente.
- 2) El vertimiento de desechos en la zona económica exclusiva de Indonesia sólo podrá efectuarse después de haber obtenido el permiso del Gobierno de la República de Indonesia.

Capítulo V

Compensación

Artículo 9

Quienquiera que realice cualquier actividad que viole las disposiciones de los reglamentos legales de la República de Indonesia y del derecho internacional en relación con las islas artificiales, las instalaciones u otras estructuras dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia y cause pérdidas, será responsable por esas pérdidas y deberá pagar una indemnización al propietario de esas islas artificiales, instalaciones y/u otras estructuras.

Artículo 10

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, quienquiera que realice cualquier actividad dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia que viole lo dispuesto en los reglamentos legales de la República de Indonesia o las normas del derecho internacional aplicables a la esfera de las investigaciones científicas marinas y cause pérdidas, será responsable de esas pérdidas y deberá pagar una indemnización a la República de Indonesia.

Artículo 11

- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8 y con el debido cumplimiento del desembolso de una indemnización máxima fija, quienquiera que ocasione contaminación del medio ambiente marino y/o daños a los recursos naturales dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia deberá ser considerado plenamente responsable de esa contaminación o de esos daños y deberá pagar con carácter inmediato una suma razonable para cubrir los costos de rehabilitación del medio ambiente marino y/o de los recursos naturales.
- 2) Quedarán exentos de la responsabilidad plena prevista en el párrafo 1) del presente artículo las personas que puedan demostrar que esa contaminación del medio ambiente marino y/o daños de los recursos naturales se debió a:
 - a) Un desastre natural que no estaba en su poder controlar;
 - b) Un daño causado total o parcialmente por un acto o negligencia de un tercero.
- 3) La forma, el tipo y la magnitud de los daños resultantes de la contaminación del medio ambiente marino y/o de los daños causados a los recursos naturales se determinará sobre la base del resultado de una investigación ecológica.

Artículo 12

La determinación del límite de la indemnización máxima, el método de investigación ecológica y la reclamación por daños, a que se ha hecho alusión en el artículo 11, se estipularán por medio del reglamento legal a que se hace referencia en el artículo 20.

Capítulo VI

Cumplimiento de la ley

Artículo 13

En el ejercicio de los derechos soberanos y de otros derechos, la jurisdicción y los deberes especificados en el párrafo 1) del artículo 4, el organismo competente de la República de Indonesia encargado de la aplicación de la ley podrá adoptar las medidas debidas de conformidad con la Ley N° 8 de 1981 relativa al código de procedimiento criminal con las siguientes excepciones:

- a) En el caso de cualquier buque y/o persona que se considere que ha cometido un delito dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia, esas medidas incluirán la detención del buque hasta que se entregue ese buque y/o persona en el puerto, donde se podrá proseguir el juicio del caso.
- b) La entrega de ese buque y/o persona se efectuará lo antes posible, en un plazo que no pase de un período de 7 (siete) días, salvo en caso de fuerza mayor.
- c) A los efectos de la detención, el acto criminal mencionado en los artículos 16 y 17 entrará en la categoría de los actos criminales a que se refiere el inciso b) del párrafo 4) del artículo 21 de la Ley N° 8 de 1981 relativa al Código de procedimiento criminal.

Artículo 14

- 1) El organismo encargado de la aplicación de la ley en la esfera de las investigaciones dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia es un oficial de marina de las Fuerzas Armadas de Indonesia, designado por el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la República de Indonesia.
- 2) El demandante es el fiscal público asignado al tribunal de primera instancia a que hace referencia el párrafo 3).
- 3) El tribunal de justicia autorizado para entender de los delitos derivados de la violación de las disposiciones de la presente ley es el tribunal de primera instancia cuya jurisdicción abarque el puerto en el que se efectúe la detención del buque y/o persona a que se refiere el inciso a) del artículo 13.

Artículo 15

- 1) Toda solicitud de liberación de ese buque y/o personas detenidos bajo la acusación de haber cometido una violación de la presente ley o de cualquier disposición legislativa promulgada sobre la base de la presente ley podrá presentarse en cualquier momento antes de que el tribunal competente de primera instancia dicte la sentencia.
- 2) Toda solicitud de liberación a que se refiere el párrafo 1) podrá ser presentada previa entrega por el solicitante de una suma razonable en concepto de fianza, que fijará el tribunal competente de primera instancia.

Capítulo VII

Disposiciones penales

Artículo 16

- 1) Toda persona que cometa una violación de lo dispuesto en el párrafo 1) del artículo 5, en el artículo 6 o en el artículo 7 será condenada al pago de una multa por un máximo de rupias 225 000 000 (doscientos veinticinco millones de rupias).
- 2) El tribunal podrá imponer en su sentencia la confiscación de los productos de la actividad del buque y/o del equipo utilizado en la comisión del acto delictivo a que se refiere el párrafo 1).
- 3) Toda persona que cometa deliberadamente un acto que cause daños al medio ambiente natural o la contaminación del medio ambiente natural dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia podrá ser condenada a una pena de conformidad con las disposiciones legislativas aplicables en la esfera del medio ambiente natural.

Artículo 17

Toda persona que dañe o destruya las pruebas utilizadas en la comisión de uno de los actos delictivos a que se refiere el párrafo 1) del artículo 16, con el fin de evitar la confiscación de esas pruebas durante la investigación, podrá ser sancionada con una multa de un máximo de rupias 75 000 000 (setenta y cinco millones de rupias).

Artículo 18

Los actos delictivos a que se refieren los artículos 16 y 17 serán considerados como un delito.

Capítulo VIII

Disposición transitoria

Artículo 19

Toda disposición relativa a la exploración y/o explotación de los recursos vivos promulgada antes de la presente ley permanecerá en vigor hasta que se introduzcan modificaciones en virtud de disposiciones legislativas promulgadas sobre la base de la presente ley.

Capítulo IX

Disposiciones finales

Artículo 20

- 1) Se promulgarán otros reglamentos para aplicar las disposiciones de la presente ley.
- 2) El reglamento de aplicación de las disposiciones de la presente ley podrá estipular una multa máxima de rupias 75 000 000 (setenta y cinco millones de rupias) por cualquier violación de sus disposiciones.

Artículo 21

La presente ley entrará en vigor en la fecha de su promulgación. Para que todo el mundo tenga conocimiento de ella, se ordena que la promulgación de la presente ley se publique en la Gaceta del Estado de la República de Indonesia.

GACETA DEL ESTADO DE LA REPUBLICA DE INDONESIA DE 1983, N° 44.

Anexo

Explicaciones sobre la Ley N° 5 de 1983

I. DISPOSICION GENERAL

El Gobierno de la República de Indonesia ha sentido desde hace tiempo la enorme importancia de la zona económica exclusiva para apoyar la realización de la Perspectiva Archipelágica en el marco del mejoramiento del bienestar de la nación de Indonesia, mediante la utilización de todos los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, que se encuentren dentro de su zona económica exclusiva.

Sobre la base de cuanto antecede y con el fin de salvaguardar los intereses nacionales, particularmente en lo que se refiere a la satisfacción de la necesidad del pueblo indonesio de proteínas animales y con respecto a la utilización de los recursos no vivos, la protección y conservación del medio ambiente marino y las investigaciones científicas marinas, el Gobierno de la República de Indonesia publicó un anuncio gubernativo el 21 de marzo de 1980 sobre la zona económica exclusiva de Indonesia.

La comunidad internacional ha venido elaborando el derecho internacional relativo a la zona económica exclusiva por medio de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la práctica de los Estados, que está destinado a proteger los intereses de los Estados ribereños contra el peligro de agotamiento de los recursos naturales adyacentes a sus costas a causa de actividades pesqueras sobre la base del régimen de la alta mar.

Además, la zona económica exclusiva sirve también para proteger los intereses de los Estados ribereños en la esfera de la conservación del medio ambiente marino y la realización de investigaciones científicas marinas en el marco del apoyo a la utilización de los recursos naturales dentro de la zona económica exclusiva.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha asignado a la República de Indonesia en su calidad de Estado ribereño el derecho soberano a explorar y explotar los recursos naturales hallados dentro de la zona económica exclusiva y de la jurisdicción relativa al ejercicio de ese derecho soberano.

Por otro lado, Indonesia tiene la obligación de respetar el derecho de los demás Estados en su zona económica exclusiva, como la libertad de navegación y de sobrevolar la zona, así como la libertad de tender cables y tuberías submarinos dentro de la zona económica exclusiva.

Con particular referencia a la utilización de los recursos vivos hallados dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia, cualquier otro Estado puede, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, participar en la utilización de los recursos vivos, siempre y cuando Indonesia no haya utilizado todavía plenamente todos esos recursos vivos.

Además de enunciar los principios y las normas políticas básicas más arriba mencionados, que están destinados primordialmente al mundo exterior, se consideró también necesario que los citados principios y normas básicas se recogieran en una ley con el fin de proporcionar un fundamento sólido para el ejercicio del derecho soberano, de otros derechos, de la jurisdicción y de los deberes dentro de la zona económica exclusiva, con miras a que de esta forma se estableciera también una seguridad jurídica.

Fue con este fin con el que se elaboró la ley sobre la zona económica exclusiva de Indonesia, que estipula el derecho soberano, otros derechos, la jurisdicción y los deberes de la República de Indonesia dentro de su zona económica exclusiva.

La presente ley sólo prescribe las normas básicas, mientras que las disposiciones de aplicación de la ley formarán parte de otros reglamentos legales.

II. ARTICULO POR ARTICULO

Artículo 1

La expresión "recursos vivos" utilizada en la presente ley significa lo mismo que la expresión "recursos pesqueros" utilizada en las disposiciones del reglamento legal sobre la pesca.

Artículo 2

Este artículo aclara y confirma la definición geográfica de la zona económica exclusiva de Indonesia que figura en el anuncio del Gobierno de la República de Indonesia de fecha 21 de marzo de 1980 sobre la zona económica exclusiva de Indonesia.

Artículo 3

Párrafo 1)

Suficientemente claro.

Párrafo 2)

Este párrafo prevé que los principios de equidistancia se aplican para determinar los límites entre la zona económica exclusiva de Indonesia y de un Estado vecino, salvo en el caso de circunstancias especiales que requieran ser tomadas en consideración con el fin de no menoscabar el interés nacional.

Esas circunstancias especiales pueden incluir, por ejemplo, la presencia de una isla que pertenezca a otro país, ubicada a una distancia inferior a 200 millas marinas desde la línea de base a partir de la cual se mide la anchura de la zona económica exclusiva de Indonesia.

Artículo 4

Párrafo 1)

La expresión "derecho soberano de Indonesia" no es la misma ni puede equipararse a la soberanía plena que posee y ejerce Indonesia sobre su mar territorial, las aguas que se encuentran entre sus islas y las vías de agua interiores.

Sobre la base de cuanto antecede, las sanciones impuestas en la zona económica exclusiva de Indonesia difieren de las impuestas en las aguas sujetas a la soberanía de la República de Indonesia.

Otros derechos, fundados en el derecho internacional, incluyen el derecho de la República de Indonesia a aplicar la ley y el derecho a perseguir a cualquier buque extranjero que viole alguna disposición del reglamento legal de Indonesia en la zona económica exclusiva.

Otro deber, basado en el derecho internacional, es el deber de la República de Indonesia de respetar los derechos de los demás Estados, como el de la libertad de navegación y sobrevuelo, así como la libertad de tender cables y tuberías submarinos.

Párrafo 2)

Este párrafo estipula que, en lo que se refiere a los recursos vivos y no vivos hallados en los fondos marinos y en su subsuelo, dentro de los límites de la zona económica exclusiva de Indonesia, el derecho soberano de Indonesia se ejercerá y se basará en el reglamento legal de Indonesia aplicable al régimen de la plataforma continental, así como en los acuerdos internacionales sobre la plataforma continental que determinen los límites entre las plataformas continentales de Indonesia y de los Estados vecinos cuyas costas se encuentren enfrente o al lado de las de la República de Indonesia.

Párrafo 3)

De conformidad con los principios aplicables del derecho internacional, como los que tienen su origen en la práctica de los Estados y los establecidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aprobada en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, dentro de la zona económica exclusiva, cualquier Estado, sea ribereño o interior, disfrutará de la libertad de navegación y sobrevuelo internacionales así como de la libertad de tender cables y tuberías submarinos y de utilizar el mar de conformidad con esas libertades, como el gobierno de buques y aeronaves y el mantenimiento de cables y tuberías submarinos.

Artículo 5

Párrafo 1)

Cualquier actividad de exploración o explotación de los recursos naturales y cualquier otra actividad con miras a la exploración y/o explotación económicas, como la generación de energía a partir del agua, las corrientes y el viento, llevada a cabo dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia por un órgano nacional o una persona jurídica de Indonesia se basará en un permiso concedido por el Gobierno de la República de Indonesia.

Las actividades a que se hace referencia más arriba realizadas por un Estado, una persona física o una persona jurídica extranjero se deberán basar en algún acuerdo internacional concertado entre el Gobierno de la República de Indonesia y el Estado extranjero de que se trate.

Los términos y condiciones de ese tratado o acuerdo internacional habrán de establecer los derechos y obligaciones de los que realizan las actividades de exploración o explotación dentro de la citada zona, como el deber de pagar derechos al Gobierno de la República de Indonesia.

Párrafo 2)

Los recursos vivos tienen esencialmente la cualidad de recuperarse, pero no en el sentido de que sean ilimitados. En consecuencia, teniendo presente esa cualidad, el Gobierno de la República de Indonesia, en la explotación y conservación de los recursos vivos, ha decidido el grado de utilización en parte o en la totalidad de la zona económica exclusiva de Indonesia.

Párrafo 3)

En el marco de la conservación de los recursos vivos, Indonesia tiene la obligación de garantizar el máximo rendimiento sostenible de los recursos vivos dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia.

Con el debido respeto del mencionado rendimiento máximo sostenible, Indonesia tiene asimismo la obligación de fijar la cantidad máxima de captura autorizada de los recursos vivos.

En el caso de que la industria de la pesca de Indonesia no sea plenamente capaz de utilizar la mencionada cantidad máxima de captura autorizada, la diferencia entre la captura autorizada y la capacidad de captura de Indonesia podrá ser utilizada por otro Estado con la autorización del Gobierno de la República de Indonesia sobre la base de un acuerdo internacional.

Si se supone que la captura autorizada se fija en 1000 (mil) toneladas, mientras que la capacidad de Indonesia ha alcanzado sólo las 600 (seiscientas) toneladas, otro Estado podrá participar en la utilización de las restantes 400 (cuatrocientas) toneladas, con la autorización del Gobierno de la República de Indonesia sobre la base de un acuerdo internacional.

La remisión al párrafo 2) del artículo 4 tiene por objeto aclarar que las especies sedentarias que se encuentran en los fondos marinos dentro de la zona económica exclusiva están sujetas al régimen de la plataforma continental (inciso b) del artículo 1 de la Ley N° 1 de 1973 sobre la plataforma continental de Indonesia). Por lo tanto, no están sujetas a lo dispuesto en el presente párrafo.

Artículo 6

De conformidad con el párrafo 1) del artículo 4, la República de Indonesia tiene el derecho exclusivo de explotar, conceder licencias y disponer la explotación, funcionamiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y otras estructuras.

Además, Indonesia tiene jurisdicción exclusiva sobre esas islas artificiales, instalaciones y estructuras, con inclusión de la jurisdicción relativa a la aplicación de las disposiciones legislativas en las esferas arancelaria, tributaria, sanitaria, de la seguridad y de la inmigración.

Aunque Indonesia tiene jurisdicción exclusiva sobre esas islas artificiales, instalaciones y estructuras, éstas no tienen la condición de islas en el sentido de territorios estatales y, por consiguiente, no cuentan con un mar territorial propio y su presencia no afecta a los límites del mar territorial, la zona económica exclusiva o la plataforma continental de Indonesia.

Artículo 7

Toda investigación científica marina en la zona económica exclusiva de Indonesia sólo podrá realizarse previa aprobación por el Gobierno de la República de Indonesia de una solicitud para efectuar esa investigación.

Si en un plazo de 4 (cuatro) meses a partir de la recepción de esa solicitud, el Gobierno de la República de Indonesia no declara:

- a) su denegación de la solicitud, o

- b) que la información facilitada por el solicitante no corresponde a la realidad o es incompleta, o
- c) que el solicitante no ha cumplido su obligación con respecto a un proyecto de investigación anterior, el proyecto de investigación científica marina se podrá realizar en un plazo de 6 (seis) meses a partir de la recepción de una solicitud de investigación por el Gobierno de la República de Indonesia.

Artículo 8

Párrafo 1)

La facultad de proteger y conservar los recursos naturales dentro de la zona económica exclusiva de Indonesia se basa, desde el punto de vista internacional, en la práctica de los Estados que se ha incorporado ahora a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mientras que desde el punto de vista nacional, se basa en la Ley N^o 4 de 1982 relativa a las disposiciones fundamentales concernientes a la administración del medio ambiente natural.

Párrafo 2)

El vertimiento en el mar puede causar contaminación del medio ambiente marino y por ese motivo se considera necesario regular el emplazamiento, la manera y la frecuencia de los vertimientos, así como el tipo, el contenido y el volumen de los materiales que se van a vertir bajo licencia. Esos vertimientos abarcan los vertimientos de desechos y otros materiales que pueden causar contaminación del medio ambiente marino. La eliminación ordinaria de los desechos de los buques durante su travesía no requiere autorización.

Artículo 9

Suficientemente claro.

Artículo 10

Suficientemente claro.

Artículo 11

Párrafo 1)

La obligación de asumir la estricta responsabilidad y de pagar una indemnización por la rehabilitación del medio ambiente marino y/o los recursos naturales es la consecuencia del deber de mantener una armonía y un equilibrio ambientales.

Por consiguiente, esa obligación incumbe a quienquiera que cometa un acto o que no impida la comisión de un acto o que autorice la aparición de la contaminación del medio ambiente marino y/o daños a los recursos naturales.

La "responsabilidad estricta" entraña que esa responsabilidad entra en juego en el momento mismo en que se produce la contaminación del medio ambiente marino y/o el daño de los recursos naturales y que, desde el punto de vista procesal, ya no es necesario presentar pruebas.

Párrafo 2)

Suficientemente claro.

Párrafo 3)

La forma, el tipo y la magnitud de las pérdidas causadas por la contaminación del medio ambiente marino y/o los daños de los recursos naturales determinarán la cuantía de la indemnización. La investigación ecológica de la forma, el tipo y la magnitud de esas pérdidas correrán a cargo de un equipo integrado por miembros que representen al Gobierno, a las víctimas y a los causantes del daño. Se establecerá uno de esos equipos especiales para cada caso.

Artículo 12

Suficientemente claro.

Artículo 13

Con respecto a cualquier buque y/o persona extranjero de quien se sospeche que ha cometido un acto delictivo sobre la base de pruebas preliminares suficientes obtenidas en el mar, particularmente si se trata de un buque y/o persona extranjero, se podrán realizar nuevas investigaciones mediante la detención de los buques y/o personas de que se trate.

Se podrá dar a cualquier buque y/o persona que tenga la nacionalidad indonesia una orden específica de dirigirse a un puerto o base designado por el investigador en el mar para continuar el procedimiento.

Esa detención no se podrá siempre ajustar al plazo de detención es decir, un día, fijado en la Ley N^o 8 de 1981 sobre el código de procedimiento criminal.

En consecuencia, para un arresto en el mar se necesita un período de tiempo razonable con el fin de que el organismo encargado de hacer aplicar la ley en el mar pueda escoltar a ese buque y/o personas al puerto o a la base designados.

Un período de tiempo de siete días se considera que es el plazo máximo requerido para halar o remolcar a ese buque desde el punto más alejado de la zona económica exclusiva de Indonesia a cualquier puerto o base.

La disposición relativa a la detención por razones delictivas de conformidad con la presente ley no había sido recogida en la Ley N^o 8 de 1981, mientras que la detención por un acto delictivo es un medio de posibilitar la prosecución del procedimiento del caso.

A este respecto, aun cuando la sanción penal que se puede imponer es una multa, al estar calificado de delito, ese acto criminal puede entrar en la categoría de los actos delictivos a que se refiere el inciso b) del párrafo 4) del artículo 21 de la Ley N^o 8 de 1981 sobre el código de procedimiento criminal.

Artículo 14

Párrafo 1)

El oficial de marina de las Fuerzas Armadas de Indonesia a quien se pueda designar como investigador es, por ejemplo, el capitán del buque, el comandante del distrito marino, el comandante de la base o el comandante del apostadero naval. El nombramiento de un oficial de marina de las Fuerzas Armadas de Indonesia como órgano de investigación en la zona económica exclusiva de Indonesia se ajusta a lo dispuesto en el párrafo 20) del artículo 30 de la Ley N° 20 de 1982 sobre las disposiciones básicas de defensa y seguridad de la República de Indonesia, y del artículo 17 del Reglamento del Gobierno N° 27 de 1983, relativo al cumplimiento de la Ley N° 8 de 1981 sobre el código de procedimiento criminal.

Párrafo 2)

Suficientemente claro.

Párrafo 3)

Suficientemente claro.

Artículo 15

Párrafo 1)

La solicitud de liberación de un buque y/o persona detenido por ser sospechoso de haber cometido un delito puede ser presentada, sobre la base de la práctica convencional, por la legación del Estado del buque extranjero de que se trate, el propietario o el capitán o cualquier otra persona que tenga alguna relación de trabajo o comercial con el buque o la persona de que se trate, sobre la base de pruebas legales.

Párrafo 2)

La determinación de la cuantía de la fianza se basa en el valor del buque, su equipo y el producto de sus actividades, aumentada por la cuantía máxima de la multa.

Artículo 16

Párrafo 1)

Suficientemente claro.

Párrafo 2)

Suficientemente claro.

Párrafo 3)

Suficientemente claro.

Artículo 17

Suficientemente claro.

Artículo 18

Suficientemente claro.

Artículo 19

Suficientemente claro.

Artículo 20

Suficientemente claro.

Artículo 21

Suficientemente claro.

SUPLEMENTO DE LA GACETA ESTATAL DE LA REPUBLICA DE INDONESIA, N° 3260.

5. MADAGASCAR

/Original: francés/

Ordenanza N° 85-013 por la que se determinan los límites
de las zonas marítimas (mar territorial, plataforma
continental y zona económica exclusiva) de la
República Democrática de Madagascar,
de 16 de septiembre de 1985

(modificada y ratificada por la Ley N° 85-013 de 11 de diciembre de 1985)

Artículo 1

El mar territorial de la República Democrática de Madagascar en el que el Estado ejercerá su soberanía se extenderá a un límite de 12 millas náuticas medidas desde las líneas de base.

Artículo 2

La línea de base a partir de la cual se medirá la anchura del mar territorial se determinará por decreto.

Artículo 3

La República Democrática de Madagascar establece una zona contigua de 24 millas náuticas medidas a partir de las líneas de base y podrá adoptar dentro de este límite todas las disposiciones necesarias para prevenir la violación de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios y sancionar las violaciones de esas leyes y reglamentos.

Artículo 4

La zona económica exclusiva de la República Democrática de Madagascar se extenderá a una distancia de 200 millas náuticas a partir de las líneas de base que sirven para medir la anchura del mar territorial.

Si la distancia entre la línea de base de la República Democrática de Madagascar y las de uno o varios Estados adyacentes es inferior a 400 millas náuticas, las zonas económicas exclusivas respectivas se delimitarán por acuerdo con el Estado o los Estados interesados.

Artículo 5

La zona económica exclusiva abarcará los fondos marinos y su subsuelo y las aguas superyacentes dentro de los límites definidos en el artículo 4.

Dentro de esta zona, la República Democrática de Madagascar ejercerá:

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

- 2) Jurisdicción con respecto a: el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; y la protección y preservación del medio marino.

Artículo 6

Los nacionales de un tercer Estado no podrán llevar a cabo exploración ni explotación alguna de la zona, tal como se define en el artículo 4, sin autorización del Gobierno de la República Democrática de Madagascar.

Artículo 7

La plataforma continental de la República Democrática de Madagascar comprenderá el lecho y el subsuelo del mar más allá del mar territorial a una distancia de 200 millas náuticas a partir de las líneas de base que sirven para medir la anchura del mar territorial, o hasta el límite determinado por acuerdo con los Estados adyacentes o hasta 100 millas marinas contadas desde la isóbata de 2500 metros.

Artículo 8

Las aguas marítimas interiores de la República Democrática de Madagascar en las que el Estado ejercerá su soberanía estarán comprendidas entre los límites siguientes:

Del lado del mar, la línea de base recta utilizada para calcular la anchura del mar territorial tal como se define en el decreto N^o 63-131 de 27 de febrero de 1963;

Del lado de la tierra, el nivel de la pleamar.

Artículo 9

En el sentido de la presente ordenanza, el nivel de la pleamar designará el punto más alejado alcanzado por el mar con la marea más alta, salvo cuando hay tormentas excepcionales, a lo largo de las costas y en las bahías, las radas, los puertos y las abras, así como los canales, los pasos navegables, las salinas, las lagunas de atolón y los lagos artificiales que se comunican con el mar y, en el caso de los ríos, el límite transversal del mar.

Artículo 10

En las bocas de los ríos, el límite del mar está constituido por una línea ficticia formada por la prolongación de la línea costera a ambos lados de la boca del río, salvo en el caso de los ríos a que se hace referencia en el artículo siguiente.

Artículo 11

En ciertos estuarios y ríos utilizados para la navegación por buques de altura, el límite del mar se moverá corriente arriba hasta llegar al primer obstáculo natural o artificial al paso de esos buques. En el cuadro que figura a continuación se indica el límite correspondiente a cada río.

<u>Nombre del río</u>	<u>Designación de los límites</u>	<u>Coordinada de la cuadrícula Laborde</u>
Ambazoana	Puente Ambatoharanana	X = 644 200
	RIGN N° 11	Y = 1 393 500
	Puente Ambanja	X = 618 200
		Y = 1 376
Djangoa	Puente de la carretera Ambanja	X = 605 800
Andranomalaza	Maromandia	Y = 1 365 400
	Transbordador Maromandia	X = 578
	Carretera Maromandia	Y = 1 318 500
	Transbordador Befotaka	X = 572 400
Laloza		Y = 1 283 500
	Puerto de Antsohihy	X = 566 200
Mahajamba		Y = 1 245 500
	Confluencia de los ríos	X = 472 500
Andranoboka	Mahajamba y Mahajambakely	Y = 1 163 400
	Aldea de Andranoboka	X = 448
Estuario de la Betsiboka		Y = 1 163
	Oeste de Marovoay	X = 418
Namakia		Y = 1 107
	Aldea de Namakia	X = 335 800
Andemaka		Y = 1 130 200
	Aldea de Andemaka	X = 322
Mahavavy		Y = 1 144
	Puente Manakara sobre el río Mahavavy	X = 341 500
Andasibe-Mahombo		Y = 1 128
	Aldea de Ankasakasa	X = 232
Sambao		Y = 1 080
	Confluencia de los ríos Sambao y Koja	X = 199
Manongoza		Y = 1 050
	Puente Besalampy	X = 193
Ranobe		Y = 1 037 800
	Aldea de Berevo sobre el río Ranobe	X = 170
Soaninana		Y = 985
	Aldea de Soatanana	X = 189
Tsiribihina		Y = 814
	Belo sobre el Tsiribihina	X = 202
Antanambalana		Y = 709
	Aldea de Ambinanitelo	X = 734
		Y = 1 170

Artículo 12

En los ríos y corrientes enumerados en el artículo 11 el límite del mar será el más alto de las líneas siguientes:

- a) La línea alcanzada por la marea regular más alta;
- b) La línea alcanzada por las mareas periódicas y estacionales más altas.

Artículo 13

La zona geométrica extrema determinada en el artículo 4 C-36 de la ordenanza N° 60-099 de 21 de septiembre de 1960 no se aplicará a lo largo de los ríos y corrientes enumerados en el artículo 11 supra ni a las aguas a que hace referencia el artículo 9.

Artículo 14

Todas las disposiciones contrarias a las de la presente ordenanza, y en particular las de la ordenanza N° 73-060 de 28 de septiembre de 1973 por la que se determinan los límites del mar territorial y de la plataforma continental de la República de Madagascar, quedarán derogadas.

Artículo 15

La presente ordenanza se publicará en el Diario Oficial de la República.

Se cumplirá como una ley del Estado.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DEMOCRATICA DE MADAGASCAR, N° 1720
DE 21 DE DICIEMBRE DE 1985.

Exposición de motivos presentada por el
Presidente de la República

El Ejecutivo a mi cargo, consciente de la profunda y fundamental transformación que experimentó el régimen internacional del mar, durante la década de los setentas, en el seno de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y percatado de la urgente e impostergable necesidad de adecuar nuestro derecho positivo interno a ese nuevo orden jurídico internacional, sobre todo a fin de poder aprovechar al máximo y de inmediato los muchos beneficios que de él deriva nuestro país, ha elaborado la Iniciativa de Ley Federal del mar que se somete ahora al H. Congreso de la Unión.

Esta Iniciativa tiene la importante característica de contribuir a la ordenación de la legislación vigente en la materia, pues codifica y desarrolla, en un cuerpo jurídico integral, a manera de una ley marco, las principales normas nacionales vigentes aplicables a nuestras zonas marinas, así como las nuevas normas internacionales en la materia, poniendo, al día y adecuando las primeras a las segundas. Esto no es sino consecuencia lógica del destacado papel que México ha desempeñado siempre en el desarrollo del derecho del mar. México participó muy activamente en los largos trabajos de la ya citada Conferencia, que se extendieron por casi quince años desde su fase preparatoria hasta su culminación. Este evento mundial superó los precedentes en la historia de las relaciones internacionales, por tratarse de un foro legislativo internacional de alcance virtualmente universal, ya que la participación de Estados fue prácticamente total, rebasando incluso la membresía de la propia Organización de las Naciones Unidas. Su tarea consistió nada menos que en la elaboración del tratado más extenso y ambicioso que se ha negociado, para regular la conducta humana en más de dos terceras partes de la superficie del planeta. Durante sus trabajos, la Conferencia, que concluyó en diciembre de 1982, fue dando frutos reales y concretos, especialmente para los países en vías de desarrollo. El más importante de ellos es, sin duda, el derecho ya reconocido a todo Estado ribereño de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, que es en sí misma la pieza central del nuevo régimen internacional del mar.

El papel de México en el difícil proceso de consagración de esa institución fue igualmente central, como lo demuestra el hecho de que hubiera sido uno de los primeros en aprovechar esos frutos, al establecer el 6 de febrero de 1976 su propia Zona Económica Exclusiva, mediante la adición de un Párrafo Octavo al Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lo que lo tornó en un Estado verdaderamente pionero en la materia. Desde entonces, los ojos de la comunidad internacional han estado orientados hacia nuestro país, para observar la manera en que las normas internacionalmente acordadas son puestas en práctica en la vida real. Lo anterior ha implicado el enfrentar incontables obstáculos. Por una parte, era necesario que se cobrara una auténtica conciencia nacional respecto al significado del mar para nuestro país, del cual está singularmente dotado, no tanto por sus dimensiones incomparables sino, principalmente por sus portentosas riquezas. En este sentido, cobra fundamental importancia el marco de referencia que ofrece el Plan Nacional de Desarrollo, que reconoce en el mar una fuente impresionante para la realización de los altos objetivos de la Nación.

Por otra parte, se imponía enfrentar el grave problema de aquéllos intereses extranjeros que entonces existían, respecto a la pesca en aguas que otrora fueran de Alta Mar pero que, gracias al desarrollo del nuevo orden jurídico, habían pasado a integrarse dentro de nuestra jurisdicción nacional. Dicho nuevo orden ponía a la disposición de México la normatividad imprescindible para desvanecer esos intereses, dentro de un marco legal. A través de bien planeados esfuerzos en el ámbito diplomático, se logró concertar con los Estados interesados acuerdos bilaterales, que redundaron en que la "exclusividad" de la zona de 200 millas se convirtiera, en poco tiempo, en algo más que una mera noción. Nuestro país ha logrado, paulatinamente, hacer que se desvanezca la presencia pesquera extranjera en las aguas de nuestras zonas marinas. Toca ahora a la Nación, por tanto, abocarse por entero y con incrementados esfuerzos, al íntegro aprovechamiento racional de nuestros recursos marinos. Pero para que esto sea permanente, es menester que el esfuerzo sea parte de una planeación marina inteligente e integral, que no nos devuelva al status quo anterior, ya que el nuevo derecho del mar no tolera el desperdicio de recursos en un mundo angustiosamente requerido de alimentos, por lo que dispone que los Estados costeros den acceso a extranjeros a sus excedentes, aún cuando a cambio de una retribución o beneficio económico real.

La referida Conferencia produjo la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, adoptada el 30 de abril de 1982 y abierta a la firma, en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre del mismo año. Pero el régimen oceánico de ella acordado no ofrece sino el marco general, la pauta que la comunidad internacional se ha impuesto a sí misma, a partir de la cual los Estados deban orientar sus políticas, para la doble tarea de hacer que los mares sirvan a la humanidad, a la vez que se cuide de preservar su equilibrio ecológico. En efecto, las normas de la Convención son generales. Es la práctica de los Estados la que les dará su contenido real. Dicha práctica deberá llevarse a cabo a partir de la legislación nacional que cada país adopte, y constituirá el verdadero derecho del mar aplicado. Además muchas de sus disposiciones, precisamente por su índole general, no son de ejecución automática, sino que requieren de que se les legisle a nivel nacional para los efectos de su plena aplicación. Más aún, una buena cantidad de artículos de la Convención obligan a los Estados a legislar internamente para hacerlos efectivos, para cumplirlos y, sobre todo, para que los derechos que de ellos obtienen puedan oponerse eficazmente a terceros. Como puede apreciarse, la legislación nacional se convierte en el instrumento fundamental para la política marina del país. Es de todas estas ideas de las que se desprende el objetivo de la Iniciativa de Ley.

Es éste precisamente el momento de proceder a la tarea de ordenar el sistema legislativo nacional en la materia, dentro de nuestra concepción ya definida de lo que su política marina debe ser. Nunca antes se había podido proceder a tal empresa, ya que el derecho internacional del mar adolecía de graves defectos y lagunas y, sobre todo, de una carencia filosófica respecto a la posición del ser humano frente al aprovechamiento de sus mares. La situación ahora es, afortunadamente, la opuesta. El que se haya negociado ya un nuevo régimen internacional constituye, entre la multitud de cosas que tal logro puede significar para el futuro, un reto. Cada uno de los Estados están pendientes de cómo los demás proceden a aplicar y llevar a la práctica los acuerdos obtenidos. En este sentido, las medidas legislativas que se vayan adoptando marcarán el sendero por el que se orientará la práctica internacional. Precisamente por ello, esta Iniciativa de Ley hará de México, una vez más, un país precursor cuya conducta contribuirá a marcar dicha orientación, sobre todo por su estricto apego al texto y al espíritu de las nuevas normas internacionales, lo que constituyó una política central de redacción de la Iniciativa, al considerar que en cualquier momento podría esgrimirse tal apego como la mejor defensa ante cualquier desafío, desde el exterior, al pleno goce y ejercicio de los derechos de nuestro país.

A los motivos antes descritos hay que añadir todavía un elemento fundamental, que pone de manifiesto que la legislación que ahora se introduce no es mera aspiración, sino imperatividad. Cuando se estableció la Zona Económica Exclusiva mexicana, se procedió sobre la fundada convicción de que la Conferencia, a corto plazo, produciría una Convención avalada por una razonable mayoría de los Estados. Este pronóstico resultó cierto e, incluso, superado unos años después. Al establecer dicha Zona, el Gobierno de México no conducía irresponsablemente al país a actuar, unilateralmente, ante la ausencia de una Convención en la materia. Aún en aquella etapa en que la Convención era un mero proyecto, una abrumadora mayoría de países sostenía la posición de que las disposiciones del proyecto de Convención, exceptuando algunas relativas a los Fondos Marinos Internacionales, habiendo sido objeto de un consenso internacional en la Conferencia, constituían una evidencia de la voluntad jurídica de la comunidad internacional y de que, como resultado de ello, no había paso atrás posible en cuanto a los derechos y obligaciones acordados para los Estados en la etapa de la negociación. Lo anterior estaba respaldado por el irrefutable hecho de que una apreciable cantidad de Estados, entre ellos México, con la referida Adición Constitucional y con los Acuerdos bilaterales de 1976, habían ya procedido a poner en práctica varias de las más importantes de sus disposiciones, tanto unilateralmente como a través de incontables acuerdos internacionales, sin esperar a que hubiera una Convención internacional en completo e indubitable vigor. De tal suerte, en aquella etapa el proyecto de Convención servía de base confiable, por constituir una evidencia escrita de la práctica internacional de los Estados. Los eventos posteriores no han hecho sino fortalecer la validez de los acuerdos logrados en la Conferencia. En efecto, como ya se dijo, la Convención fue adoptada el 30 de abril de 1982, por 130 Estados a favor, 17 abstenciones y sólo 4 en contra. El 10 de diciembre del mismo año, 117 de estos Estados procedieron a firmar la Convención, entre ellos México. Hasta el 10 de diciembre de 1984, cuando se cerró la etapa de firma de la Convención, el número sin precedentes de Estados que se convirtieron en signatarios de ese instrumento internacional fue de 133. Sin embargo, para su entrada en vigor la Convención requiere que pasen 12 meses después de que se registren 60 actos de ratificación o adhesión. La historia práctica de los tratados multilaterales demuestra que ésta es la parte del proceso más lenta en la conclusión de un acuerdo de ese tipo, ya que los Estados normalmente toman un largo tiempo antes de comprometerse jurídicamente a nivel internacional. En el caso de esta Convención, la situación es mucho más difícil, no sólo por su trascendente materia, sino por tratarse de la Convención más voluminosa que se ha concluido en la historia de las relaciones internacionales. Todo esto se complica más aún por la actitud disidente de un pequeño número de potencias industrializadas occidentales, que se han negado siquiera a firmar la Convención. Aunque esta postura se verá con el tiempo aislada, desvanecida y eventualmente limitada a un par de Estados que, en última instancia, no tendrán más opción que la de ceder, por un buen lapso constituirán un importante obstáculo al proceso de ratificación. En los casi tres años que han transcurrido desde que se abrió a la firma la Convención, sólo 24 de los más de 150 Estados participantes en la Conferencia la han ratificado, entre ellos México. El cálculo más optimista no permite prever la entrada en vigor de la Convención antes de quizá tres o cuatro años. Debe determinarse, entonces, qué situación prevalece durante este penosamente prolongado período. Por muy largo que éste sea, no es de esperarse que se pierdan, para cuando entre por fin en vigor la Convención, ninguno de los derechos conquistados en sus disposiciones. Sin embargo, el problema yace en el posible cuestionamiento que se pueda pretender hacer, respecto del ejercicio de los mismos durante el período de transición.

Uno de los primeros actos de mi Gobierno consistió en someter la Convención a la aprobación del Honorable Senado de la República, el 14 de diciembre de 1982. Para México, sumarse a la aceptación de la Convención, y fue el segundo país en

hacerlo, resultaba naturalmente fácil, por haber sido importante protagonista de muchas de sus disposiciones centrales. Por ello, nuestro país conocía la Convención muy a fondo, pues había sido parte importante de su proceso de elaboración. Además, por tratarse de un instrumento relativo a los derechos de soberanía sobre nuestros recursos naturales, su elaboración a lo largo de la Conferencia estuvo siempre en el centro del debate político nacional.

Al haber obtenido la aprobación del Senado a la Convención, el 29 de diciembre de dicho año, se publicaron en el Diario Oficial los decretos de aprobación y promulgación, el 18 de febrero y el 1º de junio de 1983, respectivamente. El Ejecutivo a mi cargo procedió a depositar, ante el Secretario General de las Naciones Unidas, el instrumento de ratificación del Gobierno de México, el 18 de marzo de 1983, fecha que coincide con la consumación de otro capítulo de la larga lucha del pueblo de México por la soberanía sobre sus recursos naturales.

Al ser un tratado celebrado por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, deben considerarse los efectos en nuestro derecho interno y, conforme al Artículo 133 de la Constitución para contemplarse, junto con la misma, como ley suprema de toda la Unión. Sin embargo, el hecho de que dicho tratado sea una convención multilateral que aún no ha entrado en vigor a nivel internacional, adquiere una relevancia jurídica que no puede ser subestimada. Tal vez pueda aseverarse que ésta es una cuestión simplemente académica, por lo que hace a la aplicación meramente interna de la Convención y respecto al Estado mexicano en relación con sus propios ciudadanos, en el sentido de que, habiendo ya mediado los actos legislativos requeridos constitucionalmente, es de observarse en ese ámbito interno. No hay que olvidar, sin embargo, que el efecto central de la Convención, por lo que hace a nuestro país, es el de reafirmar nuestra soberanía, los derechos inherentes a ésta, así como su jurisdicción sobre nuestros mares y recursos. Por ello, los principales destinatarios de las obligaciones de respeto correlacionados a los derechos que nuestro país deriva de la Convención, son todos los demás Estados de la comunidad internacional y, concretamente, las personas físicas y morales extranjeras que tienen interés en realizar actividades precisamente de aquel pequeño número de Estados desarrollados que han rechazado la Convención hasta ahora. Estos intereses extranjeros, dentro del largo período en que se prevé que la Convención esté sin entrar en vigor, e incluso tal vez después de ello, pretenderán cuestionar sin duda, como lo han hecho ya, la validez jurídica de actos emprendidos por el Estado mexicano con base en derechos dispuestos a su favor por la Convención. Cuestionarán nuestra autoridad para ejercerlos ante la ausencia de un instrumento legislativo apropiado, sea interno o internacional. Lo anterior de ninguna manera desvirtuará esos derechos, pero provocará conflictos que afectarán los intereses nacionales, y que en última instancia podrían obstaculizar el pleno goce de la soberanía permanente de México sobre sus recursos naturales.

Por todo lo anteriormente aseverado y argumentado, no es tolerable una actitud pasiva por parte de nuestro país, que se limite a esperar la entrada en vigor de la Convención. El lugar que se ha dado a nuestro mar y a sus recursos en el Plan Nacional de Desarrollo torna una actitud así en una verdadera incongruencia. Urge pues dotar al país de la autoridad jurídica esencial para ejercer sus derechos en el ámbito marino, para oponerlos principalmente a los intereses extranjeros. El único medio para alcanzar este objetivo es la adopción de legislación interna que incorpore desde luego, al derecho positivo nacional, las normas del nuevo orden jurídico internacional en la materia.

En todos los casos, las normas rectoras han sido las de la Convención. En el caso de la legislación nacional codificada, una buena parte de sus disposiciones han sido simplemente incorporadas a la Iniciativa de Ley, cuando no era necesario hacerles ajuste alguno para conformarlas con las del derecho internacional, según aparecen éstas dispuestas en la Convención.

La iniciativa consta de 65 artículos y 4 transitorios, y está dividida en dos títulos. El Primero incluye Disposiciones generales sobre los ámbitos de aplicación de la Ley, los regímenes aplicables a las instalaciones marítimas, a la conservación y utilización de los recursos naturales vivos o no vivos y al aprovechamiento económico del mar, a la protección y preservación del medio marino y a la investigación científica marina. El Segundo se refiere al régimen más específico aplicable a las distintas Zonas Marinas Mexicanas, es decir, el Mar Territorial, las Aguas Marinas Interiores, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental o Insular incluyendo, para cada una de ellas, su definición, los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias que ejerce la Nación, su delimitación en cuanto a su anchura y sus límites tanto interiores como exteriores y de colindancia con Estados vecinos, y su régimen de navegación y sobrevuelo.

La iniciativa de Ley debe considerarse como reglamentaria de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en las disposiciones de ésta cuyas materias toca, es decir, los párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Octavo de su Artículo 27. También debe considerarse como de jurisdicción federal y de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.

La iniciativa de Ley introduce, en la legislación nacional, una importante cantidad de disposiciones hasta ahora no previstas y que derivan del derecho internacional del mar.

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

Se proveen también las normas para asegurar la jurisdicción nacional en nuestras islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas, tan necesarias ahora para la explotación de nuestros recursos naturales.

También por primera vez, se establece una normatividad general que permitirá reglamentar el aprovechamiento de otros usos del mar, distintos de la explotación de los tradicionales recursos vivos y no vivos, como es la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía hidráulica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la Zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo, y el establecimiento de comunidades pesqueras, todo lo anterior con base en su incidencia directa sobre materias de derecho del mar.

Se da a las Aguas Marinas Interiores un régimen jurídico propio, independiente del aplicable a otras zonas marinas de jurisdicción nacional. Hasta ahora, nuestra legislación las había asimilado al régimen del Mar Territorial, un tanto inadecuadamente ya que en las primeras no existe la limitación a nuestra soberanía que prevalece en el segundo, por el derecho de paso inocente a embarcaciones extranjeras.

Se crea, de conformidad con el derecho internacional, una nueva zona marina de jurisdicción nacional, la Zona Contigua, con una anchura de 12 millas marinas a lo largo del límite exterior de nuestro Mar Territorial, para protegerlo a éste y al territorio nacional en general, y en la que nuestro país tiene derecho de ejercer una serie de competencias especiales, en materia aduanera, fiscal, migratoria y sanitaria. Nuestro país había contado en anteriores ocasiones con zonas como ésta. En 1969 la Ley General de Bienes Nacionales creó una Zona Contigua de tres millas adicionales a las que a la sazón tenía nuestro Mar Territorial. Cuando la anchura de éste último fue extendida a 12 millas, por reforma a dicha Ley el mismo año, desapareció la Zona Contigua que ahora se propone restablecer pero esta vez hasta 24 millas de la costa.

Otra de las conquistas obtenidas a través de la Convención, fue la del derecho de regular en nuestras zonas marinas la investigación científica extranjera que, en muchos casos, al cuantificar recursos, se traduce en una presión para dar acceso a su explotación. Ha habido en nuestra legislación nacional una laguna en esta materia, por lo que lo acordado sobre ello en la Conferencia sólo había venido siendo aplicado administrativamente por nuestro Gobierno. La Iniciativa de Ley introduce en nuestro orden jurídico una normatividad general que permitirá reglamentar este aspecto, tan relacionado como lo está con la defensa de nuestros recursos naturales.

La idea de la Zona Económica Exclusiva ha sido tradicionalmente relacionada con nuestros derechos sobre los recursos vivos en la misma. Apenas ahora se viene cobrando consciencia respecto a otros recursos, distintos de la pesca, como son los minerales. Se ha identificado ya la existencia de incomparables yacimientos de nódulos polimetálicos en el suelo de nuestra Zona, especialmente en el Golfo de California y alrededor de las Islas Revillagigedo y Clarión. La Iniciativa de Ley proporciona ya un régimen jurídico para la explotación y conservación de esos recursos.

La preocupación del Ejecutivo a mi cargo por proveer a la preservación ecológica del medio marino, se ilustra plenamente por la importante inclusión de un régimen jurídico en la materia, dentro del texto de la Iniciativa de Ley. En este aspecto, más que derechos respecto a los potenciales contaminadores extranjeros, es obligación propia respecto a nosotros mismos, para asegurar la calidad del medio ambiental que heredaremos a futuras generaciones. Lo anterior está así regulado en el texto de la Iniciativa.

Nuestra legislación nacional carece de normas que definan el límite exterior de nuestra Plataforma Continental, lo que no era sino un resultado lógico de la vaguedad que prevalecía en el derecho internacional sobre la materia. Con apoyo en la Convención, la Iniciativa de Ley proporciona ya los criterios para fijar ese límite, de una zona submarina nuestra que abriga tantas riquezas, especialmente hidrocarburos.

Las normas incorporadas en la Iniciativa de Ley requieren, naturalmente, y en muchos casos, de su debida reglamentación. Por ello, el Ejecutivo a mi cargo elabora un proyecto de Reglamento de la Ley Federal del Mar, para que si esa Soberanía tiene a bin aprobar esta última, sea debidamente expedido.

Como puede apreciarse por todas las consideraciones anteriores, debo manifestar, en cumplimiento del Artículo 10 de la Ley de Planeación, que la presente iniciativa está íntimamente ligada con el Plan Nacional de Desarrollo, y tiene el objeto directo de poner en práctica diversos postulados fundamentales del mismo.

En la sección de dicho Plan relativa a las relaciones multilaterales en el ámbito de la Organización de las Naciones Unidas, se establece que México pugnará por la eficaz aplicación del nuevo orden jurídico del mar que, obviamente, será el efecto inmediato de la nueva Ley que se propone.

También hay una estrecha y visible liga entre la iniciativa y los apartados del plan relativos a los recursos naturales, el fomento de la marina mercante, la promoción de una mejor integración de las regiones costeras del país al desarrollo nacional, la preservación del medio ambiente y el fortalecimiento del potencial de desarrollo de los recursos naturales, la ampliación de la capacidad productiva pesquera, la prevención de la contaminación del agua, la pesca y los recursos del mar, la estrategia respecto a energéticos y minería, el desarrollo tecnológico y científico y, finalmente, a las líneas de acción para la integración de las diversas regiones del país al desarrollo nacional.

Por lo motivos expuestos, y con fundamento en la Fracción I del Artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos por el digno conducto de ustedes someto al Honorable Congreso de la Unión la siguiente Iniciativa.

DECRETO

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

LEY FEDERAL DEL MAR*

TITULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CAPITULO I

De los Ambitos de Aplicación de la Ley

Artículo 1

La presente Ley es reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo relativo a las zonas marinas Mexicanas.

Artículo 2

La presente Ley es de jurisdicción federal, rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.

Artículo 3

Las zonas marinas Mexicanas son:

- a) El mar territorial;
- b) Las aguas marinas interiores;
- c) La zona contigua;
- d) La zona económica exclusiva;
- e) La plataforma continental y las plataformas insulares; y
- f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional.

Artículo 4

En las zonas enumeradas en el Artículo anterior, la Nación ejercerá los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias que esta misma Ley establece, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con el derecho internacional.

*La Ley Federal del Mar contiene la "Fe de Erratas" publicada en el Diario Oficial de la Federación de México el 9 de enero de 1986.

Artículo 5

Los Estados extranjeros y sus nacionales, al realizar actividades en las zonas marinas enumeradas en el Artículo 3, observarán las disposiciones que para cada una de ellas establece la presente Ley, con los derechos y obligaciones consecuentes.

Artículo 6

La soberanía de la Nación y sus derechos de soberanía, jurisdicciones y competencias dentro de los límites de las respectivas zonas marinas, conforme a la presente Ley, se ejercerán según lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el derecho internacional y la legislación nacional aplicable, respecto a:

- I. Las obras, islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas;
- II. El régimen aplicable a los recursos marinos vivos, inclusive su conservación y utilización;
- III. El régimen aplicable a los recursos marinos no vivos, inclusive su conservación y utilización;
- IV. El aprovechamiento económico del mar, inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras;
- V. La protección y preservación del medio marino, inclusive la prevención de su contaminación; y
- VI. La realización de actividades de investigación científica marina.

Artículo 7

Corresponde al Poder Ejecutivo Federal la aplicación de esta Ley, a través de las distintas dependencias de la Administración Pública Federal que, de conformidad con la Ley Orgánica de ésta y demás disposiciones legales vigentes, son autoridades nacionales competentes según las atribuciones que confieren a cada una de ellas.

Artículo 8

El Poder Ejecutivo Federal podrá negociar acuerdos con Estados vecinos, para la delimitación de las líneas divisorias entre las zonas marinas Mexicanas y las correspondientes zonas colindantes de jurisdicción nacional marina de cada uno de ellos, en aquellos casos en que se produzca una superposición entre las mismas, de conformidad con el derecho internacional.

Artículo 9

No se extenderán las zonas marinas Mexicanas más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de un Estado vecino, salvo acuerdo en contrario con ese Estado.

El Poder Ejecutivo Federal no reconocerá la extensión unilateral de las zonas marinas de un Estado vecino, más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial Mexicano. En estos casos, el Poder Ejecutivo Federal buscará la negociación con el Estado vecino en cuestión, a fin de acordar una solución recíprocamente aceptable.

Artículo 10

El goce de los derechos que esta Ley dispone a favor de embarcaciones extranjeras, depende de que exista reciprocidad, con el Estado cuya bandera enarbolan, a favor de las embarcaciones nacionales, y siempre que se esté dentro de lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por el derecho internacional.

Artículo 11

El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que las relaciones marítimas con otros Estados se lleven a cabo bajo el principio de la reciprocidad internacional, mismo que aplicará tanto en cuanto a las zonas marinas Mexicanas como a las establecidas por esos Estados, respecto a cualquier actividad realizada por ellos o por sus nacionales con estricto apego al derecho internacional.

Artículo 12

El reconocimiento de la Nación a los actos de delimitación de las zonas marinas de otros Estados, se hará con estricto apego a las normas del derecho internacional y con base en la reciprocidad.

Artículo 13

El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que las autoridades nacionales competentes observen las normas internacionales aplicables que reconocen el derecho de los países sin litoral para enarbolar un pabellón.

CAPITULO II

De las Instalaciones Marítimas

Artículo 14

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

Artículo 15

La Nación tiene jurisdicción exclusiva sobre las islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental y en las plataformas insulares, incluida la jurisdicción en materia de reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.

Artículo 16

La Nación tiene derecho exclusivo en las zonas marinas Mexicanas, de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de islas artificiales, de instalaciones y estructuras, de conformidad con la presente Ley, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley de Obras Públicas y demás disposiciones aplicables en vigor.

Artículo 17

La construcción, instalación, conservación, mantenimiento, reparación y demolición de los bienes inmuebles dedicados a la exploración, localización, perforación, extracción y desarrollo de recursos marinos, o destinados a un servicio público o al uso común en las zonas marinas Mexicanas, deberá hacerse observando las disposiciones legales vigentes en la materia.

CAPITULO III

De los Recursos y del Aprovechamiento Económico del Mar

Artículo 18

La aplicación de la presente Ley se llevará a cabo en estricta observancia de la legislación sobre pesca, de las disposiciones emanadas de ella y otras aplicables, en cuanto a medidas de conservación y utilización por nacionales o extranjeros de los recursos vivos en las zonas marinas Mexicanas.

Artículo 19

La exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, refinación, transportación, almacenamiento, distribución y venta de los hidrocarburos y minerales submarinos, en las zonas marinas Mexicanas, se rige por las Leyes Reglamentarias del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo y en Materia Minera y sus respectivos Reglamentos, así como por las disposiciones aplicables de la presente Ley.

Artículo 20

Cualquier actividad que implique la explotación, uso y aprovechamiento económico de las zonas marinas Mexicanas, distintas de las previstas en los dos Artículos anteriores del presente Título, se rigen por las disposiciones reglamentarias de los párrafos cuarto, quinto y sexto del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por la presente Ley y las demás leyes y reglamentos aplicables.

CAPITULO IV

De la Protección y Preservación del Medio Marino y de la Investigación Científica Marina

Artículo 21

En el ejercicio de los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias de la Nación dentro de las zonas marinas Mexicanas, se aplicarán la Ley Federal de Protección al Ambiente, la Ley General de Salud, y sus respectivos Reglamentos, la Ley Federal de Aguas y demás leyes y reglamentos aplicables vigentes o que se adopten, incluidos la presente Ley, su reglamento y las normas pertinentes del derecho internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

Artículo 22

En la realización de actividades de investigación científica en las zonas marinas Mexicanas, se aplicarán los siguientes principios:

- I. Se realizarán exclusivamente con fines pacíficos;
- II. Se realizarán con métodos y medios científicos adecuados, compatibles con la presente Ley y demás leyes aplicables y con el derecho internacional;
- III. No interferirán injustificadamente con otros usos legítimos del mar compatibles con esta Ley y con el derecho internacional;
- IV. Se respetarán todas las leyes y reglamentos pertinentes a la protección y preservación del medio marino;
- V. No constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino o sus recursos;
- VI. Cuando conforme a la presente Ley sean permitidos para su realización por extranjeros, se asegurará el mayor grado posible de participación nacional, y
- VII. En el caso de la fracción anterior, la Nación se asegurará que se le proporcionen los resultados de la investigación y, si así lo solicita, la asistencia necesaria para su interpretación y evaluación.

TITULO SEGUNDO

De las Zonas Marinas Mexicanas

CAPITULO I

Del Mar Territorial

Artículo 23

La Nación ejerce soberanía en una franja del mar, denominada mar territorial, adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las aguas marinas interiores.

Artículo 24

la soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar.

Artículo 25

La anchura del mar territorial Mexicano, es de 12 millas marinas (22.224 metros), medidas de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 26

Los límites del mar territorial se miden a partir de líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas, determinadas de conformidad con las disposiciones del Reglamento de la presente Ley.

Artículo 27

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas (22.224 metros), del punto más próximo de las líneas que constituyan su límite interior, determinadas de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento.

Artículo 28

Cualquier esclavo que ingrese al mar territorial en una embarcación extranjera alcanzará, por ese solo hecho, su libertad y la protección de las leyes, en los términos del Artículo 2 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 29

Las embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial Mexicano.

Artículo 30

Cuando una embarcación de guerra extranjera no cumpla las normas de esta Ley, de su reglamento y de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate la invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga inmediatamente del mar territorial Mexicano.

Artículo 31

El Poder Ejecutivo Federal exigirá la responsabilidad del Estado del pabellón por cualquier pérdida o daño que sufra la Nación como resultado del incumplimiento, por una embarcación de guerra u otra embarcación de Estado destinada a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos nacionales relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y otras normas aplicables de derecho internacional.

Artículo 32

Con las excepciones previstas en las disposiciones de este Título, ninguna disposición de esta Ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho las embarcaciones extranjeras de guerra y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, por estar sujetas sólo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y, con base en la reciprocidad a las embarcaciones de Estado destinadas a fines comerciales.

Artículo 33

El sobrevuelo de aeronaves extranjeras en el mar territorial está sujeto a las leyes nacionales, de conformidad con las obligaciones internacionales de los Estados Unidos Mexicanos en la materia y su inspección, vigilancia y control quedan sujetas exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Poder Ejecutivo Federal, en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y otras disposiciones legales vigentes.

CAPITULO II

De las Aguas Marinas Interiores

Artículo 34

La Nación ejerce soberanía en las áreas del mar denominadas aguas marinas interiores, comprendidas entre las costas nacionales, tanto continentales como insulares, y el mar territorial Mexicano.

Artículo 35

La soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre las aguas marinas interiores, al lecho y al subsuelo de esas aguas.

Artículo 36

Son aguas marinas interiores aquéllas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el mar territorial, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de la presente Ley y que incluyen:

- I. La parte norte del Golfo de California;
- II. Las de las bahías internas;
- III. Las de los puertos;
- IV. Las internas de los arrecifes; y
- V. Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

Artículo 37

El límite interior de las aguas marinas interiores coincide con la línea de bajamar a lo largo de la costa, cuando esta línea no se toma como base para medir el mar territorial, de conformidad con las disposiciones en el Reglamento de la presente Ley, tal como aparezca en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 38

Para los efectos del límite interior de las aguas marinas interiores, la línea de bajamar es la línea de mayor flujo y reflujo donde llegan las aguas marinas en un momento dado a lo largo de las costas continentales o insulares de la Nación.

Artículo 39

El límite exterior de las aguas marinas interiores coincide idénticamente con las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, tal como aparezca en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 40

La delimitación de aguas marinas interiores en zonas de colindancia con zonas marinas de jurisdicción nacional de Estados vecinos, se considerará comprendida en la delimitación que sea fijada o acordada para la línea divisoria entre el mar territorial Mexicano y el mar territorial u otras zonas marinas de jurisdicción nacional de esos Estados vecinos, de conformidad con los Artículos 8 y 9 de esta Ley y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento.

Artículo 41

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en las aguas marinas interiores quedan sujetas, por ese solo hecho, al cumplimiento de esta Ley, de su Reglamento y de las demás disposiciones legales aplicables de la República.

CAPITULO III

De la Zona Contigua

Artículo 42

La Nación tiene en una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, competencia para tomar las medidas de fiscalización necesarias con el objeto de:

- I. Prevenir las infracciones de las normas aplicables de esta Ley, de su Reglamento y de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en el territorio, en las aguas marinas interiores o en el mar territorial Mexicanos; y
- II. Sancionar las infracciones a dichas normas aplicables de esta Ley, de su Reglamento y de esas leyes y reglamentos cometidas en el territorio, en las aguas marinas interiores o en el mar territorial.

Artículo 43

La zona contigua de México se extiende a 24 millas marinas (44.448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley, y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento, se mide la anchura del mar territorial Mexicano.

Artículo 44

El límite interior de la zona contigua coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial, determinado este último de conformidad con el Artículo 27 de la presente Ley y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento y que aparezcan en las cartas reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 45

El límite exterior de la zona contigua mexicana, es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial determinadas en el Artículo 26 de esta Ley, a una distancia de 24 millas marinas (44.448 metros).

CAPITULO IV

De la Zona Económica Exclusiva

Artículo 46

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste:

- I. Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, ya sean renovables o no renovables, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la Zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- II. Jurisdicción, con relación a las disposiciones pertinentes de esta Ley, de su Reglamento y del derecho internacional, con respecto:
 1. Al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 2. A la investigación científica marina; y
 3. A la protección y preservación del medio marino; y
- III. Otros derechos y deberes que fije esta Ley, su Reglamento y el derecho internacional.

Artículo 47

El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que, en el ejercicio de los derechos y jurisdicciones y en el cumplimiento de los deberes de la Nación en la zona económica exclusiva, se tomen debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y se actúe de manera compatible con el derecho internacional.

Artículo 48

El Poder Ejecutivo Federal respetará el goce de los Estados extranjeros, en la zona económica exclusiva, de las libertades de navegación, de sobrevuelo y de tender cables y tuberías submarinos, así como de los otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de embarcaciones, aeronaves, y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con el derecho internacional.

Artículo 49

El Poder Ejecutivo Federal vigilará que, al ejercitar los Estados extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la zona económica exclusiva mexicana, tengan debidamente en cuenta los derechos, jurisdicciones y deberes de la Nación y cumplan esta Ley, su Reglamento y otros reglamentos nacionales adoptados de conformidad con la Constitución y normas aplicables de derecho internacional.

Artículo 50

La zona económica exclusiva Mexicana se extiende a 200 millas marinas (370.400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley, se mide la anchura del mar territorial.

Artículo 51

Las islas gozan de zona económica exclusiva pero no así las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.

Artículo 52

El límite interior de la zona económica exclusiva coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial, determinado de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley, y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento, y que aparezca en las cartas reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 53

El límite exterior de la zona económica exclusiva Mexicana es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial determinadas en el Artículo 26 de esta Ley, a una distancia de 200 millas marinas (370.400 metros).

Artículo 54

El límite exterior de la zona económica exclusiva, en consecuencia, está constituido por una serie de arcos que unen los puntos cuyas coordenadas geográficas fueron publicadas por Decreto en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de junio de 1976, y que aparezcan en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 55

El Poder Ejecutivo Federal velará porque se respete, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Ley, de su Reglamento y del derecho internacional, las libertades de navegación y sobrevuelo, en la zona económica exclusiva Mexicana por las embarcaciones y aeronaves de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral.

Artículo 56

El Poder Ejecutivo Federal dictará medidas adecuadas de administración y conservación para que los recursos vivos no se vean amenazados por una explotación excesiva, determinará la captura permisible de recursos vivos en la zona económica exclusiva y, sin perjuicio de lo anterior, promoverá la utilización óptima de dichos recursos. Cuando el total de la captura permisible de una especie sea mayor que la capacidad para pescar y cazar de las embarcaciones nacionales, el Poder Ejecutivo Federal dará acceso a embarcaciones extranjeras al excedente de la captura permisible de acuerdo con el interés nacional y bajo las condiciones que señale la legislación Mexicana de pesca.

CAPITULO V

De la Plataforma Continental o Insular

Artículo 57

La Nación ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental y las plataformas insulares a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

Artículo 58

Los derechos de soberanía de la Nación a que se refiere el Artículo anterior son exclusivos, en el sentido de que si México no explora la plataforma continental y las plataformas insulares o no explota sus recursos naturales, nadie puede emprender estas actividades sin expreso consentimiento de las autoridades nacionales competentes.

Artículo 59

Los derechos de soberanía de la Nación a que se refiere el Artículo 57 son independientes de la ocupación real o ficticia de la plataforma continental y de las plataformas insulares.

Artículo 60

Los derechos de la Nación sobre la plataforma continental y las plataformas insulares no afectan la condición jurídica de las aguas suprayacentes, ni la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

Artículo 61

El ejercicio de los derechos de la Nación sobre la plataforma continental y las plataformas insulares no deberá afectar la navegación y otros derechos y libertades de los demás Estados, previstos en esta Ley, en su Reglamento y según el derecho internacional ni tener como resultado una injerencia injustificada en ellos.

Artículo 62

La plataforma continental y las plataformas insulares Mexicanas, comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional. La definición anterior comprende la plataforma de islas, cayos y arrecifes que forman parte del territorio nacional.

Artículo 63

Las islas gozan de plataforma insular, pero no así las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.

Artículo 64

El límite interior de la plataforma continental y de las plataformas insulares Mexicanas coinciden idénticamente con el límite exterior del suelo del mar territorial, determinado de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento, y según aparezca en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 65

En los lugares donde el borde exterior del margen continental de la plataforma continental y de las plataformas insulares no llegue a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, el límite exterior de las citadas plataformas coincidirá idénticamente con el límite exterior del suelo de la zona económica exclusiva, determinado conforme a lo previsto en los Artículos 53 y 54 de esta Ley, y que aparezca en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.

TRANSITORIOS

Artículo 1

La presente Ley entrará en vigor en la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 2

La presente Ley deroga la Ley Reglamentaria del párrafo octavo del Artículo 27 Constitucional, relativo a la zona económica exclusiva, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de febrero de 1976.

Artículo 3

La presente ley deroga todas las disposiciones legales en vigor que se le opongan. Las materias no previstas en esta Ley relacionadas con actividades en las zonas marinas de jurisdicción nacional, se regirán por la legislación nacional en vigor en lo que no se le opongan.

Artículo 4

Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley serán sancionadas por las autoridades nacionales competentes de conformidad con los ordenamientos nacionales aplicables a sus distintas materias.

7. PAISES BAJOS

/Original: inglés/

Ley (extensión) (Rijkswet) sobre el mar territorial
del Reino en las Antillas Neerlandesas,
9 de enero de 1985

Artículo 1

El mar territorial del Reino en las Antillas Neerlandesas se extenderá a 12 millas marinas, de conformidad con las normas establecidas por orden administrativa general.

Artículo 2

1. La presente ley entrará en vigor en la fecha que se determinará.
2. Podrá ser citada como la Ley (extensión) relativa al mar territorial del Reino Unido en las Antillas Neerlandesas.

Decreto de 23 de octubre de 1985 por el que se regula la
aplicación del artículo 1 de la Ley (extensión) relativa
al mar territorial del Reino en las Antillas Neerlandesas

Artículo 1

1. El mar territorial del Reino en las Antillas Neerlandesas se extenderá a una línea cuyos puntos estarán todos a una distancia de 12 millas marinas internacionales, lo que equivale a 22 km y 224 metros, medidas en dirección al mar desde el punto más próximo de la línea de bajamar a lo largo de la costa o a partir de las líneas de base o de las líneas de cierre a que se hace referencia en los artículos 3 y 4, con la condición de que las elevaciones que emergen en bajamar naturales que estén rodeadas por agua durante la pleamar y que se encuentren situadas dentro de esta distancia, la medición se hará a partir del punto más próximo de la línea de bajamar de esa elevación.
2. La línea de bajamar será la línea de nivel de 0 metros o, cuando ésta no exista, la línea de costa o el borde de los arrecifes de bajamar, tal como están marcadas en las cartas marinas holandesas de gran escala.

Artículo 2

La línea de bajamar a lo largo de la costa, junto con las líneas de base a que se hace referencia en los artículos 3 y 4 en la medida en que estén situadas mar adentro de la línea de bajamar constituirán el límite entre las aguas internas y el mar territorial del Reino en las Antillas Neerlandesas.

Artículo 3

1. Se trazarán líneas de base rectas a través de los arcos de los grandes círculos que conectan a los puntos que se indican a continuación a lo largo de la costa meridional de la isla de Aruba por la distancia más corta:

	<u>Situado en</u>		<u>Latitud norte</u>	<u>Longitud oeste</u>
a)	Desde el punto A1		12°32'30"	70°03'41"
	por A2		12°31'30"	70°02'55"
	a A3		12°30'30"	70°01'59"
b)	de A4		12°21'08",5	70°00'28",5
	a A5		12°28'58"	70°00'10",5
c)	de A6		12°27'00"	69°57'02",5
	a A7		12°26'54",5	69°56'57",5
d)	de A8		12°26'25",5	69°56'01",5
	por A9		12°26'03",5	69°55'10"
	a A10		12°25'56"	69°54'50"
e)	de A11		12°25'34",5	69°54'10",5
	por A12		12°25'04"	69°53'39"
	a A13		12°25'02"	69°52'59"

2. Las posiciones de los puntos A1 a A13 se expresan en longitudes y latitudes de acuerdo con las coordenadas sudamericanas (niveles de referencia provisionales de América del Sur de 1956).

Artículo 4

1. Se trazarán líneas de cierre entre los puntos de embocadura naturales de las bahías que se enumeran a continuación:

			<u>Latitud norte</u>	<u>Longitud oeste</u>
a)	En la isla de Aruba:			
i)	Boca di Pos di Noord	punto 1	12°34'39",5	70°00'01",4
		2	12°34'37",0	69°59'58",0
ii)	Boca Mahos	1	12°33'22",9	69°58'21",1
		2	12°33'21",4	69°58'17",3
iii)	Bahía, sin nombre, 0,3 millas marinas al sudeste de ii)	1	12°33'18",5	69°58'09",2
		2	12°33'14",5	69°58'05",0
iiia)	Bahía al sudeste de Andicuri	1	12°32'27",3	69°56'34",7
		2	12°32'24",7	69°56'30",7
iv)	Daimari	1	12°32'05",4	69°56'12",7
		2	12°32'01",9	69°56'09",0

		<u>Latitud norte</u>	<u>Longitud oeste</u>
v) Dos Playa	1	12°30'38",2	69°54'57",5
	2	23°30'31",8	69°54'52",2
vi) Boca Druif	1	12°30'13",6	69°54'22",8
	2	12°30'10",9	69°54'18",4
vii) Boca Pries	1	12°30'09",0	69°54'17",1
	2	12°30'03",1	69°54'11",9
viii) Boca Grandi	1	12°26'41",7	69°52'07",9
	2	12°26'27",2	69°52'08",6
ix) Klein Lagoen	1	12°24'56",1	69°52'41",1
	2	12°24'54",3	69°52'50",3
b) En las islas de Bonaire y de Klein Bonaire:			
i) Boca Onima	1	12°59'29",1	68°18'31",8
	2	12°15'27",5	68°18'27",9
ii) Lagun	1	12°11'09",7	68°12'27",9
	2	12°11'01",3	68°12'27",0
iii) Boca Washi Kemba	1	12°10'38",6	68°12'20",9
	2	12°10'35",4	68°12'20",4
iv) Lac	1	12°06'22",3	68°13'10",7
	2	12°06'14",5	68°13'18",9
c) En la isla de Curaçao:			
i) Bartolbaai	1	12°20'11",7	69°03'31",9
	2	12°20'07",2	69°03'30",0
ii) Playa Grandi	1	12°19'07",6	69°03'05",1
	2	12°18'56",7	69°03'05",6
iii) Boca Ascensión	1	12°16'45",5	69°02'52",7
	2	12°16'37",4	69°02'50",2
iv) Boca Playa Canoa	1	12°10'45",0	68°51'56",0
	2	12°10'45",4	68°51'47",4
v) Bahía cerca de Landhuis Santa Catarina	1	12°09'39",9	68°49'39",4
	2	12°09'39",5	68°49'38",1
vi) St. Jorisbaai	1	12°08'00",7	68°48'14",8
	2	12°07'51",5	68°48'10",6
vii) Awa Di Oostpunt	1	12°02'46",3	68°44'07",9
	2	12°02'44",0	68°44'13",8

			<u>Latitud norte</u>	<u>Longitud oeste</u>
viii)	Fujkbaai	1	12°03'07",1	68°49'44",5
		2	12°03'09",6	68°49'49",2
ix)	Spaanse Haven	1	12°03'58",9	68°50'55",0
		2	12°03'59",2	68°51'08",0
x)	Caracasbaai	1	12°04'13",0	68°51'34",9
		2	12°04'26",0	68°52'16",5
xi)	St. Annabaai	1	12°06'25",3	68°56'01",5
		2	12°06'28",5	68°56'11",5
xii)	Piscaderabaai	1	12°07'24",0	68°58'05",7
		2	12°07'33",2	68°58'08",3
xiii)	Boca Grandi/ San Juan Baai	1	12°15'03",3	69°06'21",8
		2	12°15'12",3	69°06'27",9
xiv)	Boca Sta. María	1	12°16'16",2	69°07'36",5
		2	12°16'17",4	69°07'37",7
d)	En la isla de Saba:			
i)	Cove Baai y Spring Baii	1	17°38'34",3	63°13'07",1
		2	17°38'13",5	63°13'02",8
ii)	Core Gut Baai	1	17°37'50",7	63°13'00",8
		2	17°37'43",6	63°13'06",0
iii)	Fot Baai	1	17°36'53",8	63°15'08",3
		2	17°36'56",7	63°15'11",4
e)	En la isla de Sint Maarten:			
i)	Groot Baai	1	18°00'16",2	63°02'39",8
		2	18°00'43",0	63°03'38",2
ii)	Klein Baai	1	18°00'44",9	63°03'41",3
		2	18°00'57",1	63°04'12",8
iii)	Simson Baai	1	18°01'36",9	63°05'50",8
		2	18°01'53",8	63°06'57",1

2. Las posiciones de los puntos a que se hace referencia en el párrafo 1 supra, en los incisos a), b) y c), se expresan de conformidad con las coordenadas sudamericanas (líneas de referencia provisionales de América del Sur de 1956) y las de los incisos d) y e) según las líneas de referencia norteamericanas de 1927.

Artículo 5

1. Cuando se haya convenido entre dos Estados un límite que se encuentre situado dentro de las 12 millas marinas de la línea de base a partir de la cual se mide el mar territorial, ese límite marcará el límite externo del mar territorial.
2. Cuando no se haya convenido un límite entre dos Estados, el límite del mar territorial se encontrará a lo largo de la línea mediana en que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se haya medido la anchura de los mares territoriales de ambos Estados.

Artículo 6

Esta orden administrativa general entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha de su publicación en el Boletín de Leyes, Ordenes y Decretos (Staatsblad).

8. SENEGAL

/Original: francés/

Ley N° 85-14 sobre la delimitación del mar territorial,
la zona contigua y la plataforma continental
25 de febrero de 1985

Artículo 1

El mar territorial se fija a una distancia de 12 (doce) millas marinas a partir de las líneas de base, cuyos puntos de referencia se fijan por decreto.

Artículo 2

Se crea una zona contigua de 12 (doce) millas marinas medidas a partir del límite exterior del mar territorial.

Artículo 3

El Senegal ejerce su soberanía sobre toda la extensión de su mar territorial.

Artículo 4

En la zona contigua, el Senegal toma las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial, y para sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

Artículo 5

Las disposiciones anteriores relativas al mar territorial no perjudican el derecho al paso inocente reconocido a todos los buques extranjeros, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada por el Senegal el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica).

Artículo 6

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

Artículo 7

El Senegal ejerce derechos de soberanía exclusivos sobre toda la extensión de la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

Artículo 8

Quedan abrogadas todas las disposiciones contrarias a la presente Ley, en particular la Ley N° 76-54, de 9 de abril de 1976, sobre la delimitación de las aguas territoriales y de la plataforma continental.

La presente Ley se aplicará como Ley del Estado.

B. Tratados

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES*

Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre
las condiciones de matriculación de los buques
de 7 de febrero de 1986

INDICE

<u>Artículo</u>		<u>Página</u>
1.	Objetivos	86
2.	Definiciones	86
3.	Ambito de aplicación	87
4.	Disposiciones generales	87
5.	Administración marítima nacional	87
6.	Identificación y responsabilidad	88
7.	Participación de los nacionales en la propiedad o la dotación de los buques, o en ambas	89
8.	Propiedad de los buques	89
9.	Dotación de los buques	89
10.	Función de los Estados del pabellón en relación con la administración de las sociedades propietarias y de los buques	90
11.	Registro de buques	91
12.	Arrendamiento a casco desnudo	92
13.	Empresas conjuntas	93
14.	Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra	93
15.	Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales	94
16.	Depositario	94
17.	Aplicación	94
18.	Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión	94
19.	Entrada en vigor	95
20.	Revisión y enmiendas	95
21.	Efectos de las enmiendas	95
22.	Denuncia	96

Anexos

I.	Resolución 1 - Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra	97
----	---	----

* Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, documento
TD/RS/CONF/23 de 13 de marzo de 1986.

INDICE (continuación)

	<u>Página</u>
II. Resolución 2 - Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales	98
III. Flotas mercantes del mundo	99

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Reconociendo la necesidad de fomentar la expansión ordenada del transporte marítimo mundial en conjunto,

Recordando la resolución 35/56 de la Asamblea General, de 5 de diciembre de 1980, que incluye en su anexo la Estrategia Internacional del Desarrollo para el Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en cuyo párrafo 128 se pide, entre otras cosas, que aumente la participación de los países en desarrollo en el transporte mundial del comercio internacional,

Recordando también que, de conformidad con la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 1958, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, ha de existir una relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón, y conscientes de la obligación del Estado del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera con arreglo al principio de la relación auténtica

Convencidos de que con tal fin el Estado del pabellón debería contar con una administración marítima nacional competente y adecuada,

Convencidos también de que, para ejercer de manera efectiva su función de control, el Estado del pabellón debería velar por que las personas encargadas de la administración y explotación de un buque inscrito en su registro fuesen fácilmente identificables y tenidas por responsables,

Convencidos asimismo de que las medidas encaminadas a que las personas encargadas de los buques sean más fácilmente identificables y tenidas por responsables podrían contribuir a combatir el fraude marítimo,

Reafirmando, sin perjuicio del presente Convenio, que cada Estado fija las condiciones de concesión de su nacionalidad a los buques, de inscripción de los buques en su territorio y del derecho a enarbolar su pabellón,

Movidos por el deseo de los Estados soberanos de resolver con ánimo de comprensión mutua y cooperación todas las cuestiones relativas a las condiciones de concesión de la nacionalidad a los buques y de inscripción de los buques,

Considerando que ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá entenderse en perjuicio de las disposiciones que, en las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes en el presente Convenio, excedan de lo dispuesto en él,

Reconociendo las competencias de los organismos especializados y otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas, según constan en sus respectivos instrumentos constitutivos, teniendo en cuenta las disposiciones que se puedan haber concertado entre las Naciones Unidas y los organismos, y entre los diferentes organismos e instituciones en sectores determinados,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Objetivos

A los efectos de garantizar o, en su caso, consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros y a las cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales, el Estado del pabellón aplicará las disposiciones enunciadas en el presente Convenio.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

Se entiende por "buque" cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto;

Se entiende por "Estado del pabellón" el Estado cuya bandera enarbola y está autorizado a enarbolar un buque;

Se entiende por "propietario", a menos que se indique claramente otra cosa, la persona natural o jurídica inscrita en el registro de buques del Estado de matrícula como propietario del buque;

Se entiende por "naviero" el propietario o el arrendatario a casco desnudo, o cualquier otra persona natural o jurídica a la que se hayan asignado formalmente las obligaciones del propietario o del arrendatario a casco desnudo;

Se entiende por "Estado de matrícula" el Estado en cuyo registro de buques se ha inscrito un buque;

Se entiende por "registro de buques" el registro oficial o registros oficiales en que constan los datos mencionados en el artículo 11 del presente Convenio;

Se entiende por "administración marítima nacional" cualquier autoridad u organismo estatal que sea establecido por el Estado de matrícula de conformidad con su legislación y que, conforme a esa legislación, esté encargado, entre otras cosas, de la aplicación de los acuerdos internacionales relativos al transporte marítimo y de la aplicación de las normas jurídicas y técnicas relativas a los buques sometidos a su jurisdicción y control;

Se entiende por "arrendamiento a casco desnudo" un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento;

Se entiende por "país proveedor de mano de obra" el país que proporciona gente de mar para servir en buques que enarbolan el pabellón de otro país.

Artículo 3

Ambito de aplicación

El presente Convenio se aplicará a todos los buques según se definen en el artículo 2.

Artículo 4

Disposiciones generales

1. Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.
2. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar.
3. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado.
4. No se inscribirá ningún buque en los registros de buques de dos o más Estados a la vez, sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 del artículo 11 y en el artículo 12.
5. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.

Artículo 5

Administración marítima nacional

1. El Estado del pabellón contará con una administración marítima nacional competente y adecuada, que estará sometida a su jurisdicción y control.
2. El Estado del pabellón incorporará a su ordenamiento jurídico las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino.
3. La administración marítima del Estado del pabellón velará por:
 - a) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado cumplan sus leyes y reglamentos relativos a la inscripción de los buques y las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino;
 - b) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado sean reconocidos periódicamente por sus inspectores autorizados a fin de que se cumplan las reglas y normas internacionales aplicables;

c) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado lleven a bordo documentos, en particular aquellos que acrediten el derecho a enarbolar su bandera y otros documentos pertinentes válidos, incluidos los exigidos por los convenios internacionales en los que el Estado de matrícula sea Parte;

d) que los propietarios de los buques que enarbolan la bandera de ese Estado observen los principios de inscripción de los buques de conformidad con las leyes y reglamentos de ese Estado y las disposiciones del presente Convenio.

4. El Estado de matrícula exigirá toda la información pertinente que sea necesaria para la plena identificación y responsabilidad en lo concerniente a los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 6

Identificación y responsabilidad

1. El Estado de matrícula consignará en su registro de buques, entre otras cosas, información relativa al buque y a su propietario o propietarios. La información concerniente al naviero, cuando el naviero no fuere el propietario, debería constar en el registro de buques o en el registro oficial de navieros que lleve el Registrador en su oficina o que le sea fácilmente accesible de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado de matrícula. El Estado de matrícula expedirá los documentos que acrediten la inscripción del buque.

2. El Estado de matrícula adoptará cuantas medidas fueren necesarias para que el propietario o propietarios, el naviero o navieros o cualquier otra persona a quienes se pueda tener por responsables de la administración y explotación de buques que enarbolan su pabellón puedan ser identificados fácilmente por las personas con un interés legítimo en obtener esa información.

3. Los registros de buques deberían estar a disposición de quienes tuvieren un interés legítimo en obtener la información consignada en ellos de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado del pabellón.

4. Todo Estado debería velar por que los buques que enarbolan su pabellón lleven documentación en la que conste información sobre la identidad del propietario o propietarios, el naviero o navieros y la persona o personas responsables de la explotación de tales buques y pongan esa información a disposición de las autoridades del Estado del puerto.

5. En todos los buques deberían llevarse diarios de a bordo que habrían de conservarse durante un período razonable a partir de la fecha del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre del buque, y las personas que tuvieren un interés legítimo en obtener esa información deberían poder inspeccionar los diarios de a bordo y obtener copias, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado del pabellón. En el supuesto de venta del buque y cambio de inscripción a otro Estado, deberían conservarse los diarios de a bordo relativos al período anterior a la enajenación y las personas que tuvieren un interés legítimo en obtener esa información deberían poder inspeccionarlos y obtener copias, de conformidad con las leyes y reglamentos del anterior Estado del pabellón.

6. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que los buques que inscriba en su registro de buques tengan propietarios o navieros que sean adecuadamente identificables con objeto de que se pueda hacer efectiva su plena responsabilidad.

7. Todo Estado debería velar por que no se limitara la comunicación directa entre los propietarios de los buques que enarbolan su pabellón y los poderes públicos.

Artículo 7

Participación de los nacionales en la propiedad o la dotación de los buques, o en ambas

En lo concerniente a las disposiciones relativas a la propiedad y la dotación de los buques contenidas en los párrafos 1 y 2 del artículo 8 y en los párrafos 1 a 3 del artículo 9, respectivamente, y sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra disposición del presente Convenio, el Estado de matrícula ha de cumplir las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 8 o las disposiciones de los párrafos 1 a 3 del artículo 9, aunque podrá cumplir unas y otras.

Artículo 8

Propiedad de los buques

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado de matrícula regulará en sus leyes y reglamentos la propiedad de los buques que enarbolan su bandera.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado del pabellón establecerá en esas leyes y reglamentos las correspondientes disposiciones sobre la participación de ese Estado o de sus nacionales como propietarios de los buques que enarbolan su bandera o en la propiedad de esos buques y sobre el grado de esa participación. Estas leyes y reglamentos deberían ser suficientes para que el Estado del pabellón pudiera ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 9

Dotación de los buques

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado de matrícula, al aplicar el presente Convenio, observará el principio de que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón esté compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en ese Estado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, al perseguir el objetivo mencionado en el párrafo 1 de este artículo y adoptar las medidas necesarias para ello, el Estado de matrícula tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la disponibilidad en el Estado de matrícula de gente de mar calificada;

b) los convenios multilaterales o bilaterales u otros tipos de acuerdos válidos y ejecutables conforme a la legislación del Estado de matrícula;

c) la explotación racional y económicamente viable de sus buques.

3. El Estado de matrícula debería aplicar lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo en relación con el buque, la sociedad o la flota.

4. El Estado de matrícula, de acuerdo con sus leyes y reglamentos, podrá autorizar a personas de otras nacionalidades a servir a bordo de los buques que enarbolan su pabellón de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio.

5. Al perseguir el objetivo fijado en el párrafo 1 de este artículo, el Estado de matrícula debería, en cooperación con los propietarios, promover la educación y capacitación de sus nacionales o las personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en su territorio

6. El Estado de matrícula velará por:

a) que la dotación de los buques que enarbolan su pabellón sea del nivel y la competencia necesarios para garantizar la observancia de las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las relativas a la seguridad en el mar;

b) que las condiciones de empleo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón sean conformes a las reglas y normas internacionales aplicables;

c) que existan procedimientos jurídicos apropiados para la solución de los litigios civiles entre la gente de mar empleada a bordo de los buques que enarbolan su pabellón y sus empleadores;

d) que la gente de mar, nacional y extranjera, tenga acceso en condiciones de igualdad a los mecanismos jurídicos apropiados para hacer respetar sus derechos contractuales en sus relaciones con empleadores.

Artículo 10

Función de los Estados del pabellón en relación con la administración de las sociedades propietarias y de los buques

1. El Estado de matrícula, antes de inscribir un buque en su registro de buques, velará por que la sociedad propietaria o una sociedad filial propietaria se halle establecida en su territorio o tenga en él su establecimiento principal, o ambas cosas, de conformidad con sus leyes y reglamentos.

2. Cuando la sociedad propietaria, una sociedad filial propietaria o el establecimiento principal de la sociedad propietaria no se hallen en el Estado del pabellón, ese Estado velará por que, antes de inscribir un buque en su registro de buques, exista un representante o administrador que sea nacional del Estado del pabellón o tenga en éste su domicilio. Ese representante o administrador podrá ser una persona natural o una persona jurídica debidamente establecida o constituida en el Estado del pabellón, según el caso, de conformidad con sus leyes

y reglamentos, y debidamente facultada para actuar en nombre y por cuenta del propietario. En particular, ese representante o administrador debería tener capacidad para comparecer en juicio como demandado y para responder por el propietario de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado de matrícula.

3. El Estado de matrícula debería velar por que la persona o personas responsables de la administración y explotación de un buque que enarbola su pabellón estén en condiciones de cumplir las obligaciones financieras que puedan derivarse de la explotación de ese buque para cubrir los riesgos que están normalmente asegurados en el transporte marítimo internacional en relación con los daños a terceros. Con este fin, el Estado de matrícula debería velar por que los buques que enarbolan su pabellón puedan presentar en cualquier momento documentos que acrediten la existencia de una garantía suficiente, como un seguro apropiado o cualquier otro medio equivalente. Asimismo, el Estado de matrícula debería velar por que exista un mecanismo apropiado, como un privilegio marítimo, una mutualidad, un seguro de salarios, un plan de seguridad social o cualquier garantía gubernamental prestada por un organismo competente del país de la persona responsable, fuere ésta propietario o naviero, para garantizar el pago de los salarios y de otras sumas adeudadas a la gente de mar enrolada en buques que enarbolan su pabellón en caso de falta de pago por parte de sus empleadores. El Estado de matrícula también podrá establecer en sus leyes y reglamentos cualquier otro mecanismo apropiado a tal efecto.

Artículo 11

Registro de buques

1. El Estado de matrícula establecerá un registro de los buques que enarbolan su pabellón, que se llevará en la forma que determine ese Estado y de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio. Los buques autorizados por las leyes y reglamentos de un Estado a enarbolar su pabellón se inscribirán en ese registro a nombre del propietario o propietarios o, si las leyes y reglamentos nacionales así lo dispusieran, a nombre del arrendatario a casco desnudo.

2. En ese registro constarán, entre otras indicaciones, las siguientes:

a) el nombre del buque y, en su caso, el nombre anterior y la inscripción anterior;

b) el lugar de inscripción en el registro o el puerto de matrícula y el número o la marca oficial de identificación del buque;

c) el indicativo de llamada internacional del buque, si se le hubiere asignado;

d) el nombre de los constructores y el lugar y año de construcción del buque;

e) la descripción de las principales características técnicas del buque;

f) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del propietario o de cada uno de los propietarios;

y salvo que conste en otro documento público fácilmente accesible al Registrador del Estado del pabellón,

g) la fecha de cancelación o de suspensión de la inscripción anterior del buque;

h) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del arrendatario a casco desnudo, si las leyes y reglamentos nacionales dispusieren la inscripción de los buques tomados en arrendamiento a casco desnudo;

i) la relación de cualquier crédito hipotecario u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque conforme a lo dispuesto por las leyes y reglamentos nacionales.

3. Además, en ese registro también deberían constar:

a) si hay más de un propietario, la proporción del buque que es propiedad de cada uno de ellos;

b) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del naviero, cuando el naviero no fuere el propietario o el arrendatario a casco desnudo.

4. Antes de inscribir un buque en su registro de buques, el Estado debería cerciorarse de la cancelación de la inscripción anterior, si la hubiere.

5. En el caso de un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, el Estado debería cerciorarse de la suspensión del derecho a enarbolar la bandera del anterior Estado del pabellón. Tal inscripción se efectuará previa acreditación de la suspensión de la precedente inscripción en lo concerniente a la nacionalidad del buque bajo el anterior Estado del pabellón y la indicación de los gravámenes de cualquier género inscritos.

Artículo 12

Arrendamiento a casco desnudo

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11 y de conformidad con sus leyes y reglamentos, un Estado podrá conceder la inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo por un arrendatario en ese Estado, durante el período del arrendamiento.

2. Cuando propietarios o arrendatarios en Estados Partes en el presente Convenio realicen tales actividades de arrendamiento a casco desnudo, se deberían cumplir plenamente las condiciones de inscripción contenidas en el presente Convenio.

3. Para alcanzar el objetivo del cumplimiento y para los efectos de la aplicación de los requisitos establecidos en el presente Convenio en el caso de un buque así tomado en arrendamiento a casco desnudo, se considerará que el arrendatario es el propietario. Sin embargo, el presente Convenio no tiene por objeto establecer derechos de propiedad sobre el buque tomado en arrendamiento distintos de los estipulados en el contrato de arrendamiento a casco desnudo de que se trate.

4. El Estado debería velar por que el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo y que enarbole su pabellón, de conformidad con los párrafos 1 a 3 de este artículo, esté sujeto plenamente a su jurisdicción y control.

5. El Estado en que esté matriculado el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo velará por que se notifique al anterior Estado del pabellón la cancelación de la inscripción del buque arrendado a casco desnudo.

6. Para todas las cláusulas y condiciones, salvo las mencionadas en este artículo, concernientes a las relaciones de las partes en un arrendamiento a casco desnudo rige la libertad de contratación de esas partes.

Artículo 13

Empresas conjuntas

1. Las Partes Contratantes en el presente Convenio, de conformidad con su política nacional, su legislación y las condiciones de inscripción de los buques contenidas en el presente Convenio, deberían promover empresas conjuntas entre propietarios de distintos países y, con tal fin, deberían adoptar disposiciones apropiadas, en particular mediante la protección de los derechos contractuales de las partes en empresas conjuntas, para fomentar la creación de esas empresas conjuntas con objeto de desarrollar la industria nacional del transporte marítimo.

2. Se debería invitar a las instituciones financieras regionales e internacionales y a los organismos de asistencia a que contribuyeran, en todo cuanto fuese pertinente, a la creación o consolidación, o ambas cosas, de empresas conjuntas en el sector del transporte marítimo de los países en desarrollo, particularmente de los menos adelantados.

Artículo 14

Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra

1. Con objeto de salvaguardar los intereses de los países proveedores de mano de obra y de reducir al mínimo la supresión de puestos de trabajo y las consiguientes perturbaciones económicas, de haberlas, en esos países, en particular en los países en desarrollo, como resultado de la adopción del presente Convenio, debería darse carácter urgente a la aplicación, entre otras, de las medidas contenidas en la resolución 1, que figura en un anexo del presente Convenio.

2. A fin de crear condiciones favorables para cualquier contrato o acuerdo que pueda concertarse entre los propietarios o los navieros y los sindicatos de trabajadores del mar u otras organizaciones representativas de los trabajadores del mar, podrán celebrarse acuerdos bilaterales entre Estados del pabellón y países proveedores de mano de obra concernientes al enrolamiento de la gente de mar de esos países proveedores de mano de obra.

Artículo 15

Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales

Con objeto de reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales que pudieran producirse en los países en desarrollo en el curso del proceso de adaptación y aplicación de condiciones que se ajusten a los requisitos establecidos en el presente Convenio, debería darse carácter urgente a la aplicación, entre otras, de las medidas contenidas en la resolución 2, que figura en un anexo del presente Convenio.

Artículo 16

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Convenio.

Artículo 17

Aplicación

1. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas legislativas o de otra índole necesarias para aplicar el presente Convenio.

2. Cada Parte Contratante comunicará al depositario, en los plazos apropiados, el texto de las medidas legislativas o de otra índole que haya adoptado para aplicar el presente Convenio.

3. El depositario transmitirá a las Partes Contratantes que lo soliciten el texto de las medidas legislativas o de otra índole que se le hayan comunicado a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte Contratante en el presente Convenio mediante:

- a) firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de mayo de 1986 hasta el 30 de abril de 1987, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, y después permanecerá abierto a la adhesión.

3. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

Artículo 19

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que al menos 40 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto, como mínimo, el 25% del tonelaje mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en él de conformidad con el artículo 18. A los efectos de este artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el anexo III del presente Convenio.

2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para la entrada en vigor establecidas en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor para ese Estado doce meses después de la fecha en que ese Estado haya llegado a ser Parte Contratante.

Artículo 20

Revisión y enmiendas

1. A la expiración de un plazo de ocho años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, toda Parte Contratante podrá, mediante comunicación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, proponer enmiendas concretas al presente Convenio y solicitar que se convoque una conferencia de revisión para examinar las enmiendas propuestas. El Secretario General transmitirá esa comunicación a todas las Partes Contratantes. Si dentro de los doce meses siguientes a la fecha de transmisión de la comunicación, los dos quintos por lo menos de las Partes Contratantes responden favorablemente a la solicitud, el Secretario General convocará la Conferencia de Revisión.

2. El Secretario General de las Naciones Unidas transmitirá a todas las Partes Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda o las opiniones concernientes a las enmiendas por lo menos seis meses antes de la fecha de apertura de la Conferencia de Revisión.

Artículo 21

Efectos de las enmiendas

1. Las decisiones de la Conferencia de Revisión concernientes a las enmiendas se adoptarán por consenso o, si se pide votación, por mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará las enmiendas adoptadas por esa Conferencia a todas las Partes Contratantes para su ratificación, aceptación o aprobación, y a todos los Estados signatarios del Convenio, para su información.

2. La ratificación, aceptación o aprobación de las enmiendas adoptadas por una conferencia de revisión se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

3. Toda enmienda adoptada por una conferencia de revisión entrará en vigor solamente respecto de las Partes Contratantes que la hayan ratificado, aceptado o aprobado el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su ratificación, aceptación o aprobación por dos tercios de las Partes Contratantes. Respecto de todo Estado que ratifique, acepte o apruebe una enmienda después de que la hayan ratificado, aceptado o aprobado dos tercios de las Partes Contratantes, la enmienda entrará en vigor después de su ratificación, aceptación o aprobación por ese Estado.

4. Todo Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de la entrada en vigor de una enmienda será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

- a) Parte en el presente Convenio en su forma enmendada; y
- b) Parte en el Convenio no enmendado con respecto a toda Parte Contratante que no esté obligada por la enmienda.

Artículo 22

Denuncia

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación al efecto hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario, salvo que en la notificación se señale un plazo más largo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

HECHO en Ginebra el día siete de febrero de mil novecientos ochenta y seis, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Anexo I

Resolución 1

Medidas para proteger los intereses de los países
proveedores de mano de obra

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación
de Buques,

Habiendo adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de
Inscripción de los Buques,

Recomienda lo siguiente:

1. Los países proveedores de mano de obra deberían regular las actividades de las agencias sujetas a su jurisdicción que proporcionan gente de mar a los buques que enarbolan el pabellón de otro país, a fin de que las condiciones contractuales ofrecidas por esas agencias impidan los abusos y contribuyan al bienestar de la gente de mar. Para proteger a su gente de mar, los países proveedores de mano de obra podrán exigir, entre otras cosas, que los propietarios o los navieros de los buques en que aquéllos trabajen u otras organizaciones apropiadas proporcionen una garantía adecuada del tipo de la mencionada en el artículo 10;
2. Los países en desarrollo proveedores de mano de obra podrán consultarse a fin de armonizar en todo lo posible sus políticas con respecto a las condiciones en que proporcionarán mano de obra de conformidad con estos principios y, de ser necesario, podrán armonizar su legislación a este respecto;
3. La UNCTAD, el PNUD y otros organismos internacionales apropiados deberían prestar a los países en desarrollo proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para formular disposiciones legislativas apropiadas sobre la inscripción de buques y para atraer la inscripción de buques en sus registros, teniendo en cuenta el presente Convenio;
4. La OIT debería proporcionar a los países proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para la adopción de medidas destinadas a reducir al mínimo en los países proveedores de mano de obra la supresión de puestos de trabajo y las consiguientes perturbaciones económicas, de haberlas, que puedan resultar de la adopción del presente Convenio;
5. Las organizaciones internacionales apropiadas del sistema de las Naciones Unidas deberían proporcionar a los países proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para la educación y capacitación de la gente de mar, inclusive servicios de capacitación y equipo.

Anexo II

Resolución 2

Medidas para reducir al mínimo los efectos
económicos perjudiciales

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques,

Habiendo adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques,

Recomienda lo siguiente:

1. La UNCTAD, el PNUD, la OMI y otros organismos internacionales pertinentes deberían prestar a los países que puedan verse afectados por el presente Convenio, y que lo soliciten, asistencia técnica y financiera para formular y aplicar una legislación moderna y eficaz con miras al desarrollo de sus flotas de conformidad con las disposiciones del presente Convenio;
2. La OIT y otros organismos internacionales pertinentes también deberían prestar a esos países, previa solicitud, asistencia en la preparación y ejecución de los programas que resulten necesarios en materia de educación y capacitación de su gente de mar;
3. El PNUD, el Banco Mundial y otros organismos internacionales pertinentes deberían prestar a esos países, previa solicitud, asistencia técnica y financiera para la ejecución de planes, programas y proyectos nacionales de desarrollo que corrijan las perturbaciones económicas que puedan resultar de la adopción del presente Convenio.

Anexo III

Flotas mercantes del mundo
Buques de 500 trb o más
Al 1º de julio de 1985

	<u>Toneladas de registro</u> <u>bruto (trb)</u>
Albania	52 698
Alemania, República Federal de	5 717 767
Angola	71 581
Arabia Saudita	2 868 689
Argelia	1 332 863
Argentina	2 227 252
Australia	1 877 560
Austria	134 225
Bahamas	3 852 385
Bahrein	26 646
Bangladesh	300 151
Barbados	4 034
Bélgica	2 247 571
Benin	2 999
Birmania	94 380
Bolivia	14 913
Brasil	5 935 899
Bulgaria	1 191 419
Cabo Verde	8 765
Camerún	67 057
Canadá	841 048
Colombia	357 668
Comoras	649
Corea, República de	6 621 898
Corea, República Popular Democrática de	470 592
Costa Rica	12 616
Côte d'Ivoire	124 706

Anexo III (continuación)

	<u>Toneladas de registro bruto (trb)</u>
Cuba	784 664
Checoslovaquia	184 299
Chile	371 468
China	10 167 450
Chipre	8 134 083
Dinamarca	4 677 360
Djibouti	2 066
Dominica	500
Ecuador	417 372
Egipto	835 995
Emiratos Arabes Unidos	805 318
España	5 650 470
Estados Unidos de América	13 922 244
Etiopía	54 499
Fiji	20 145
Filipinas	4 462 291
Finlandia	1 894 485
Francia	7 864 931
Gabón	92 687
Gambia	1 597
Ghana	99 637
Grecia	30 751 092
Guatemala	15 569
Guinea	598
Guinea Ecuatorial	6 412
Guyana	3 888
Honduras	301 786
Hungría	77 182
India	6 324 145
Indonesia	1 604 427
Irán (República Islámica del)	2 172 401

Anexo III (continuación)

	<u>Toneladas de registro bruto (trb)</u>
Iraq	882 715
Irlanda	161 304
Islandia	69 460
Islas Feroe	39 333
Islas Salomón	1 018
Israel	541 035
Italia	8 530 108
Jamahiriya Arabe Libia	832 450
Jamaica	7 473
Japón	37 189 376
Jordania	47 628
Kampuchea Democrática	998
Kenya	1 168
Kiribati	1 480
Kuwait	2 311 813
Líbano	461 525
Liberia	57 985 747
Madagascar	63 115
Malasia	1 708 599
Maldivas	125 958
Malta	1 836 948
Marruecos	377 702
Mauricio	32 968
Mauritania	1 581
México	1 282 048
Mónaco	3 268
Mozambique	17 013
Nauru	64 829
Nicaragua	15 869
Nigeria	396 525
Noruega	14 567 326

Anexo III (continuación)

	<u>Toneladas de registro bruto (trb)</u>
Nueva Zelandia	266 285
Omán	10 939
Países Bajos	3 628 871
Pakistán	429 973
Panamá	39 366 187
Papua Nueva Guinea	10 671
Paraguay	38 440
Perú	640 968
Polonia	2 966 534
Portugal	1 280 065
Qatar	339 725
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	13 260 290
Bermudas	969 081
Gibraltar	568 247
Hong Kong	6 820 100
Islas Caimán	313 755
Islas Turcos y Caicos	513
Islas Vírgenes Británicas	1 939
Montserrat	711
Santa Elena	3 150
Total (Reino Unido)	21 937 786
República Arabe Siria	40 506
República Democrática Alemana	1 235 840
República Dominicana	35 667
Rumania	2 769 937
Samoa	25 644
San Vicente y las Granadinas	220 490
Senegal	19 426
Singapur	6 385 919
Somalia	22 802
Sri Lanka	617 628

Anexo III (continuación)

	<u>Toneladas de registro bruto (trb)</u>
Sudáfrica	501 386
Sudán	92 700
Suecia	2 951 227
Suiza	341 972
Suriname	11 181
Tailandia	550 585
Tanzanía, República Unida de	43 471
Togo	52 677
Tonga	13 381
Trinidad y Tabago	9 370
Túnez	274 170
Turquía	3 532 350
Uganda	3 394
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	16 767 526
Uruguay	144 907
Vanuatu	132 979
Venezuela	900 305
Viet Nam	277 486
Yemen Democrático	4 229
Yugoslavia	2 648 415
Zaire	70 127
No asignados	4 201 669
	<hr/>
Total mundial	383 533 282
	=====

(Véanse fuente y notas en la página siguiente.)

(Fuente y notas del anexo III):

Fuente: Compilado sobre la base de los datos proporcionados por los Servicios de Información sobre el Transporte Marítimo del Lloyd's de Londres.

Notas: i) Tipos de buques incluidos:

- Petroleros
 - Petroleros/buques cisterna para productos químicos
 - Buques cisterna para productos químicos
 - Otros buques cisterna (comerciales)
 - Buques para el transporte de gas licuado
 - Graneleros/petroleros (incluyendo mineraleros/petroleros)
 - Mineraleros y graneleros
 - Buques de carga general
 - Buques portacontenedores (totalmente celulares y portagabarras)
 - Buques para el transporte de vehículos
 - Transbordadores, buques de pasaje y buques mixtos de pasaje y carga
 - Buques para el transporte de ganado
- ii) Con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

C. Declaraciones de los Estados

1. DECLARACION DE CHILE

/Original: español/

Islas de Pascua y Sala y Gómez:

Chile notifica extensión de soberanía submarina

Declaración oficial de la Cancillería a la comunidad internacional fija nuevos límites soberanos de 350 millas en plataformas submarinas y establece el respaldo jurídico de su determinación.

El Gobierno de Chile notificó a la comunidad internacional la decisión de extender a 350 millas marinas su soberanía en las plataformas submarinas de las Islas de Pascua y Sala y Gómez.

El Ministerio de Relaciones Exteriores entregó ayer una declaración oficial sobre la materia, cuyo texto es el siguiente:

"Considerando

1. Que el 23 de junio de 1947, el Presidente de Chile, don Gabriel González Videla, en su declaración oficial sobre jurisdicción marítima, a nombre de su Gobierno confirma y proclama la soberanía nacional sobre todo el zócalo continental adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualquiera que sea la profundidad en que se encuentre, reivindicando, por consiguiente, todas las riquezas naturales que existen sobre dicho zócalo, en él y bajo él, conocidas o por descubrirse.
2. Que el inciso tercero del numeral 3 de la declaración sobre zona marítima, suscrita el 18 de agosto de 1952, en la primera conferencia sobre conservación y explotación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur, entre los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, se proclamó que: 'la jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada (hasta una distancia de 200 millas marinas) incluyen también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde'.
3. Que el párrafo primero del artículo 77 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, de la cual nuestro país es firmante, consagra que 'el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su explotación y de la explotación de sus recursos naturales'.
4. Que el artículo 76, párrafo 6, de la citada Convención, establece que 'no obstante lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde la línea base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial'.
5. Que conforme al artículo 121 de la aludida Convención sobre el Derecho del Mar, 'el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres'.

Declárese:

1. Que el Gobierno de Chile, como soberano de la Isla de Pascua y de la Isla Sala y Gómez, en el Océano Pacífico, establece y comunica a la comunidad internacional, que su soberanía en sus respectivas plataformas alcanza hasta la distancia de 350 millas marinas, medidas desde las líneas de base donde se miden sus respectivos mares territoriales.
2. Que el Gobierno de Chile reserva sus derechos para hacer las declaraciones que estime pertinentes sobre la soberanía chilena en las demás posesiones oceánicas, en el momento oportuno".

Santiago, 15 de septiembre de 1985

2. PROCLAMACION DEL ECUADOR

/Original: español/

"León Febres Cordero Ribadeneyra, Presidente Constitucional de la República,
TENIENDO EN CUENTA:

"Que en el lecho marino, situado entre el mar territorial continental del Ecuador y el que circunda el Archipiélago de Colón, se levanta la Cordillera de Carnegie, a profundidades inferiores a los 2500 metros;

Que las investigaciones científicas han revelado la existencia en el lecho y subsuelo de esa área marina, de importantes recursos naturales;

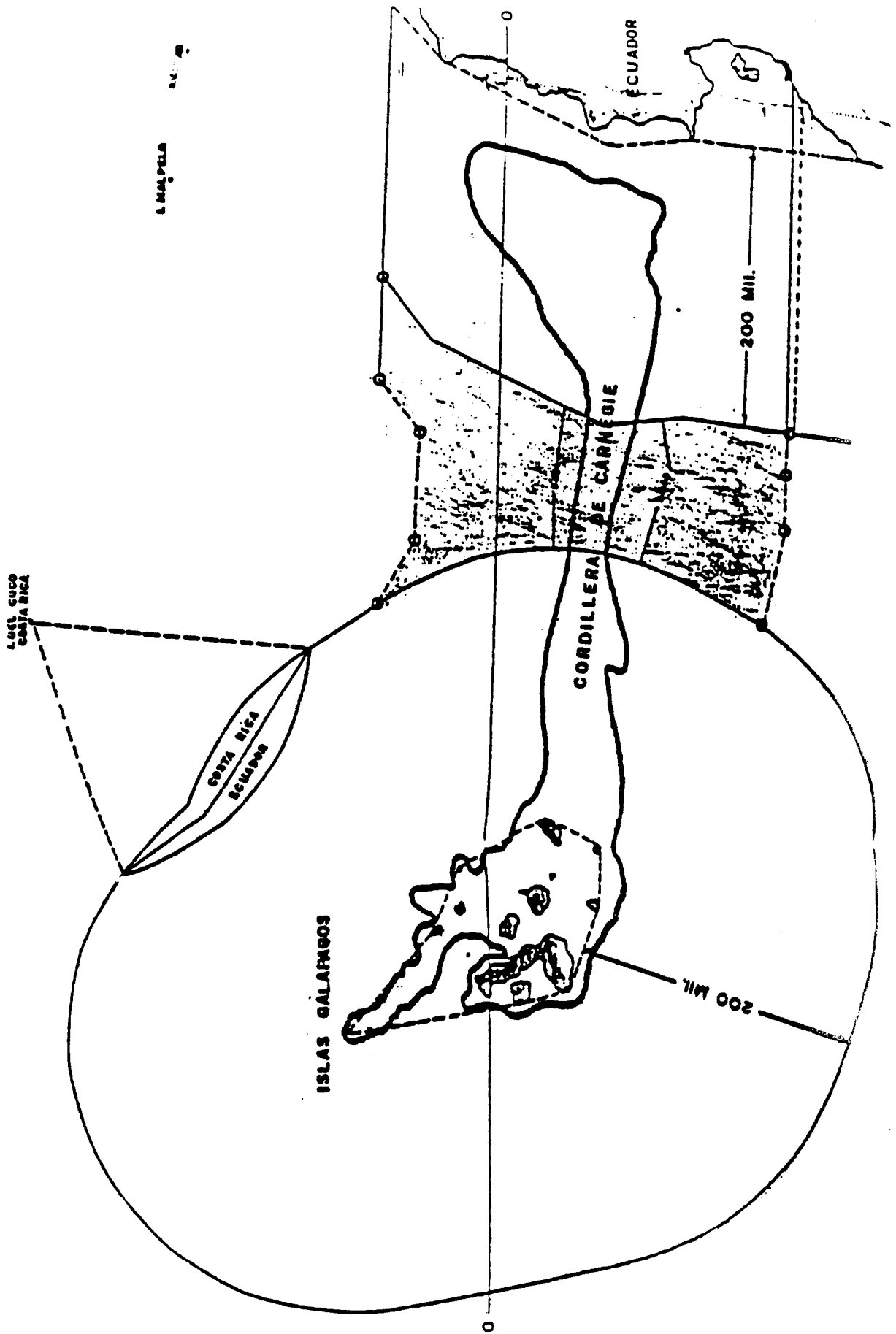
Que el derecho internacional del mar reconoce a los Estados ribereños la facultad de trazar los límites de su plataforma continental hasta la distancia de 100 millas contadas desde la isóbata de los 2500 metros;

Que es deber del Gobierno nacional precautelar los derechos soberanos que corresponden al Estado ecuatoriano sobre la plataforma continental y sus recursos,

PROCLAMO:

Que a más de la plataforma continental e insular correspondientes a su mar territorial de 200 millas, constituyen igualmente, plataforma continental del Ecuador el lecho y subsuelo marinos situados entre el mar territorial ecuatoriano continental y el insular, correspondiente al Archipiélago de Galápagos hasta la distancia de 100 millas contadas desde la isóbata de los 2500 metros de profundidad. En consecuencia, el Poder Público ecuatoriano propondrá la correspondiente reforma legal en defensa de los derechos soberanos de la República en la referida plataforma continental y que guarde armonía con el ulterior desenvolvimiento que han tenido, tanto la legislación nacional, como los principios de derecho internacional del mar aceptados por el Ecuador y la comunidad internacional".

Quito, 19 de septiembre de 1985



3. DECLARACION DE TAILANDIA

/Original: inglés/

La Misión Permanente de Tailandia ante las Naciones Unidas envió al Secretario General de las Naciones Unidas una nota de fecha 9 de diciembre de 1985 que decía lo siguiente:

Declaración del Ministerio de Relaciones Exteriores de Tailandia
sobre las reclamaciones vietnamitas relativas a las llamadas
aguas históricas y al trazado de las líneas de base

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Tailandia se refiere a la transacción y a las declaraciones siguientes:

- 1) El llamado "acuerdo de 7 de julio de 1982 entre el Gobierno de la República Socialista de Viet Nam y el Gobierno de la República Popular de Kampuchea sobre las aguas históricas de Viet Nam y Kampuchea", que se anunció el 8 de julio de 1982 por conducto de la agencia de noticias de Viet Nam en Hanoi;
- 2) La declaración de 12 de noviembre de 1982 del Gobierno de la República Socialista de Viet Nam sobre la línea de base del mar territorial de Viet Nam, que se distribuyó como documento oficial de la Asamblea General (A/37/697, de fecha 6 de diciembre de 1982);*
- 3) La declaración de 5 de junio de 1984 del Gobierno de la República Socialista de Viet Nam sobre el espacio aéreo de Viet Nam, que se distribuyó como documento oficial de la Asamblea General (A/39/309, de fecha 21 de junio de 1984).

El Gobierno de Tailandia ha examinado meticulosamente las pretensiones formuladas en los citados acuerdo y declaraciones y desea manifestar su posición con respecto a esos documentos de la manera siguiente:

Con relación a las reclamaciones de las llamadas "aguas históricas", que pretenden apropiarse y someter a ciertas zonas marítimas del Golfo de Tailandia y del Golfo de Tonkin (Golfo de Bac Bo) al régimen de las aguas internas, el Gobierno de Tailandia opina que esas reclamaciones no están justificadas sobre la base de los principios y normas aplicables del derecho internacional.

Con relación a la declaración por la que se definen las líneas de base para medir la anchura del mar territorial y de otras zonas marítimas de Viet Nam, el Gobierno de Tailandia considera que el trazado de las líneas de base del mar territorial de Viet Nam entre los puntos O y A7 no se ajusta a las normas bien establecidas del derecho internacional, tal como han sido codificadas en el artículo 4 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Continua de 29 de abril de 1958 y de conformidad una vez más con el artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y de la que Viet Nam es signatario.

* Para el texto de la declaración, véase Bulletin N° 1, págs. 74 y 75.

Dado que la declaración vietnamita relativa al espacio aéreo de Viet Nam pretende afirmar la soberanía de Viet Nam sobre las llamadas "aguas históricas" en el Golfo de Tailandia y en el Golfo de Tonkin, así como sobre las aguas circundadas por las citadas líneas de base, el Gobierno de Tailandia, coherente con su postura arriba mencionada, se considera obligado a rechazar esa reclamación como contraria al derecho internacional.

En consecuencia, el Gobierno de Tailandia se reserva todos sus derechos con arreglo al derecho internacional en relación con las zonas marítimas en cuestión y con su espacio aéreo.

Marginalmente, en relación con el denominado acuerdo sobre las aguas territoriales de Viet Nam y Kampuchea, el Gobierno de Tailandia desea reiterar que el llamado Gobierno de la República Popular de Kampuchea no representa, y no se puede considerar que represente, a Kampuchea de ninguna manera, ya que sólo el Gobierno de Coalición de Kampuchea Democrática bajo la presidencia de Samdech Norodom Sihanouk, que es el único legítimo Gobierno de Kampuchea reconocido mayoritariamente en las Naciones Unidas puede representar a Kampuchea. Por consiguiente, todo acuerdo o declaración que pretenda ser concertado o firmado por el llamado Gobierno de la República Popular de Kampuchea está totalmente desprovisto de cualquier efecto jurídico.

22 de noviembre de 1985

D. Fallo judicial

Solicitud de revisión y de interpretación del Fallo
de 24 de febrero de 1982 en el caso relativo a la
Plataforma Continental (Túnez/Jamahiriya Arabe Libia),
10 de diciembre de 1985

Fallo de la Corte Internacional de Justicia

El Registro de la Corte Internacional de Justicia ha comunicado a la prensa la información siguiente:*

Hoy, 10 de diciembre de 1985, la Corte Internacional de Justicia ha emitido su fallo sobre la solicitud de revisión y de interpretación presentada por Túnez contra la Jamahiriya Arabe Libia con respecto al fallo emitido el 24 de febrero de 1982 en el caso relativo a la Plataforma Continental (Túnez/Jamahiriya Arabe Libia).

Por unanimidad:

- La Corte considera inadmisibile la solicitud de revisión del Fallo de 24 de febrero de 1982;
- Considera admisible la solicitud de interpretación del Fallo de 24 de febrero de 1982 en lo que se refiere al primer sector de la delimitación prevista en ese Fallo, indica la interpretación que se debe hacer a ese respecto e indica que no se puede admitir la propuesta de Túnez relativa a ese sector;
- Considera que la solicitud de Túnez relativa a la corrección de un error no tiene objeto y que, por consiguiente, no es preciso adoptar una decisión al respecto;
- Considera admisible la solicitud de interpretación del Fallo de 24 de febrero de 1982 en lo que se refiere al punto más occidental del Golfo de Gabes en el segundo sector de la delimitación prevista por ese Fallo, indica la interpretación que se debe adoptar a ese respecto e indica que no se puede aceptar la propuesta formulada por Túnez con respecto a ese sector;
- Considera que en el momento presente no existe razón alguna para que la Corte ordene que se efectúe un examen de expertos para averiguar las coordenadas exactas del punto más occidental del Golfo de Gabes.

El texto completo de la parte dispositiva del Fallo figura en las páginas 11 y 12 del presente comunicado. [Véase la página 119 del presente Boletín].

La Corte Internacional de Justicia estuvo integrada por los miembros siguientes: Presidente, Sr. Nagendra Singh; Vicepresidente, Sr. de Lacharrière; Magistrados, Sres. Lachs, Ruda, Elias, Oda, Ago, Sette-Camara, Schwebel, Mbaye, Bedjaoui, Ni; Magistrados ad hoc, Sra. Bastid y Sr. Jiménez de Aréchaga.

* Comunicado No. 85/21 de 10 de diciembre de 1985.

El Sr. Ruda, el Sr. Oda y el Sr. Schwebel, magistrados, y la Sra. Bastid, magistrada ad hoc agregaron al Fallo opiniones separadas.

En esas opiniones los citados magistrados indicaron y explicaron las posiciones que habían adoptado con respecto a ciertos puntos abordados en el Fallo. En el anexo del presente documento figura un breve resumen de esas opiniones.

El texto impreso del Fallo se podrá obtener dentro de unas pocas semanas (las solicitudes deberán dirigirse a la Sección de Distribución y Ventas, Oficina de las Naciones Unidas, 1211 Ginebra 10; la Sección de Ventas, Naciones Unidas, Nueva York, N.Y. 10017; o cualquier librería especializada).

Más adelante se hace un análisis del Fallo, preparado por el Registro para uso de la prensa, que no entraña en modo alguno la responsabilidad de la Corte. No se puede citar junto al texto del Fallo, del que no constituye una interpretación.

Para facilitar la consulta, el análisis del Fallo va precedido de unos extractos pertinentes de la parte dispositiva del Fallo de 24 de febrero de 1982.

Extractos pertinentes de la parte dispositiva del Fallo
de 24 de febrero de 1982

Será útil recordar la parte dispositiva del Fallo de 24 de febrero de 1982 a que la Corte hace frecuente referencia en su decisión de hoy.

La Corte indica en ella los principios y normas del derecho internacional aplicables a la delimitación de las zonas de la plataforma continental que pertenece respectivamente a Túnez y a la Jamahiriya Arabe Libia en la región objeto de controversia. Enumera las circunstancias del caso que se deben tomar en consideración para lograr una delimitación equitativa y especifica el método práctico que se ha de emplear en la delimitación.

La delimitación derivada del método indicado por la Corte se divide en dos sectores:

"En el primer sector, es decir, en el sector más próximo a la costa de las partes, el punto inicial de la línea de delimitación es el punto en el que el límite exterior del mar territorial de las partes es intersectado por una línea recta trazada desde el punto de la frontera terrestre de Ras Ajdir, a través del punto 33°55' N, 12° E, y sigue una marcación de aproximadamente 26° este del norte, que corresponde al ángulo seguido por el límite nordoccidental de las concesiones petrolíferas libias números NC 76, 137, NC 41 y NC 53, que se alineó sobre el límite sudoriental de la concesión petrolífera tunecina "Permis complémentaire offshore du Golfe de Gabès" (21 de octubre de 1966); del punto de intersección así determinado, la línea de delimitación entre las dos plataformas continentales se desplaza hacia el nordeste a través del punto 33°55' N, 12° E, teniendo así la misma orientación, hasta el punto de intersección con la línea paralela que pasa por el punto más occidental de la línea costera tunecina entre Ras Kaboudia y Ras Ajdir, es decir, el punto más occidental situado sobre la línea de la costa (nivel de bajamar) del Golfo de Gabes;

En el segundo sector, es decir, en la zona que se extiende mar adentro entre el paralelo del punto más occidental del Golfo de Gabes, la línea de delimitación de las dos plataformas continentales cambia de rumbo hacia el este para tener en cuenta las islas Kerkennah; es decir, la línea de delimitación ha de ir paralela a una línea trazada desde el punto más occidental del Golfo de Gabes

dividiendo por la mitad el ángulo formado por una línea trazada desde ese punto hasta Ras Kaboudia y una línea trazada desde ese mismo punto a lo largo de la costa del lado del mar de las islas Kerkennah, siendo la marcación de la línea de delimitación paralela a esa bisectriz de 52° en el meridiano, la extensión de esa línea hacia el noreste queda fuera de la jurisdicción de la Corte en el presente caso, ya que dependerá de la delimitación convenida con terceros Estados."

En un anexo del presente comunicado se reproduce la Carta N° 3, que se adjuntó al Fallo de 1982 y que se presenta únicamente con fines de ilustración.

Análisis del Fallo

En la solicitud por la que se incoa el procedimiento, que se presentó el 27 de julio de 1984, Túnez presentó a la Corte varias solicitudes separadas: una solicitud de revisión del Fallo dictado por la Corte el 24 de febrero de 1982 (que en adelante se designará como "el Fallo de 1982") presentada sobre la base del artículo 61 del Estatuto de la Corte; una solicitud de interpretación de ese Fallo presentada con arreglo al artículo 60 del Estatuto, y una solicitud de corrección de un error. A éstas se añadió posteriormente una solicitud encaminada a que la Corte ordenara la realización de un estudio por expertos. La Corte se ocupará de estas solicitudes en un único Fallo.

Cuestión de la admisibilidad de la solicitud de revisión (párrs. 11 a 40)

Con arreglo al artículo 61 del Estatuto se podrá iniciar un procedimiento de revisión por decisión de la Corte en la que se declare la solicitud admisible sobre las bases contempladas por el Estatuto. El procedimiento en cuanto al fondo sólo se incoará si la Corte considera la solicitud admisible. En consecuencia, la Corte deberá ocuparse primero de la cuestión de la admisibilidad de la solicitud de revisión del Fallo de 1982 presentada por Túnez. Las condiciones de admisibilidad están establecidas en los párrafos 1, 4 y 5 del artículo 61 que dicen lo siguiente:

"1. Sólo podrá pedirse la revisión de un fallo cuando la solicitud se funde en el descubrimiento de un hecho de tal naturaleza que pueda ser factor decisivo y que, al pronunciarse el fallo, fuera desconocido de la Corte y de la parte que pida la revisión, siempre que su desconocimiento no se deba a negligencia.

...

4. La solicitud de revisión deberá formularse dentro del término de seis meses después de descubierto el hecho nuevo.

5. No podrá pedirse la revisión una vez transcurrido el término de diez años desde la fecha del fallo."

El hecho que, según Túnez, no conocía la Corte ni Túnez antes de dictarse el Fallo de 1982 era el texto de la resolución del Consejo de Ministros de Libia de 28 de marzo de 1968, que determinó el "rumbo real" del límite nordoccidental de una concesión petrolífera, otorgada por Libia y conocida como Concesión N° 137, a que se hacía referencia en el Fallo, especialmente en su parte dispositiva.

Túnez afirma que el rumbo real de ese límite es muy diferente del resultante de las diversas descripciones dadas por Libia a la Corte durante el procedimiento que desembocó en el Fallo de 1982. Observa asimismo que la línea de delimitación que pasa por el punto 33°55' N, 12° E asignaría a Libia zonas de la plataforma continental que

se encuentran dentro del permiso de Túnez de 1966 en contra de lo que había decidido claramente la Corte toda cuya decisión, según Túnez, se basa en la idea del alineamiento entre los permisos y las concesiones otorgadas por ambas partes y en que, como resultado de ello, no había habido ningún recubrimiento parcial de las reivindicaciones de soberanía hasta 1974.

Sin discutir los hechos geográficos en cuanto a las posiciones de los límites de las concesiones pertinentes, indicadas por Túnez, Libia insiste en que no presentó ninguna descripción errónea de sus concesiones. Se abstuvo de hacer declaración alguna en cuanto a la conexión exacta entre la concesión libia N° 137 y el permiso tunecino de 1966 y se limitó a indicar la existencia de un límite común a ambas concesiones, que seguía una dirección de aproximadamente 26° a partir de Ras Ajdir.

Sin embargo, Libia se opone a la admisibilidad de la solicitud de revisión por razones de hecho y de derecho. Según Libia, la solicitud no cumple ninguna de las condiciones estipuladas en el artículo 61 del Estatuto, con excepción de la condición del límite de 10 años fijado en el párrafo 5. Sostiene lo siguiente:

- Que el hecho que se hace valer ahora era conocido por Túnez en el momento en que se dictó el Fallo de 1982 o, en cualquier caso, con anterioridad a los seis meses precedentes a la presentación de la solicitud;
- Que si Túnez no conocía el hecho, esa ignorancia se debía a negligencia de su parte, y
- Que Túnez no ha demostrado que el hecho descubierto sea "de tal naturaleza que pueda ser factor decisivo".

La Corte recuerda que se debe dar por supuesto que todos los hechos de que tiene conocimiento la Corte son conocidos también por la parte que solicita la revisión y que una parte no puede pretender no tener conocimiento de un hecho que se le ha presentado regularmente.

La Corte examina la cuestión planteada por Túnez sobre la base de la idea de que el hecho supuestamente desconocido en 1982 se refería exclusivamente a las coordenadas que determinaban el límite de la concesión N° 137, puesto que la existencia de un recubrimiento parcial entre el extremo nordoccidental de la concesión libia N° 137 y el extremo sudoriental del permiso tunecino difícilmente podía haber pasado desapercibido para Túnez. Observa que, según Libia, la información facilitada a la Corte era exacta hasta donde iba, pero que las coordenadas exactas de la concesión N° 137 no fueron comunicadas a la Corte por ninguna de las partes, de modo que Túnez no habría estado en condiciones de verificar el emplazamiento exacto de la concesión de Libia a partir de los alegatos y de otros documentos que tenía ante sí la Corte. La Corte debe, no obstante, considerar si las circunstancias eran tales que Túnez disponía de medios para verificar las coordenadas exactas de la concesión a partir de otras fuentes y, por supuesto, si Túnez tenía interés en hacerlo. Si tal es el caso, a la Corte no le parece que Túnez pueda tomar esas coordenadas como un hecho desconocido en el sentido del párrafo 1 del artículo 61 del Estatuto. Habiendo examinado las posibilidades de que disponía Túnez de obtener esa información y alegando a partir de esa base que las coordenadas exactas de los límites de la concesión eran obtenibles por Túnez y que era su interés obtenerlas, la Corte llega a la conclusión de que una de las condiciones esenciales de admisibilidad de una solicitud de revisión, establecida en el párrafo 1 del artículo 61 del Estatuto, a saber, la ignorancia de un hecho nuevo no debida a negligencia, no se cumple.

La Corte considera útil examinar también si el hecho relacionado con las coordenadas de la concesión era "de tal naturaleza que pueda ser factor decisivo", como exige el párrafo 1 del artículo 61. Señala que, según Túnez, la coincidencia de los límites de las concesiones de Libia y del permiso de Túnez de 1966 es "un elemento esencial /de/ la delimitación... y, en realidad, la ratio decidendi del Fallo". La opinión de Túnez en cuanto al carácter decisivo de esa coincidencia se deriva de su interpretación de la parte dispositiva del Fallo de 1982. Esa cláusula dispositiva, sin embargo, según la Corte, se divide en dos partes distintas. En la primera parte, la Corte establece el punto de partida de la línea de delimitación, punto que se encuentra en la intersección del límite del mar territorial de las partes y de una línea que denomina la "línea de determinación", trazada a partir del punto de frontera de Ras Ajdir a través del punto 33°55' N, 12° E. En la segunda parte, la Corte añade que la línea sigue una orientación aproximada concreta y que esa orientación corresponde al ángulo formado por el límite de las concesiones mencionadas. Luego define la línea real de delimitación como la línea que va desde ese punto nordoriental de intersección sobre esa misma marcación (aproximadamente 26°) a través del punto 33°55' N, 12° E.

La Corte considera que en la cláusula dispositiva del Fallo no figura ningún criterio preciso único para el trazado de la línea de delimitación, a saber, que se ha de trazar a través de dos puntos concretamente definidos. Las otras consideraciones no se mencionan como parte de la descripción de la propia línea de delimitación; aparecen en la cláusula dispositiva únicamente como una explicación, no una definición, de la "línea de determinación".

La Corte examina a continuación si habría llegado a otra decisión de haber conocido las coordenadas precisas de la concesión N° 137. A este respecto formula tres observaciones. Primeramente, la línea resultante del otorgamiento de concesiones petrolíferas no fue en modo alguno la única consideración que tomó en cuenta la Corte y el método indicado por la Corte para lograr una delimitación equitativa se derivaba, de hecho, de un equilibrio entre diversas consideraciones.

En segundo lugar, el argumento de Túnez en el sentido de que el hecho de que las concesiones de Libia no correspondían al límite de Túnez en la parte occidental habría inducido a la Corte, de tener conocimiento de ello, a adoptar un criterio diferente procede de una interpretación estrecha de la palabra "alineado" empleada en la cláusula dispositiva del Fallo de 1982. Es evidente que, al utilizar esa palabra, la Corte no quería decir que los límites de las concesiones respectivas se correspondían perfectamente en el sentido de que no existía ningún recubrimiento parcial ni de que no quedaba ninguna zona de fondo marino abierta entre los límites. Por añadidura, de cuanto se había dicho durante el proceso, sabía que el límite libio era una línea recta (a una marcación de 26°) y el límite de Túnez era una línea escalonada, que creaba zonas abiertas o zonas de superposición. El límite de Túnez seguía una dirección general de 26° a partir de Ras Ajdir y, según la Corte, el límite de la concesión de Libia se alineaba con esa dirección general.

En tercer lugar, lo que era importante para la Corte en la "alineación" de los límites de la concesión no era simplemente el hecho de que Libia había manifiestamente limitado su concesión de 1968 con el fin de no pasar los límites del permiso de 1966 de Túnez, sino el hecho de que ambas partes habían optado por utilizar como límite de los permisos o concesiones que otorgaban una línea que correspondía aproximadamente a una línea trazada desde Ras Ajdir a 26° del meridiano. Su elección era un indicio de que, en esa época, una línea de 26° era considerada equitativa por ambos Estados.

De cuanto antecede se deduce que la argumentación de la Corte en 1982 no se ve en absoluto afectada por las pruebas presentadas ahora respecto de los límites de la concesión N° 137. Esto no significa que si las coordenadas de la concesión N° 137 se hubieran indicado claramente a la Corte, el Fallo de 1982 se habría redactado de manera idéntica. Se podrían haber dado algunos detalles adicionales. Sin embargo, para que una solicitud de revisión resulte admisible, no basta con que el nuevo hecho en que se basa pudiera, de haber sido conocido, haber inducido a la Corte a ser más concreta en su decisión; debe tratarse de un hecho "de tal naturaleza que pueda ser factor decisivo". En este caso, en cambio, lejos de constituir un hecho de esa naturaleza, los detalles de las coordenadas correctas de la concesión N° 137 no habrían modificado la decisión de la Corte en cuanto al primer sector de la delimitación. En consecuencia, la Corte debe llegar a la conclusión de que la solicitud de Túnez de revisión del Fallo de 1982 no es admisible conforme a lo previsto en el artículo 61 del Estatuto.

Solicitud de interpretación con referencia al primer sector de la delimitación
(párrs. 41 a 50)

En el caso de que la Corte no considerara admisible su solicitud de revisión, Túnez ha presentado una solicitud subsidiaria de interpretación con respecto al primer sector de la línea de delimitación, basada en el artículo 60 del Estatuto. La Corte examina primero a este respecto una objeción jurisdiccional planteada por Libia. Este país pretende que, si son necesarias explicaciones o aclaraciones, las Partes deben volver a presentarse juntas ante la Corte de conformidad con el artículo 3 del acuerdo especial que había servido de base originariamente para presentar el caso ante la Corte.* Se plantea, por lo tanto, la cuestión de la vinculación entre el procedimiento previsto en el artículo 3 del acuerdo especial y la posibilidad de que cualquiera de las dos Partes solicite unilateralmente una interpretación de un fallo con arreglo al artículo 60 del Estatuto. Después de haber examinado los argumentos de las Partes, la Corte llega a la conclusión de que la existencia del artículo 3 del acuerdo especial no constituye un obstáculo a la solicitud de interpretación presentada por Túnez sobre la base del artículo 60 del Estatuto.

La Corte pasa a continuación a examinar si la solicitud de Túnez cumple las condiciones de admisibilidad requeridas. Considera que existe realmente una controversia entre las Partes en cuanto al significado y alcance del Fallo de 1982, dado que no están de acuerdo sobre si la indicación contenida en el Fallo de 1982 de que la línea debe pasar por el punto 33°55' N, 12° E constituye o no una cuestión decidida con fuerza obligatoria; Libia sostiene que sí y Túnez que no. Debido a ello, llega a la conclusión de que la solicitud de interpretación de Túnez en relación con el primer sector es admisible.

* El artículo 3 del acuerdo especial está redactado como sigue:

"En caso de que no se llegue al acuerdo mencionado en el artículo 2 en un plazo de tres meses, renovable por mutuo acuerdo a partir de la fecha en que se pronuncie el fallo de la Corte, ambas partes volverán a remitirse juntas a la Corte para solicitar cualquier explicación o aclaración que pueda facilitar la tarea de ambas delegaciones para llegar a delimitar la línea que separa las dos zonas de la plataforma continental, y ambas partes se atenderán al fallo de la Corte y a sus explicaciones y aclaraciones."

La Corte especifica a continuación el significado del principio de res judicata en el presente caso. En particular, hace observar que, aun cuando las Partes no le han encomendado la tarea de trazar la línea de delimitación, se comprometieron a aplicar los principios y normas indicados por la Corte en su fallo. En cuanto a las cifras dadas por la Corte, cada elemento se debe leer en su contexto, para establecer si la Corte lo consideraba como una declaración precisa o simplemente como una indicación sujeta a variación.

Túnez señala que, en el primer sector, el objeto de su solicitud de interpretación es "obtener algunas aclaraciones, en particular con respecto a la jerarquía que se ha de establecer entre los criterios adoptados por la Corte, teniendo en cuenta la imposibilidad de aplicar simultáneamente esos criterios para determinar el punto de partida de la línea de delimitación...". Sostiene que el límite que se ha de tomar en consideración para el establecimiento de una línea de delimitación sólo puede ser el límite sudoriental del permiso de Túnez de 1966. La Corte ya ha explicado, en relación con la solicitud de revisión, que el Fallo de 1982 establece, a los fines de la delimitación, un único criterio preciso para el trazado de la línea, a saber, que ha de ser una línea recta que pase por dos puntos específicamente definidos. La solicitud de interpretación de Túnez se basa, por consiguiente, en una interpretación errónea del sentido del pasaje pertinente de la cláusula dispositiva del Fallo de 1982. Por este motivo, la Corte considera que no puede apoyar la posición de Túnez en lo relativo a la interpretación del fallo a este respecto y que no hay nada que añadir a lo ya dicho en su argumentación sobre la admisibilidad de la solicitud de revisión, en cuanto al significado y alcance del Fallo de 1982 (véanse los párrafos 32 a 39 del fallo).

Solicitud de corrección de un error con respecto al primer sector de la delimitación (párrs. 51 y 52)

En lo que se refiere a la solicitud de Túnez de corrección de un error, presentada como solicitud subsidiaria para sustituir a las coordenadas 33°55' N, 12° E por otras coordenadas, la Corte considera que esa solicitud se basa en la opinión manifestada por Túnez de que la elección de ese punto por la Corte tuvo su origen en la aplicación de un criterio con arreglo al cual la línea de delimitación no tenía que pasar los límites del permiso de Túnez de 1966. Sin embargo, este no es el caso; el punto en cuestión se eligió como un medio concreto conveniente de definir la línea de 26° a partir de Ras Ajdir. En consecuencia, la solicitud de Túnez a este respecto parece basarse en una interpretación equivocada y, por tanto, deja de tener objeto. Por consiguiente, no hace falta adoptar decisión alguna a ese respecto.

Solicitud de interpretación con respecto al segundo sector de la delimitación (párrs. 53 a 63)

La Corte examina a renglón seguido la solicitud presentada por Túnez de una interpretación del Fallo de 1982 en lo que respecta al segundo sector de la delimitación. Según ese fallo, la línea de delimitación en el primer sector se tenía que trazar "hasta el punto de intersección con la línea paralela que pasa por el punto más occidental de la línea costera de Túnez entre Ras Kaboudia y Ras Ajdir, es decir, el punto más occidental de la línea de la costa (nivel de bajamar) del Golfo de Gabes". Más allá de esa paralela, la línea de delimitación tenía que reflejar el cambio radical de dirección de la línea costera de Túnez marcado por el Golfo de Gabes. En la parte dispositiva del fallo no se indicaron ningunas coordenadas, ni siquiera aproximadas, para identificar lo que en opinión de la Corte era el punto más occidental del Golfo de Gabes. Según el fallo, "las coordenadas exactas de este punto serán determinadas por los expertos, pero a la Corte le parece que se aproximará a 34° 10'30" norte".

Túnez mantiene que la coordenada $34^{\circ}10'30''$ N dada en el fallo no es obligatoria para las Partes, puesto que no se repite en la parte dispositiva. Libia, por otro lado, argumenta que, como la Corte ya había hecho sus propios cálculos, la indicación exacta del punto por los expertos implicaba todo lo más un margen "quizá de segundos". En estas circunstancias, la Corte opina, a los efectos de las condiciones de admisibilidad que ha de examinar inicialmente, que existe ciertamente una controversia entre las Partes en cuanto a lo que se ha decidido en el Fallo de 1982 con fuerza obligatoria. Parece asimismo que la finalidad real de la solicitud de Túnez es obtener una aclaración de la Corte del "significado y alcance de lo que ha decidido la Corte" sobre esa cuestión en el Fallo de 1982. Por consiguiente, considera admisible la solicitud de interpretación de Túnez con respecto al segundo sector.

Túnez atribuye gran importancia al hecho de que el paralelo $34^{\circ}10'30''$ indicado por la Corte se encuentra con la línea costera en la desembocadura de un wadi. Si bien reconoce que existe un punto en la región de este paralelo en el que las aguas afectadas por mareas se extienden hasta una longitud más hacia el oeste que cualquiera de los otros puntos considerados, Túnez hace caso omiso de esto y fija el punto más occidental sobre la línea costera del Golfo de Gabes a $34^{\circ}05'20''$ N (Cartago). La Corte, al explicar sus razones para rechazar esta postura, dice que "el punto más occidental sobre la línea costera (nivel de bajamar) del Golfo de Gabes" simplemente significa el punto sobre la línea costera que está más al oeste que cualquier otro punto de la misma línea costera y tiene la ventaja de poder ser definido objetivamente. En cuanto a la presencia de un wadi en la latitud aproximadamente referida por la Corte, la Corte se remitió simplemente al concepto familiar de "nivel de bajamar". No tenía la intención de referirse al punto más occidental sobre las líneas de base a partir de las cuales se midió, o se podía medir, la anchura del mar territorial; y la idea de que podría haberse referido a esas líneas de base para excluir de su definición del "punto más occidental" a un punto situado en la desembocadura de un wadi debe considerarse insostenible.

En cuanto al significado que se ha de atribuir a la referencia de la Corte en el Fallo de 1982 a la latitud $34^{\circ}10'30''$ N, la Corte explica que tomó esa latitud como una definición práctica del punto en relación con el cual se había de modificar la dirección de la línea de delimitación. La definición no era obligatoria para las Partes, y es significativo a este respecto que la palabra "aproximadamente" se utilizara para describir la latitud, y también que en la parte dispositiva del fallo no se hace mención de ella. Además, la tarea de determinar las coordenadas exactas del "punto más occidental" se dejaba a los expertos. De ello se deduce que la Corte no puede sostener la propuesta de Túnez de que el punto más occidental está situado a $34^{\circ}05'20''$ N (Cartago). En 1982 decidió expresamente que las coordenadas exactas serían determinadas por los expertos y no sería coherente con esa decisión que la Corte indicara que una coordenada concreta constituía el punto más occidental del Golfo de Gabes.

Teniendo en cuenta cuanto antecede, la Corte da algunas indicaciones para los expertos, señalándoles que han de identificar el punto más occidental sobre el nivel de bajamar utilizando las cartas marinas disponibles, no teniendo en cuenta ninguna línea de base recta y procediendo, de ser necesario, a efectuar un estudio in loco, esté o no ese punto situado en un canal o en la desembocadura de un wadi, y ya se pueda o no considerar que marca un cambio en la dirección de la línea costera.

Solicitud de un estudio de expertos (párrs. 64 a 68)

Durante la vista, Túnez formuló una propuesta subsidiaria consistente en que se encomendara un estudio de expertos para determinar las coordenadas exactas del punto más occidental del Golfo de Gabes. La Corte hace a este respecto la observación de que sólo podía acceder a la solicitud de Túnez si la determinación de las coordenadas de ese punto fuera necesaria para poder dictar su fallo sobre los asuntos con respecto a los cuales había de pronunciarse. Sin embargo, se ha presentado a la Corte una solicitud de interpretación de un fallo anterior y en 1982 indicó que no se proponía determinar esas coordenadas ya que esa tarea se encomendaba a los expertos de las Partes. En esa época, se abstuvo de nombrar directamente a un expertos, puesto que lo que se planteaba era un elemento necesario en su decisión en cuanto a los métodos prácticos que se habían de utilizar. Su decisión a este respecto está amparada por la fuerza de res judicata. No obstante, eso no impide que las Partes vuelvan ante la Corte para presentar una solicitud conjunta de que se ordene la realización de un estudio de expertos, pero deberían hacerlo por medio de un acuerdo. La Corte llega a la conclusión de que por ahora no hay razón alguna para que ordene la realización de un estudio de expertos con el fin de determinar las coordenadas exactas del punto más occidental del Golfo de Gabes.

Para el futuro, la Corte recuerda que las Partes están obligadas a concertar un tratado con el fin de establecer la delimitación. Deben velar por que el Fallo de 1982 se aplique de forma que se eviten finalmente las controversias y, en consecuencia, deben actuar de modo que sus expertos participen lealmente en la determinación de las coordenadas del punto más occidental, a la luz de las indicaciones que figuran en el Fallo.

Párrafos dispositivos del Fallo de la Corte

LA CORTE,

A. Por unanimidad,

Considera inadmisibile la solicitud de revisión presentada por la República de Túnez, con arreglo al artículo 61 del Estatuto de la Corte del Fallo dictado por la Corte el 24 de febrero de 1982;

B. Por unanimidad,

- 1) Considera admisible la solicitud de interpretación presentada por la República de Túnez, con arreglo al artículo 60 del Estatuto de la Corte, del Fallo de 24 de febrero de 1982 en lo que se refiere al primer sector de la delimitación prevista en ese Fallo;
- 2) Declara, a título de interpretación del Fallo de 24 de febrero de 1982, que el significado y el alcance de la parte del Fallo que se refiere al primer sector de la delimitación se han de entender conforme a los párrafos 32 a 39 del presente Fallo;
- 3) Considera que la propuesta de la República de Túnez de 14 de junio de 1985 relativa al primer sector de la delimitación no puede apoyarse;

C. Por unanimidad,

Considera que la solicitud de la República de Túnez de corrección de un error no tiene objeto y que la Corte no está, por tanto, obligada a adoptar una decisión a ese respecto;

D. Por unanimidad,

- 1) Considera admisible la solicitud de interpretación presentada por la República de Túnez, con arreglo al artículo 60 del Estatuto de la Corte, del Fallo de 24 de febrero de 1982 en lo que se refiere al "punto más occidental del Golfo de Gabes";
- 2) Declara, a título de interpretación del Fallo de 24 de febrero de 1982,
 - a) Que la referencia en el párrafo 124 de ese Fallo a "aproximadamente 34°10'30" norte" es una indicación general de la latitud del punto que le parecía a la Corte ser el más occidental sobre la línea costera (nivel de bajamar) del Golfo de Gabes, encomendándose a los expertos de las Partes la determinación de las coordenadas exactas de ese punto; que la latitud de 34°10'30" no estaba destinada, por lo tanto, a ser en sí obligatoria para las Partes, sino que se empleaba con el fin de aclarar lo que se había decidido con fuerza obligatoria en el párrafo 133 C.3) de ese Fallo;
 - b) Que la referencia en el párrafo 133 C.2) de ese Fallo al "punto más occidental de la línea costera de Túnez entre Ras Kaboudia y Ras Ajdir, es decir, el punto más occidental sobre la línea costera (nivel de bajamar) del Golfo de Gabes" y la referencia similar en el párrafo 133 C.3) habían de entenderse que indicaban el punto situado sobre esa línea costera que está más al oeste sobre el nivel de bajamar; y
 - c) Que incumbirá a los expertos de las Partes, recurriendo a todos los documentos cartográficos disponibles y, de ser necesario, realizando un estudio especial in loco, determinar las coordenadas exactas de ese punto, esté o no situado dentro de un canal o de la desembocadura de un wadi e independientemente de que ese punto pueda o no ser considerado por los expertos que marca un cambio en la dirección de la línea costera;
- 3) Considera que la propuesta de la República de Túnez "de que el punto más occidental del Golfo de Gabes se encuentra en la latitud 34°05'20" N (Cartago)" no puede apoyarse;

E. Por unanimidad,

Considera que, con respecto a la propuesta de la República de Túnez de 14 de junio de 1985, no existe en el momento presente razón alguna para que la Corte ordene que se realice un estudio de expertos con el fin de averiguar las coordenadas exactas del punto más occidental del Golfo de Gabes.

Resumen de las opiniones agregadas al Fallo de la Corte

Opinión separada del magistrado Sr. Ruda

La opinión separada del magistrado Sr. Ruda se refiere a la relación entre el artículo 60 del Estatuto de la Corte, que trata de la interpretación de Fallos anteriores, y el artículo 3 del acuerdo especial, por el que se faculta a las Partes a solicitar de la Corte "explicaciones o aclaraciones".

El magistrado Sr. Ruda opina que, aun cuando Libia opuso en el argumento una objeción jurisdiccional, basada en el artículo 3, más tarde renunció a esa objeción. El magistrado Sr. Ruda, a diferencia de la Corte, considera también que ese artículo establecía un procedimiento especial que había de seguirse antes de presentarse ante la Corte: "el propósito del artículo 3 es obligar a las Partes a hacer un esfuerzo para resolver entre sí los puntos controvertidos antes de presentarse ante la Corte; si ese esfuerzo no da resultado, las Partes podrán pedir unilateralmente una interpretación con arreglo al artículo 60 del Estatuto".

Opinión separada del magistrado Sr. Oda

El magistrado Sr. Oda, como magistrado disidente en el caso original de 1982, indicó que si la Corte hubiera sido más prudente en 1982 en su referencia a las antiguas concesiones de Túnez y de Libia dado que habían de constituir un factor importante en la determinación de la línea de delimitación por la Corte, el caso actual probablemente no se habría presentado. Esto le parece un punto esencial que la Corte en el Fallo actual debería haber reconocido más abiertamente.

Con respecto a la solicitud de Túnez de revisión de la línea de delimitación en su primer sector, el magistrado Sr. Oda opina que la intención de la Corte era que se trazara una línea recta entre Ras Ajdir y el punto oceánico 33°55' N y 12° E, y que eso no era de naturaleza para ser tan afectado por cualquier hecho recientemente descubierto como para motivar una revisión por parte de la Corte. Por duramente que pudiera ser criticado el Fallo de 1982, la causa y el motivo de ese Fallo, que era definitivo, no son, en opinión del magistrado Sr. Oda, asuntos sujetos a revisión con arreglo al artículo 61 del Estatuto.

Con respecto a las solicitudes de Túnez de interpretación con relación al primero y al segundo sectores de la línea de delimitación, el magistrado Sr. Oda es de la opinión de que esas solicitudes se deberían haber declarado inadmisibles porque son simplemente un disfraz de una solicitud de revisión. El primer sector era, como se ha indicado más arriba, una línea inequívoca que unía dos puntos claros, y el punto de cambio de dirección de la línea de delimitación correspondiente a su segundo sector fue determinado por la Corte sobre la misma latitud como una pequeña mella en la costa tunecina que la Corte tomó como vértice sobre la línea costera. Por discutibles que esas determinaciones de la Corte pudieran ser, eran claras y no dejaban margen para la interpretación.

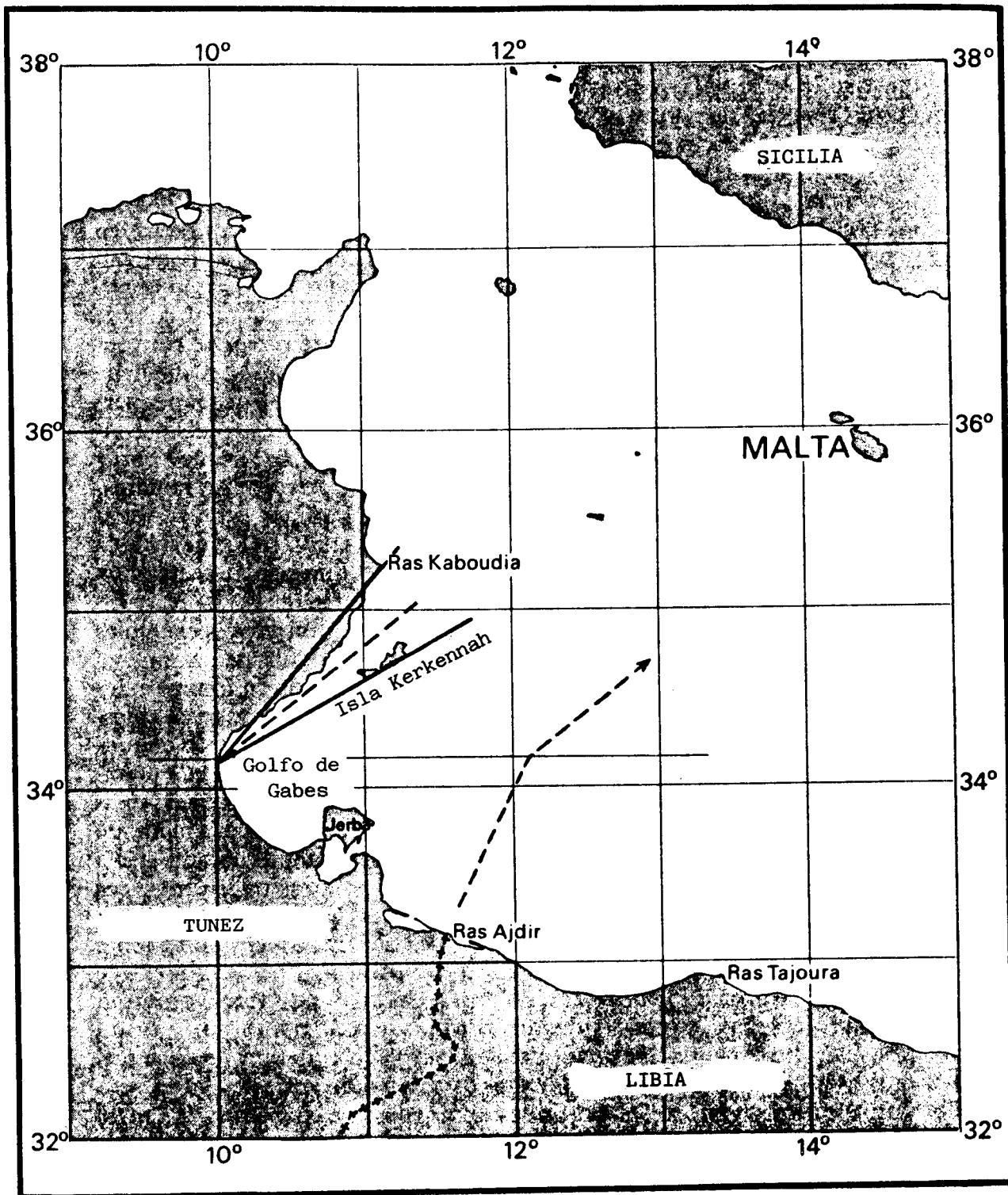
Opinión separada del magistrado Sr. Schwebel

El magistrado Sr. Schwebel manifiesta reservas en cuanto a la manera de abordar la cuestión de saber si los miembros de la Corte se habían dado cuenta en 1982 de que en 1974 había cierta superposición entre las concesiones petrolíferas de las Partes dentro de los límites de las 50 millas de la costa. En su opinión, el Fallo de 1982

se habría redactado de otra manera de haberse conocido realmente este hecho. Pese a ello, está convencido de que ese conocimiento no habría modificado la decisión de la Corte sobre el primer sector de la línea de delimitación y sigue estando en gran medida de acuerdo con el actual Fallo.

Opinión separada de la Sra. Bastid, magistrado ad hoc

En su opinión separada, la Sra. Suzanne Bastid, magistrada ad hoc elegida por Túnez, rechaza la solicitud de revisión porque no se ha presentado ningún hecho nuevo. Considera las solicitudes de interpretación admisibles. Con respecto al primer sector, critica la vinculación que se ha establecido entre los argumentos relativos a la revisión y los relativos a la interpretación. En cuanto al segundo sector, considera necesario recordar el significado de la expresión "línea costera" (nivel de bajamar) utilizada en la parte dispositiva del Fallo de 1982.



Mapa N° 3

A fines ilustrativos únicamente y sin perjuicio de la función de los expertos en lo que se refiere a la determinación de la línea de delimitación con exactitud

E. Resoluciones recientes de interés de las Naciones Unidas

1. Resolución 40/63 de la Asamblea General
de 25 de febrero de 1986 sobre el Derecho del Mar

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 37/66 de 3 de diciembre de 1982, 38/59 A de 14 de diciembre de 1983 y 39/73 de 13 de diciembre de 1984, relativas al derecho del mar,

Tomando nota del creciente y abrumador apoyo que recibe la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1/, como demuestran, entre otras cosas, las ciento cincuenta y nueve firmas al 9 de diciembre de 1984, fecha en que se cerró a la firma, y el depósito de veinticuatro de las sesenta ratificaciones o adhesiones necesarias para que entre en vigor,

Considerando que en su resolución 2749 (XXV) de 17 de diciembre de 1970 proclamó que 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 común de la humanidad,

Recordando que la Convención enuncia el régimen que ha de aplicarse a la Zona y sus recursos,

Recordando además la Declaración aprobada el 30 de agosto de 1985 por la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar 2/,

Profundamente preocupada por que pueda intentarse socavar la Convención y las resoluciones conexas de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 3/,

Reconociendo que, según se declara en el tercer párrafo del preámbulo de la Convención, los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto,

Convencida de la importancia de salvaguardar el carácter unificado de la Convención y las resoluciones conexas aprobadas con ella y de abstenerse de toda medida tendiente a aplicar sus disposiciones en forma selectiva y de manera incompatible con su objeto y propósito,

1/ Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/122.

2/ LOS/PCN/72; véase también A/40/923, párrs. 109 a 112, sobre la Declaración y lo manifestado por el Presidente en el momento de la aprobación.

3/ Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/121. anexo I.

Destacando la necesidad de que los Estados velen por la aplicación coherente de la Convención, así como la de armonizar la legislación nacional con lo dispuesto en la Convención,

Reconociendo también la necesidad de cooperar a fin de que la Comisión Preparatoria ponga en práctica la resolución II de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 3/, en forma pronta y efectiva,

Tomando nota de la necesidad cada vez mayor de los países, especialmente de los países en desarrollo, de recibir información, asesoramiento y asistencia para la aplicación de la Convención y en su propio proceso de desarrollo a fin de obtener plenamente los beneficios que ofrece el régimen jurídico general establecido por ella,

Tomando nota asimismo de que la Comisión Preparatoria ha decidido celebrar su cuarto período ordinario de sesiones en Kingston del 17 de marzo al 11 de abril de 1986 y otra reunión en el verano de 1986 en Ginebra, Kingston o Nueva York, según decida 4/,

Tomando nota además de las actividades realizadas en 1985 con arreglo al programa principal de asuntos marinos, enunciado en el capítulo 25 del plan de mediano plazo para el período 1984-1989 5/, de conformidad con el informe del Secretario General 6/ aprobado en la resolución 38/59 A de la Asamblea General,

Reconociendo que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar abarca todos los usos y recursos de los océanos y que todas las actividades conexas del sistema de las Naciones Unidas deben llevarse a cabo en forma compatible con ella,

Recordando que aprobó que los gastos de la Comisión Preparatoria se sufragaran con cargo al presupuesto ordinario de las Naciones Unidas,

Tomando nota en particular del informe del Secretario General preparado en atención al párrafo 10 de la resolución 39/73 de la Asamblea General 7/,

1. Recuerda la importancia histórica de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como gran contribución al mantenimiento de la paz, la justicia y el progreso para todos los pueblos del mundo;
2. Expresa su satisfacción por el número cada vez mayor de ratificaciones depositadas en poder del Secretario General;

4/ Véase A/40/923, párr. 108.

5/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 6A (A/37/6/Add.1), anexo II.

6/ A/38/570 y Corr.1 y Add.1 y Add.1/Corr.1.

7/ A/40/923.

3. Insta a todos los Estados que no lo hayan hecho aún a que consideren la posibilidad de ratificar la Convención o adherirse a ella a la brevedad posible, a fin de que el nuevo régimen jurídico relativo a los usos del mar y sus recursos pueda entrar efectivamente en vigor;
4. Exhorta a todos los Estados a que salvaguarden el carácter unificado de la Convención y resoluciones conexas aprobadas con ella;
5. Toma nota de la Declaración aprobada el 30 de agosto de 1985 por la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar 2/;
6. Exhorta a los Estados a que desistan de tomar medidas que puedan socavar la Convención o sean contrarias a su objeto y propósito;
7. Exhorta a los Estados a que, al promulgar legislación nacional, observen las disposiciones de la Convención;
8. Insta a que se apruebe prontamente el reglamento relativo a la inscripción de primeros inversionistas, a fin de asegurar el cumplimiento efectivo de la resolución II de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluida la inscripción de primeros inversionistas;
9. Expresa su reconocimiento al Secretario General por la efectiva ejecución del programa central de asuntos de derecho del mar, contenido en el capítulo 25 del plan de mediano plazo para el período 1984-1989;
10. Expresa además su reconocimiento al Secretario General por el informe que ha presentado en atención a la resolución 39/73 de la Asamblea General y le pide que prosiga las actividades descritas en ese informe, así como las encaminadas al fortalecimiento del nuevo régimen jurídico de los mares, prestando especial atención a la labor de la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, incluida la aplicación de la resolución II de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
11. Aprueba el programa de reuniones de la Comisión Preparatoria para 1986 4/;
12. Pide al Secretario General que siga prestando asistencia a los Estados en la aplicación de la Convención y en la elaboración de un enfoque coherente y uniforme del nuevo régimen jurídico establecido en ella, así como en las actividades de los Estados en los planos nacional, subregional y regional encaminadas a la plena materialización de los beneficios derivados de ese régimen, e invita a los órganos y organismos del sistema de las Naciones Unidas a que cooperen y presten asistencia en esas actividades;
13. Pide al Secretario General que informe a la Asamblea General en su cuadragésimo primer período de sesiones sobre los acontecimientos relacionados con la Convención y sobre la aplicación de la presente resolución;
14. Decide incluir en el programa provisional de su cuadragésimo primer período de sesiones el tema titulado "Derecho del mar".

110a. sesión plenaria
10 de diciembre de 1985

2. Resolución A.584(14) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional de 20 de noviembre de 1985 sobre medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación

(documento A.14/Res.584 de 16 de enero de 1986 de la OMI)

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO los artículos 1 y 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que tratan de las finalidades de la Organización y de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

OBSERVANDO con gran preocupación el peligro que supone para los pasajeros y tripulantes el creciente número de sucesos en que están involucrados la piratería, los robos a mano armada y otros actos ilícitos perpetrados contra buques y embarcaciones menores, o a bordo de los mismos, anclados y en navegación,

RECORDANDO la resolución A.545(13), en la que se instaba a iniciar la adopción de una serie de medidas para combatir los actos de piratería y de robo a mano armada contra buques y embarcaciones menores en la mar,

RECONOCIENDO la necesidad de que la Organización ayude a elaborar medidas de carácter técnico convenidas en el plano internacional para acrecentar la salvaguardia y reducir los riesgos para la vida de los pasajeros y tripulantes a bordo de los buques,

1. HACE UN LLAMAMIENTO a todos los Gobiernos, autoridades y administraciones portuarias, propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones de buques para que, lo antes posible, tomen medidas encaminadas a revisar y, según sea necesario, fortalecer la salvaguardia en los puertos y a bordo;

2. ENCARGA al Comité de Seguridad Marítima que, en colaboración con otros comités, según proceda, elabore con carácter prioritario medidas de carácter técnico, detalladas y prácticas, incluidas medidas de aplicación tanto en tierra como a bordo, que puedan ser utilizadas por los Gobiernos, autoridades y administraciones portuarias, propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones de buques para garantizar la salvaguardia de los pasajeros y tripulantes a bordo de los buques;

3. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de la labor de la Organización de Aviación Civil Internacional en la elaboración de normas y prácticas recomendadas con respecto a la salvaguardia en aeropuertos y aeronaves;

4. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima a que pida al Secretario General que distribuya a los Gobiernos, organizaciones pertinentes y partes interesadas una circular, en la que figure información sobre las medidas elaboradas por el Comité, a fines de examen y adopción.

3. Resolución 1985/75 del Consejo Económico y Social de 26 de julio de 1985 sobre aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos

(documento E/1985/85/Add.1 de septiembre de 1985)

El Consejo Económico y Social,

Recordando sus resoluciones 1980/68, de 25 de julio de 1980, sobre cooperación en materia de usos del mar y desarrollo de las zonas costeras, y 1983/48, de 28 de julio de 1983, sobre asuntos marinos, en respuesta a la cual el Secretario General ha presentado al Consejo, en su segundo período ordinario de sesiones de 1985, un informe sobre la evolución y las tendencias económicas y técnicas en asuntos marinos 1/,

Convencido de que los recursos oceánicos representan una contribución importante, presente y futura, al proceso de desarrollo,

Tomando nota de que un número creciente de Estados Miembros, en especial países en desarrollo, han emprendido actividades destinadas a hacer un uso pleno y racional de los recursos oceánicos, en particular en sus zonas económicas exclusivas,

Tomando nota también de que, con arreglo al programa sobre aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos, contenido en el capítulo 25 del plan de mediano plazo para el período 1984-1989 2/, el Secretario General ha orientado sus esfuerzos en particular a prestar asistencia a los Estados Miembros en el desarrollo y la administración de los recursos oceánicos en sus zonas económicas exclusivas,

1. Apoya los esfuerzos del Secretario General para lograr que el programa sobre aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos responda a las necesidades crecientes de los Estados Miembros;

2. Toma nota del informe del Secretario General sobre la evolución y las tendencias económicas y técnicas en asuntos marinos;

3. Pide al Secretario General que, en estrecha cooperación con todas las organizaciones competentes del sistema de las Naciones Unidas, continúe llevando a cabo actividades relacionadas con los aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos, e informe sobre las novedades que se produzcan en esta esfera al Consejo Económico y Social en su segundo período ordinario de sesiones de 1989;

1/ E/1985/79.

2/ Véase Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 6A (A/37/6/Add.1), anexo II.

4. Pide además al Secretario General que, con arreglo al mandato y las atribuciones de las Naciones Unidas relacionados con los aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos, presente al Consejo, en su segundo período ordinario de sesiones de 1987, un informe señalando las necesidades y problemas específicos y prácticos con que se enfrentan los países, en particular los países en desarrollo, en la administración de sus zonas económicas exclusivas y en el desarrollo de los recursos de las mismas, así como los tipos de actividades y enfoques de su ejecución que se requieren para que los países, con el apoyo de las Naciones Unidas, puedan responder de la manera más efectiva a dichas necesidades y problemas, y que transmita a la Asamblea General en su cuadragésimo segundo período de sesiones las conclusiones y recomendaciones del Consejo.

52a. sesión plenaria
26 de julio de 1985

III. OTRA INFORMACION

A. Indice del contenido de los boletines N^{os} 1 a 7*

Boletín N^o

1.	SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	
a)	Declaración del Secretario General de las Naciones Unidas de 10 de diciembre de 1984	4
b)	Lista de las firmas y ratificaciones, al 9 de diciembre de 1984, clasificadas por regiones	4
c)	Lista de signatarios y ratificaciones	1, 3, 4, 6, 7
d)	Declaraciones hechas al firmar la Convención:	
	Declaraciones analizadas y clasificadas por materias	1, 5
	Texto completo de las 36 declaraciones en inglés	5
e)	Declaraciones hechas al ratificar la convención:	
	Cuba	4
	Egipto	3
	Filipinas	4
	Islandia	6
	República Unida de Tanzania	7
	Túnez	6
f)	Objeciones a las declaraciones hechas por los Estados al firmar o al ratificar la Convención:	
	Bulgaria con respecto a la declaración de Filipinas ..	7
	Checoslovaquia con respecto a la declaración de Filipinas	6
	Israel con respecto a la declaración de Qatar	6
	República Socialista Soviética de Bielorrusia con respecto a la declaración de Filipinas	6

* El boletín N^o 1 se publicó en septiembre de 1983.
 El boletín N^o 2 se publicó en diciembre de 1983 y se reimprimió en marzo de 1985.
 El boletín N^o 3 se publicó en marzo de 1984.
 El boletín N^o 4 se publicó en febrero de 1985.
 El boletín N^o 5 se publicó en julio de 1985.
 El boletín N^o 6 se publicó en octubre de 1985.
 El boletín N^o 7 es el primer número de 1986.

República Socialista Soviética de Ucrania con respecto a la declaración de Filipinas	6
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas con respecto a la declaración de Filipinas	6
2. INFORMACION JURIDICA RELATIVA A LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR*	
a) Tablas relativas a los límites de la jurisdicción nacional (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, zona de pesca, plataforma continental y otras zonas)	2
b) Legislación nacional reciente recibida de los gobiernos:	
<u>Alemania, República Federal de</u>	
Decreto sobre la extensión del mar territorial en el Mar del Norte para evitar los accidentes de petroleros en la ensenada alemana, de 12 de noviembre de 1984. Sexta ordenanza para modificar el reglamento del tráfico por las aguas navegables, de 9 de enero de 1985	7
<u>Estados Unidos de América</u>	
<u>Federal Register:</u> avisos publicados sobre la extracción de minerales en las aguas marinas profundas en 1984-1985	7
<u>Francia</u>	
Decreto N° 85/185 de 6 de febrero de 1985 por el que se regula el paso de los buques extranjeros por las aguas territoriales francesas	6
<u>Guinea-Bissau</u>	
Ley N° 2/85 de 17 de mayo de 1985 y Ley N° 3/85 de 17 de mayo de 1985 sobre las delimitaciones de las aguas territoriales de la zona contigua y de la plataforma continental	7
<u>Guinea Ecuatorial</u>	
Ley N° 15/1984 de 12 de noviembre de 1984 sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial	6

* En algunos casos se indica el contenido del artículo para facilitar la consulta.

Indonesia

Ley N^o 5 de 1983 sobre la zona económica exclusiva de Indonesia, de 18 de octubre de 1983 7

Madagascar

Ordenanza N^o 85-013 por la que se determinan los límites de las zonas marítimas (mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva) de la República Democrática de Madagascar, de 16 de septiembre de 1985 7

México

Ley Federal relativa al mar de 8 de enero de 1986 7

Omán

Real Decreto relativo al mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, de 10 de febrero de 1981 1

Países Bajos

1. Ley sobre la demarcación del mar territorial de los Países Bajos de 9 de enero de 1985 6
2. Ley sobre la extensión del mar territorial del Reino en las Antillas Neerlandesas de 9 de enero de 1985 7

República Árabe Siria

Ley 37 de 16 de agosto de 1981 sobre la extensión de su mar territorial 1

República Democrática Alemana

Segunda ordenanza relativa a la aplicación de la ley sobre las fronteras estatales de la República Democrática Alemana (ordenanza sobre las fronteras) de 20 de diciembre de 1984 4

Corrección de la República Democrática Alemana de la segunda ordenanza relativa a la aplicación de la ley sobre las fronteras estatales (ordenanza sobre las fronteras) de 20 de diciembre de 1984 6

Santo Tomé y Príncipe

Decreto ley N^o 48/82 de 2 de diciembre de 1982 sobre las líneas de base 1

Senegal

Ley N° 85-14 por la que se delimitan el mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental, de 25 de febrero de 1985	7
---	---

Suriname

Decreto sobre la pesca marítima de 1980	1
---	---

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

1. Ley de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre las fronteras estatales de la URSS, de 24 de noviembre de 1982 (extractos) ..	4
2. Decreto del Presidium del Soviet Supremo de la URSS sobre la zona económica de la URSS, de 28 de febrero de 1984	4

Vanuatu

Ley N° 23 de 1981 sobre las zonas marítimas, en vigor a partir del 6 de octubre de 1982	1
---	---

c) Notas recibidas de gobiernos:

Nota de Etiopía sobre la declaración de Yemen, de 7 de noviembre de 1984	4
--	---

Nota de Francia sobre la declaración de Viet Nam, de 5 de diciembre de 1983	3
---	---

Nota de Israel sobre la declaración de la República Árabe Siria, de 12 de marzo de 1982	1
---	---

Nota de Israel sobre la declaración de Egipto, de 9 de diciembre de 1984	4
--	---

Nota de Nueva Zelanda sobre la declaración de la República Árabe Siria, de 3 de junio de 1982	1
---	---

Nota de la República Islámica del Irán sobre la declaración de Omán, de 4 de febrero de 1983	1
--	---

d) Declaraciones hechas por Estados o grupo de Estados:

Chile. Declaración sobre la Isla de Pascua y la Isla Sala y Gómez: extensión de la soberanía submarina, de 15 de septiembre de 1985	7
---	---

China. Declaración sobre la declaración de Viet Nam, de 28 de noviembre de 1982	1
---	---

China. Declaración relativa a su soberanía sobre las Islas Nansha, de 12 de junio de 1985	6
Ecuador. Declaración sobre la plataforma continental, de 19 de septiembre de 1985	7
Estados Unidos. Proclamación por el Presidente de los Estados Unidos de América sobre la zona económica exclusiva de los Estados Unidos de América, de 10 de marzo de 1983. Declaración del Presidente, de 10 de marzo de 1983	1
Estados Unidos. Comunicación del Representante Permanente de los Estados Unidos sobre el aviso a los marinos notificado por el Gobierno de la Jamahiriya Arabe Libia con relación al reglamento de navegación en vigor a partir del 1 de junio de 1985 en las aguas situadas frente a las costas de Libia ...	6
Tailandia. Declaración sobre las reclamaciones vietnamitas relativas a las llamadas aguas históricas y al trazado de las líneas de base, de 22 de noviembre de 1985	7
URSS. Declaración hecha el 8 de abril de 1983 por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas como presidente del Grupo de Países Socialistas de Europa Oriental en relación con la proclamación hecha el 10 de marzo de 1983 por el Presidente de los Estados Unidos de América (LOS/PCN/6)	1
URSS. Declaración hecha por el Gobierno de la Unión Soviética el 23 de abril de 1983 (A/38/175)	1
Viet Nam. Declaración del Gobierno de la República Socialista de Viet Nam sobre la línea de base del mar territorial de Viet Nam, de 12 de noviembre de 1982	1
Declaración del Grupo de los 77 (en relación con la Convención), de 11 de abril de 1983 (LOS/PCN/5)	1
Comisión Permanente para el Sur del Pacífico (CPPS). Segunda reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores de los países miembros de la Comisión Permanente para el Sur del Pacífico (Colombia, Chile, Ecuador y Perú), 8 a 10 de febrero de 1984. Declaración de Viña del Mar	4
Extractos de los documentos finales de la Séptima Conferencia de Jefes de Estado o de Gobierno de los Países No Alineados, celebrada en Nueva Delhi del 7 al 12 de marzo de 1983 (A/38/132-S/15675)	3

e) Tratados:

Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe y Protocolo de cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe, 24 de marzo de 1983	1
Acuerdos recientes sobre delimitación (enumeración de los nombres de las Partes, título, fechas de la firma y entrada en vigor y fuente)	1, 3
Tratado de Paz y Amistad entre Argentina y Chile, 18 de octubre de 1984	4
Tratado sobre la zona desnuclearizada del Pacífico Meridional, 6 de agosto de 1985	6
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, 7 de febrero de 1986 ...	7

f) Resoluciones recientes de las Naciones Unidas que presentan interés:

Resolución 1983/4 del Consejo Económico y Social, de 24 de mayo de 1983, sobre medidas tendientes a mejorar la cooperación internacional para la prohibición del tráfico marítimo de drogas ilícitas ..	1
Resolución 38/59 de la Asamblea General, de 14 de diciembre de 1983, sobre la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	3
Resolución 39/73 de la Asamblea General, de 13 de diciembre de 1984, sobre el derecho del mar	4
Resolución 39/225 de la Asamblea General, de 18 de diciembre de 1984, sobre la Conferencia Mundial de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros	4
Resolución 1985/75 del Consejo Económico y Social, de 26 de julio de 1985, sobre los aspectos económicos y técnicos de los asuntos marinos	7
Resolución A.584(14) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, de 20 de noviembre de 1985, sobre medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación	7
Resolución 40/63 de la Asamblea General, de 25 de febrero de 1986, sobre el derecho del mar	7

g) Decisiones judiciales:

Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la delimitación de la frontera marítima en la región del Golfo del Maine (Canadá/Estados Unidos de América), de 12 de octubre de 1984	1, 4
Fallo de la Corte Internacional de Justicia con respecto a la solicitud de Italia para que se le autorice a intervenir en el caso relativo a la plataforma continental entre Libia y Malta, de 21 de marzo de 1984	6
Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la plataforma continental (Jamahiriya Arabe Libia/Malta), de 3 de junio de 1985	6
Laudo de la Corte de Arbitraje sobre la delimitación marítima (Guinea/Guinea-Bissau), de 14 de febrero de 1985	6
Solicitud de revisión y de interpretación del fallo de 24 de febrero de 1982 en el caso relativo a la plataforma continental (Túnez/Jamahiriya Arabe Libia): Fallo de la Corte Internacional de Justicia de 10 de diciembre de 1985	7

3. INFORMACION ACERCA DE LA COMISION PREPARATORIA DE LA AUTORIDAD INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS Y DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR

Lista de miembros y observadores de la Comisión Preparatoria en la fecha de cierre a la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	4
Lista de miembros y observadores al 9 de septiembre de 1983	3
Lista de miembros, observadores y participantes al 5 de septiembre de 1984	4
Lista de miembros, observadores y participantes al 5 de septiembre de 1985	6
Lista de documentos del primer período de sesiones y de la reanudación del primer período de sesiones	3
Lista de documentos del segundo período de sesiones y de la reunión de Ginebra	4
Lista de documentos del tercer período de sesiones y de la reunión de Ginebra	6

Informe sobre la labor del primer período de sesiones y de la reanudación del primer período de sesiones (15 de marzo a 8 de abril de 1983; 15 de agosto a 9 de septiembre de 1983)	3
Informe sobre la labor del segundo período de sesiones y de la reunión de Ginebra (19 de marzo a 13 de abril de 1984; 13 de agosto a 5 de septiembre de 1984)	4
Informe sobre la labor del tercer período de sesiones y de la reunión de Ginebra (11 de marzo a 4 de abril de 1985; 12 de agosto a 4 de septiembre de 1985)	6
Información sobre la presentación de solicitudes de registro como primer inversionista y resolución de controversias con respecto a la superposición de áreas reclamadas	3
Declaración aprobada por la Comisión Preparatoria el 30 de agosto de 1985 (LOS/PCN/72)	6
4. OTRAS INFORMACIONES	
Entrada en vigor el 2 de octubre de 1983 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques	1
Información sobre el índice de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	1
Homenaje a Bernardo Zuleta (1929-1983)	3
Cuestión relativa al artículo 93 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Declaración del Secretario General de las Naciones Unidas formulada en las consultas del Consejo de Seguridad celebradas el 3 de diciembre de 1983 (S/16194)	3
Premio del Tercer Mundo de 1983 en reconocimiento de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	3
Información sobre el <u>Bulletin</u> N ^o 2	3
Información sobre la versión francesa de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (N ^o de venta F.83.V.5)	4

Acta de rectificación del original de la Convención (texto inglés) y de las copias certificadas auténticas (C.N.202.1985.TREATIES-17, Depositary Notification), de 23 de agosto de 1985	6
Números de venta de las publicaciones de las Naciones Unidas preparadas por la Oficina del Representante Especial del Secretario General para el Derecho del Mar, hasta marzo de 1986	7

B. Números de ventas de las publicaciones de las Naciones Unidas
preparadas por la Oficina del Representante Especial
del Secretario General para el Derecho del Mar

1. El Derecho del Mar: Texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con anexos e índice temático. Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Textos introductorios de la Convención y la Conferencia. Publicado en 1983. 268 páginas. (Español, francés e inglés). Precio 12,95 dólares EE.UU. No. de venta S.83.V.5.
2. Law of the Sea: A Select Bibliography. Publicado en febrero de 1985. 91 páginas. (Inglés). Precio 12,00 dólares EE.UU. No. de venta E.85.V.2.
3. El Derecho del Mar: Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Publicado en septiembre de 1985. 42 páginas. (Arabe, chino, español, francés, inglés y ruso). Precio 8,00 dólares EE.UU. No. de venta S.85.V.5.
4. The Law of the Sea: Master file containing references to official documents of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Publicado en septiembre de 1985. 176 páginas. (Inglés; español y francés en preparación). Precio 19,50 dólares EE.UU. No. de venta E.85.V.9.
5. The Law of the Sea: Multilateral treaties relevant to the United Nations Convention on the Law of the Sea. Publicado en noviembre de 1985. 108 páginas. (Inglés; español y francés en preparación). Precio 14,50 dólares EE.UU. No. de venta E.85.V.11.
6. El Derecho del Mar: La contaminación por vertimiento. Historia legislativa de los artículos 1, apartado 5) del párrafo 1, 210 y 216 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Publicado en noviembre de 1985. 77 páginas. (Español, francés e inglés). Precio 11,50 dólares EE.UU. No. de venta S.85.V.12.
