

océanos

A diver in a blue wetsuit is swimming in a school of small fish in deep blue water. The diver is positioned in the lower right quadrant, facing left. The fish are scattered throughout the frame, creating a sense of movement and depth. The overall color palette is dominated by various shades of blue, with the diver's wetsuit providing a contrasting blue.

América

*La visión del Descubrimiento
del Nuevo Mundo con sus
personajes relevantes*

Entrevista

*El Diputado Pelegrín Castillo
nos habla del mar como
patrimonio dominicano*

ARRECIFES DE CORAL

*Con formas y coloridos diferentes, los arrecifes de coral forman
parte de la biodiversidad que existe en los océanos.*

Revista océanos

llega a tierra firme
EL TESORO de las
PROFUNDIDADES





**AUTORIDAD NACIONAL
DE ASUNTOS MARÍTIMOS**

ANAMAR nace a la luz de la Ley 66-07

Ley No. 66-07 que declara la República Dominicana como Estado Archipelágico.

ARTÍCULO 16.- Se instituye un Órgano de Derecho Público denominado Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, que tendrá como función principal velar por la investigación, conservación y aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos del mar, del fondo del mar y del subsuelo del fondo del mar. Se encargará de representar interna y externamente lo relativo al mar, usos y derechos.

océanos REVISTA

Pascual Prota
Presidente Editor

Ileana Fuertes
Directora de Contenidos

Tahiana Fajardo
Unidad Jurídica

Promotora Aranda
Coordinación General

MIC Publishing
Portada, Diseño y Concepto Gráfico

Una publicación de
**AUTORIDAD NACIONAL DE
ASUNTOS MARÍTIMOS**

ANAMAR

Misión

Proveer al Estado Dominicano las herramientas técnicas, científicas y jurídicas necesarias para la investigación, conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos existentes en nuestros espacios marítimos. Armonizar las políticas marítimas estatales para darles coherencia y hacerlas compatibles con el Derecho Internacional vigente a fin de lograr una correcta administración oceánica y el desarrollo pleno del sector marítimo. ANAMAR es promotora del mar.

Visión

Hacia un Estado Marítimo y una economía azul.

Valores

Respeto por nuestro planeta

Aptitud Científica

Visionaria

Proactiva

Innovadora

Colaboradores

Paul Reichler

ABOGADO, SOCIO EN FOLEY HOAG LLP, CON PARTICULAR EXPERIENCIA REPRESENTANDO Y ASESORANDO A LOS ESTADOS SOBERANOS EN DISPUTAS SOBRE FRONTERAS MARÍTIMAS Y TERRESTRES, INCLUYENDO BANGLADESH EN SU CASO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA CONTRA MYANMAR (CIJ, 2009-PRESENTE); NICARAGUA CONTRA COLOMBIA (CIJ, 2007-PRESENTE) Y GUYANA C. SURINAME (ARBITRAJE INTERNACIONAL, 2004-2007).

Msc. Edgardo Sobenes Obregón

ABOGADO. ACTUALMENTE EJERCE COMO PRIMER SECRETARIO CON FUNCIONES CONSULARES DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA ANTE EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS; ASISTENTE LEGAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA ANTE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA.

James Sinclair, MA

PRIMER ARQUEÓLOGO PROFESIONAL EN VISITAR EL SITIO DEL NAUFRAGIO DEL RMS TITANIC; UTILIZANDO EL SUMERGIBLE MIR, REALIZÓ LA PRIMERA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE LA DISPERSIÓN DE LOS ARTEFACTOS DE LA POPA.

Federico Henríquez Gratereaux

PERIODISTA Y ENSAYISTA GALARDONADO CON EL PREMIO NACIONAL DE ENSAYO PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA EN 1979, ES MIEMBRO DE LA ACADEMIA DOMINICANA DE LA LENGUA Y CORRESPONDIENTE DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA; HA DESEMPEÑADO LOS CARGOS DE DIRECTOR DE RELACIONES PÚBLICAS DE LA PRESIDENCIA Y SECRETARIO DE ESTADO SIN CARTERA. ES PRODUCTOR DEL PROGRAMA SOBRE EL TAPETE; Y FUE DIRECTOR DEL DIARIO EL SIGLO (1997-2001). HA PUBLICADO: LA FERIA DE LAS IDEAS (1984); UN ANTILLANO EN ISRAEL (1995); CUANDO UN GRAN ESTADISTA ENVEJECE (1995); LA GLOBALIZACIÓN AVANZA HACIA EL PASADO (1995); LA GUERRA CIVIL EN EL CORAZÓN (1993, 1995); UN CICLÓN EN UNA BOTELLA (1996); EMPOLLAR HUEVOS HISTÓRICOS (2001); DISPARATARIO (2002); PECHO Y ESPALDA (2003); FRANKLIN MIESES BURGOS, OBRAS COMPLETAS (2006); ANTOLOGÍA FRANKLIN MIESES BURGOS (2007); UBRES DE NOVELASTRA (2008).

Mario Delgado Malagón

ARQUITECTO, FUNDADOR -A PRINCIPIOS DE LA DÉCADA DE LOS '80- DE LA FUNDACIÓN DOMINICANA PRO-INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS MARINOS, INC. (MAMMA); FORMÓ PARTE DEL EQUIPO DE TRABAJO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL ACUARIO NACIONAL; Y ES EL ACTUAL DIRECTOR TÉCNICO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE ASUNTOS MARÍTIMOS. FUE DE LOS PRECURSORES EN EL PAÍS EN LAS ACTIVIDADES DE INVESTIGACIÓN SOBRE LAS BALLENAS JOROBADAS. HA ESCRITO SOBRE EL TEMA DE LA CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS MARINOS EN DIFERENTES MEDIOS, SIENDO TAMBIÉN SUS FOTOGRAFÍAS SUBMARINAS PUBLICADAS.

Jesús Martín

PHD COMMUNICATIONS (PACIFIC WESTERN UNIVERSITY), PERIODISTA Y ESCRITOR, ADEMÁS DE SU FORMACIÓN EN COMUNICACIÓN ES GRADUADO EN INVESTIGACIÓN OPERATIVA EN LA UNIVERSIDAD DE VALENCIA, ESPAÑA, Y DIPLOMADO EN PLANIFICACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS, EN LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID. EN LA ACTUALIDAD ES EDITOR DE LA REVISTA DE NEGOCIOS YALE EXECUTIVE Y DEL PERIÓDICO ECONÓMICO EL MERCANTIL. TIENE PUBLICADA UNA NOVELA, "PODEROSAS RAZONES", QUE ALCANZÓ EL 6º LUGAR EN EL PREMIO PLANETA (ESPAÑA) EN SU EDICIÓN DE 2011.

Pedro Delgado Malagón

INGENIERO CIVIL, ESCRITOR Y ENSAYISTA. COLUMNISTA DE LA REVISTA RUMBO (1994-2004). HA PUBLICADO: MENESTERES Y OTRAS URGENCIAS (1998); HITOS DEL BOLERO DOMINICANO: UNA VISIÓN APASIONADA (2005); CINCO NOCHES Y UNA AURORA (2010). TIENE EN GESTACIÓN VER PARA CREER, LIBRO DE ENSAYOS Y CONFERENCIAS SOBRE ARTES PLÁSTICAS.

Carlos Michelén

INGENIERO CIVIL, LICENCIADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. ESPECIALIDAD EN RELACIONES INTERNACIONALES CON ÉNFASIS EN EL CARIBE. FLACSO COSTA RICA. ESPECIALIDAD EN TÉCNICAS ANALÍTICAS NUCLEARES. HIDROLOGÍA ISOTÓPICA. EX-DIRECTOR DEL LABORATORIO ISOTÓPICO DE BAJA INTENSIDAD. INDRHI. MIEMBRO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE DE DERECHOS DEL MAR DE LAS NACIONES UNIDAS. DIRECTOR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE OCEANOGRAFÍA. VICEPRESIDENTE DE LA CONFERENCIA DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL CARIBE. EMBAJADOR ALTERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA ANTE LA ONU.



Nace Océanos

Océanos, con esta primera edición, nace sabiendo que tiene tres propósitos fundamentales claramente definidos para quienes tendremos la difícil tarea de mantener esta revista viva, atractiva e interesante.

El primero es informar sobre las actividades que desarrollamos en la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR), porque en este mundo mediático lo que no se informa parece que no se hizo, pero también porque como institución pública que somos, tenemos la obligación de informar a los dominicanos en qué gastamos los fondos que nos asigna el Presupuesto de la Nación.

El segundo propósito es entusiasmar a nuestros lectores con los recursos que la República Dominicana tiene en sus espacios marítimos, sobre los cuales ejercemos soberanía o competencias económicas de acuerdo a la Convención del Mar (CONVEMAR), de la que somos signatarios. Y el tercero, educar y crear conciencia sobre la necesidad que tenemos de utilizar estos recursos

para el bienestar de las presentes generaciones y de hacerlo sosteniblemente para provecho de las futuras.

No hay dudas que la Convención de las Naciones Unidas Sobre los Derechos del Mar, conocida como la Constitución del Mar, es un monumental logro de este organismo y una estupenda herramienta para la administración ordenada y sostenible de los recursos oceánicos, declarados por ella 'Patrimonio de la Humanidad'.

Con la CONVEMAR como guía y marco legal, las naciones de la Tierra se preparan para hacer del siglo XXI el 'Siglo del Mar', en el cual la 'Economía Azul' cobrará una importancia cardinal en el Modelo de Desarrollo Mundial.

Con los avances tecnológicos existentes y por existir en el corto y mediano plazo, gran parte de las necesidades energéticas mundiales provendrán del mar. Extraeremos gas y petróleo desde profundidades antes inimaginables. Instalaremos parques

eólicos en el mar y también utilizaremos las olas, corrientes y mareas para mover turbinas. Encontraremos la forma, haciendo uso de los principios termodinámicos de Carnot, de utilizar la energía térmica de los Océanos o gradientes termo-oceánicos para mover turbinas y generar electricidad.

En este siglo veremos crecer la fabricación de medicamentos a partir de microorganismos marinos, la utilización de moluscos y algas para la obtención de aceites y combustibles, la maricultura como fuente de alimentación, y es seguro que iremos hasta los últimos confines del planeta para saciar nuestra vital curiosidad, asombrarnos con nuevas formas de vida y descubrir estructuras geofísicas que nos darán total conocimiento de este planeta que llamamos Tierra y debió llamarse Azul o Aqua.

Obviamente, el incremento de las presiones comerciales, industriales y turísticas sobre los recursos oceánicos, demandará el surgimiento de instituciones públicas y privadas, nacionales y globales, con conocimientos técnicos, científicos y legales -en proceso de formación- para que estas actividades se realicen dentro del marco de la CONVEMAR y respetando las nuevas reglamentaciones medioambientales que habrán de surgir.

“ Para informar, entusiasmar, educar y crear conciencia, llega Océanos. ”

CONTENIDO



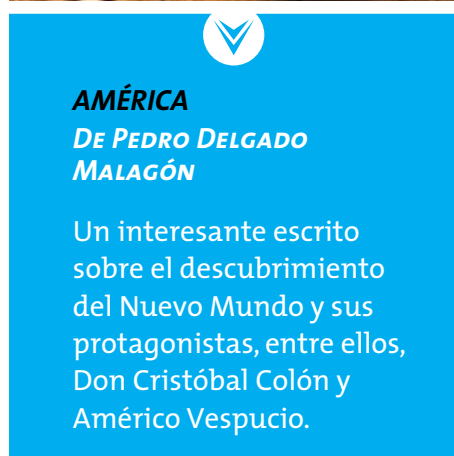
PIRATAS Y NAUFRAGIOS **DE FEDERICO HENRÍQUEZ** **GRATEREAUX**

El periodismo literario tiene su magnífica expresión en la pluma de nuestro gran escritor, un maestro de los relatos y los ensayos.



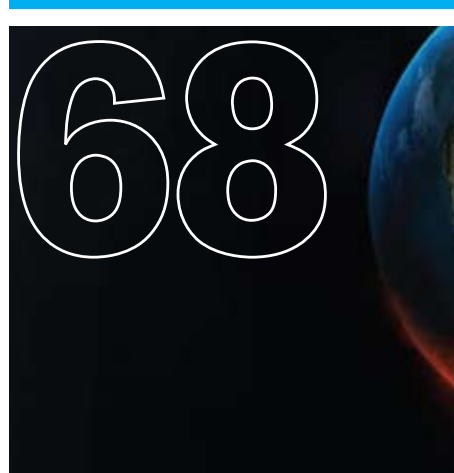
ENTREVISTA **CON EL DIPUTADO** **PELEGRÍN CASTILLO**

Un agradable encuentro con el destacado político y amante del mar, en el que nos revela experiencias personales y gestiones realizadas.



AMÉRICA **DE PEDRO DELGADO** **MALAGÓN**

Un interesante escrito sobre el descubrimiento del Nuevo Mundo y sus protagonistas, entre ellos, Don Cristóbal Colón y Américo Vespucio.



CORRIENTES OCEÁNICAS **Y CAMBIOS CLIMÁTICOS** **DEL ING. CARLOS MICHELÉN**

Un ameno trabajo, de gran contenido científico, sobre movimientos térmicos y las consecuencias de los cambios que experimenta la Tierra.



Una experiencia INOLVIDABLE

Jacques Cousteau se puso una escafandra en 1936, y al resto del mundo en el 1953 con su libro "Le Monde du Silence" (El Mundo del Silencio), y una serie de filmaciones submarinas que mostraban al público por primera vez la extraordinaria belleza e increíble biodiversidad de la vida subacuática. A mí la escafandra me la puso a los 11 años mi tío, hombre de mar y pionero de la pesca submarina en el país, a principios de la década de los 60.

Mi primera inmersión la hice a snorkel -el tanque de buceo lo usaría 7 años más tarde-en la Caleta, hoy Parque Nacional Subacuático. Lo que vi lo recuerdo como si fuese hoy, un mundo de colores y rítmicos movimientos, en donde todo parecía estar en perfecta armonía y en el cual un increíble número de especies, de diferentes formas y tamaños, se movían alrededor de un pequeño ecosistema coralino de 'Acropora cervicornis' y Palmata, en el cual me zambullía.

Aquel domingo inolvidable nadé entre cardúmenes de Jureletes, Cojinúas, Palometas y Colirrubias, me maravillé con el colorido de los peces Banderitas, Mariposas y Doctores Azules, que llevan su nombre por el "bisturí" que tienen a cada lado y al inicio de sus colas. Observé la extraña forma del pez Baúl, la cual le dificulta nadar, me topé con un pez Guanábana, que se infla

y enseña sus púas cuando se le molesta, como una forma de protegerse e intimidar al intruso. Aprendí a cuidarme del Erizo Negro -Diadema antillarum- y no tanto del Blanco -Lytechinus variegatus, porque sus púas son inofensivas. Vi un Pargo, un Mero Cabrilla y en la distancia una pequeña Picúa -Sphyaena barracuda- que me observaba. Y todo esto sucedía en un tiempo que no excedió los cuarenta minutos, en un área no mayor a cien metros cuadrados, y a no más de tres metros de profundidad. Salí del agua a regañadientes, pero estaba decidido... ¡sería buzo!

Confieso que al día siguiente, al relatarle a mis compañeros de aula sobre mi fantástica aventura, en la cual obviamente y gracias a mi imaginación infantil, los peces eran mucho más grandes, el mar mucho más profundo y la posibilidad del ataque de un enorme tiburón o de una agresiva barracuda siempre estuvo presente, me sentí orgulloso y algo diferente, pues había empezado a conocer un mundo que ellos por el momento sólo imaginaban.

Hasta el próximo buceo,

Su amigo:

El Buzo



EL GRAN

AGUJERO AZUL

EL GRAN AGUJERO AZUL

JESÚS MARTÍN



El Gran AGUJERO AZUL

Cousteau lo calificó como un paraíso del buceo



La naturaleza ofrece uno de sus más espectaculares tesoros en la costa de Belice, un país ribereño del mar Caribe, en América Central, que limita al norte con México y al sur con Guatemala. Esta abertura profunda se encuentra a 100 kilómetros de la costa continental, en

un pequeño atolón del arrecife de Lighthouse. Tiene una forma circular con un diámetro de 305 metros (1,000 pies) y 145 metros de profundidad (480 pies), lo que le da ese color azul oscuro. En el último periodo glacial, cuando los niveles del mar eran mucho más bajos, se formó un sistema de cuevas de piedra caliza. Al volver a subir el agua de nuevo, las cuevas se inundaron y el techo encima de ellas se derrumbó. Es el fenómeno más grande del mundo en su género y está considerado Patrimonio de la Humanidad.

Jacques Yves Cousteau llevó allí su barco Calypso en 1971 y, al contemplarlo, dijo que era uno de los diez mejores sitios de buceo en el mundo. Decidió investigarlo y comprobó que se trata de una típica formación de piedra caliza cástica,

que se creó antes de la elevación del nivel del mar en cuatro etapas, dejando salientes con profundidades de 21, 49 y 91 metros. En las cuevas sumergidas se formaron estalactitas de hasta 12 metros fuera de la vertical, con 10°-13° de inclinación, lo que indica que hubo un movimiento geológico que provocó una pendiente en la plataforma subyacente.

LA EXPERIENCIA

Al Gran Agujero Azul llegan todo el año buzos atraídos por explorar en aguas cristalinas y encontrarse con varias especies de peces, como los meros gigantes y varias especies de tiburones, entre los que están el nodriza, el de punta negra, el toro, el cabeza de martillo y el tiburón del arrecife del Caribe, aunque los avistamientos no son frecuentes. También pueden admirarse esponjas de mar, barracudas, angelote y corales. Excepto por dos canales estrechos, el arrecife rodea el agujero. El coral rompe la superficie en muchas secciones durante la marea baja. El borde desciende a 90 pies en 60 grados, luego cae verticalmente a 120 pies. En el fondo, las cavernas donde habitaban los mamuts perforan las paredes en un sistema de pasadizos submarinos. La entrada no puede alcanzarse sin descender a los

34 metros (110 pies) bajo una pared de piedra inclinada, en una profundidad al límite de lo recomendado para los buzos profesionales, pues sólo cuentan con unos minutos antes de que el aire que respiran se vuelva peligroso debido a sus altos niveles de nitrógeno.

EL VIAJE

Se suelen ofrecer excursiones al lugar de día completo, que incluye sumergirse en el Agujero Azul y otras zambullidas en los arrecifes cercanos. Sin embargo, es recomendable contar con la ayuda de un instructor de buceo autorizado y de un capitán de barco para navegar con toda seguridad. Si planeas llegar al fondo en el Gran Agujero Azul, debes tener las certificaciones

adecuadas, pues excede por algunos metros el límite de profundidad de un certificado de buceo en mar abierto. Hay otras cuevas de formación similar en la península de Yucatán, que se conocen como "cenotes".

Si viajas a Belice, no te pierdas San Pedro, en el Cayo Ambergris. Es la única región habitada de la isla más grande de la zona, que se extiende por 40 kilómetros de largo y más de 1 kilómetro y medio de ancho en algunos lugares. Tiene una historia muy rica, llena del imperio maya, piratas europeos y refugiados mexicanos. Hace mucho tiempo, su economía dependía de la producción de cocos; luego dependió de la pesca; y hoy la industria dominante de la isla es el turismo.





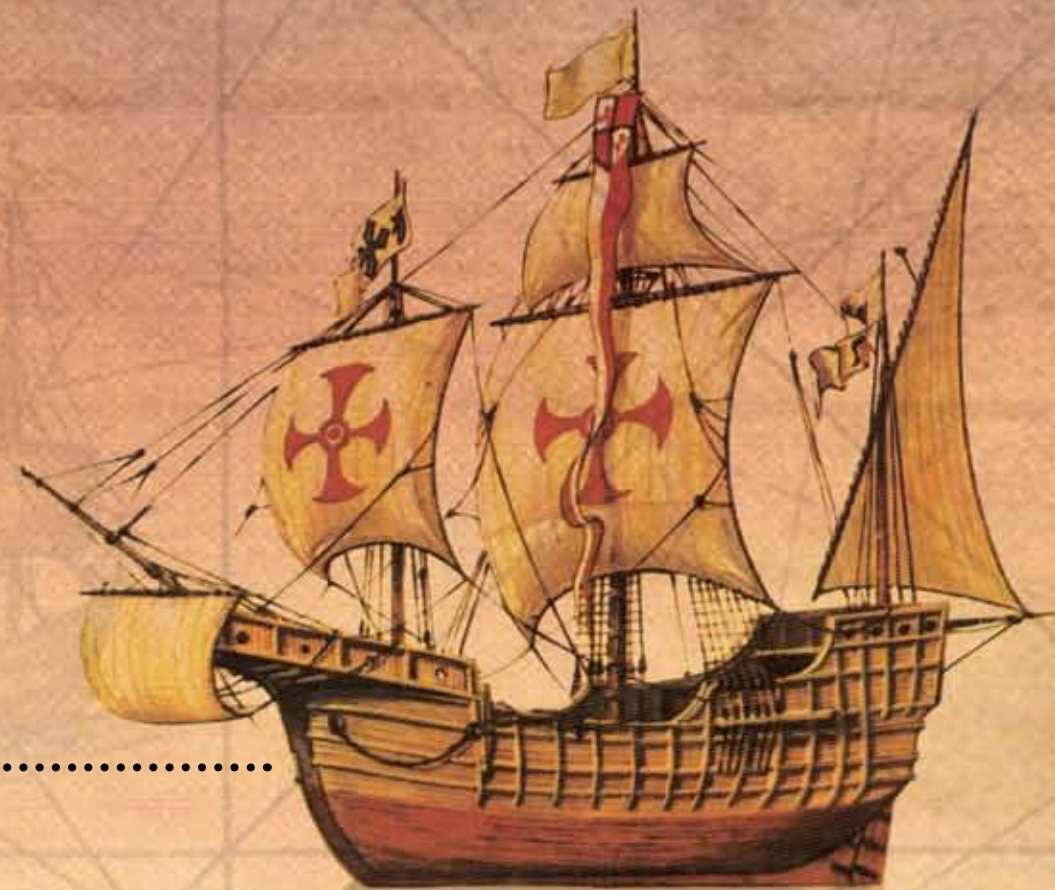
AMÉRICA

PEDRO DELGADO MALAGÓN



AMÉRICA

PEDRO DELGADO MALAGÓN



A

caso por ser el último en descubrir el Nuevo Mundo, la historia destaca a Don Cristóbal, el ardoroso Almirante de la Mar Océana. Mucho antes de las mofas de Salamanca, sin embargo, San Brendan iza anclas hacia el enigma desde las desiertas playas de Aranmor. Y acaso mil años antes de la alborada tibia de Guanahaní, el irlandés ha observado la tierra fértil y abundante de bosques de la Florida. Las huellas de sus botas planas, de piel de vaca sin curtir, topan entonces con una ermita construida por Enda, un santo de sangre real, en el siglo IV de nuestra era. “Aquí vivió y soñó el vidente San Fursa, al que el calendario de santos irlandeses considera precursor del Dante”, ha señalado James Joyce.

Copérnico despoja de prestigios al mundo ptolemaico. Ya no habrá sol ni luna ni estrellas que giren en torno a la Tierra, en torno al hombre... en torno a Europa. Nuestro mísero planeta será tan sólo una piedra más, apenas otro objeto más que da vueltas y bailotea ingravidos alejamientos siderales. El mundo medieval

pierde su perspectiva geocéntrica. Copérnico es Prometeo que entrega a los hombres el fuego sacro de la verdad.

Palos de Moguer no es silencioso ni gris en la alborada del 3 de agosto de 1492, a la hora en que los tres barquichuelos se pierden en el horizonte. Salen ellos a perseguir una ruta más corta hacia el Japón. Cruzarán el mar de lodo, navegarán en la antípoda (donde se tiene la cabeza hacia abajo), atravesarán la zona tórrida, caminarán en las riberas del Paraíso Terrenal y llegarán, finalmente, según las cartas náuticas de Toscanelli, a las tierras fabuladas por Marco Polo.

Al pisar Cuba, en el primer viaje, los ochenta tripulantes juran encontrarse en la China, en el mítico Catai del Kublai Khan. Frente a la urgente vastedad del Orinoco, en su tercer regreso, el Almirante percibe el Ganges, uno de los ríos paradisiacos. Cuando avista Trinidad, será absoluta la creencia de estar a las orillas del Paraíso Terrenal, ante la montaña con forma de pera descrita por Pierre D'Ailly en el Imago Mundi, en el lugar que “tiene una pelota muy redonda, y en lugar de ella fuese como una teta

de mujer, y que esta parte de este pezón sea la más alta y propincua del cielo...”

El Renacimiento ha soñado un mundo nuevo, tiempo antes de pisar Las Lucayas. Y el ideal humanístico lo anticipa a imagen y similitud de sus apremios éticos. (Después, Marx dirá que a semejanza de sus apetitos económicos.) Aún no cae el telón del siglo XVI, y ya la nueva Europa descubre el continente virgen a través del ojo maravillado de Américo Vespucio. Américo es hombre joven, perspicaz, ilustrado, y en su cabeza no hay nostalgias. Conoce los clásicos griegos y latinos, tanto como la poesía de Dante y los cuentos de Bocaccio. El Renacimiento y Vespucio no buscan caminos nuevos hacia el Japón, y a ellos poco le importan los hombres con nariz de perro o los unicornios descritos por Marco Polo en *Il Millione*. Necesitan, sí, un trayecto, un derrotero hacia el mañana.

De tal modo, aunque idéntica la realidad, el Almirante encuentra “indios” y Américo descubre “gentes”. El oro embriaga la mente colombina, en tanto a Vespucio lo seducen tan sólo esos seres impolutos para quienes “la muerte es como un arrullo”,

y aquella vida primordial en la que “cada uno toma las mujeres que quiere... mujeres de cuerpos gentiles, muy bien proporcionadas... y que no se ve en sus cuerpos cosa o miembro mal hecho”.

Así, el Almirante muere en Valladolid, convencido de haber encontrado un nuevo camino al Cipango, mientras las seis cartas de Américo —particularmente su *Mundus Novus*— provocan una revolución intelectual en Europa. El Almirante mira, mas no ve, el mundo nuevo; Américo, llegado tarde a la cita, lo sueña, lo bosqueja y lo difunde.

Por ello, y dado que las cosas pertenecen a quien las desea y no a quien las toca con las manos, en Saint Dieu de la Lorena, Martín Waldseemüller, un cartógrafo y clérigo alemán que prepara nueva edición de la antigua cosmografía de Ptolomeo, bautizará el nuevo continente y sobre el mapamundi grabará las siete letras insólitas: América.

Es el 1507, y ahora la luz de Erasmo de Rotterdam acuchilla de claridades una tiniebla de once siglos.





Pelegrín Castillo

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS MARÍTIMOS DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA



¿EN EL ASPECTO VIVENCIAL, DE DÓNDE VIENE ESA PASIÓN QUE LO HACE VINCULARSE AL MAR?

Yo pienso que, en mi experiencia vital, el hecho de que mi padre tuviera una casa de playa y una lancha en Samaná, me vinculó profundamente al mar en una etapa de formación importante porque estamos hablando de un niño que desde los 11 hasta los 17 años iba casi todos los fines de semana y ahí tenía la experiencia de la navegación con mi padre, tanto dentro como fuera de la Bahía.

En ese momento tuve particular experiencia en la pesca, sobre todo de noche. Y desde ese momento me he sentido atraído por el mar.

¿Y EN LO QUE SE REFIERE A POLÍTICAS PÚBLICAS, DE DÓNDE SURGE SU VOCACIÓN MARÍTIMA, AL PUNTO DE QUE SE LE CONOCE COMO EL “DIPUTADO DEL MAR”?

Realmente a mí me produce un gran impacto el conocer el Acuerdo de límites que se suscribió con el Reino Unido en 1996 y que era a todas luces contrario a los intereses nacionales de la República Dominicana y contrario al Derecho Internacional. Esto me puso en contacto directo con los asuntos de Derecho del Mar en nuestro país. El mismo se hizo en forma subrepticia, aún cuando un Acuerdo de este tipo normalmente viene acompañado de una gran presentación a la opinión pública.

A finales del 1996, conocí una denuncia que hiciera el Ing. Carlos Michelén -que era funcionario del INDRHI en ese entonces- una denuncia responsable y valiente sobre un Acuerdo suscrito por el Gobierno dominicano con Inglaterra sobre límites marítimos.

A mí me tocó recibir esa información en la Cámara de Diputados y, de esta forma, tanto en el Congreso como en la opinión pública, le dimos seguimiento y apoyo a la lucha del Ing. Michelén. El movimiento que se formó, llegó a tener tanto calado que el Gobierno del Presidente Fernández terminó por retirarlo del Senado y anunció que eventualmente se discutiría el tema de límites marítimos.

En lo sucesivo, tuve el tema permanentemente en mi agenda. Terminando el mandato del Presidente Fernández, en el 1999, como no se había producido la discusión, tomamos la iniciativa de dar el próximo paso, que tenía que ser modificar nuestra Ley Interna para fijar nuestras pretensiones.

Posteriormente, en el año 2000 pudimos comprobar que en el Acuerdo entre la República Dominicana y Reino Unido sobre el fomento y la protección de inversiones, se insertaron unas cláusulas de territorialidad mediante las cuales el Gobierno de Reino Unido incluía los territorios o dominios del exterior y le daba a éste la posibilidad de trazar sus límites de los espacios de ultramar y de obtener aquiescencia de RD con un simple intercambio de nota diplomática -lo que les había sido negado en 1996, lo intentaban nuevamente, esta vez de forma muy sutil-. Afortunadamente, como en este proceso de discusión participaron cerca de 60 diputados, estaban muy atentos y se reparó la importancia de esa cláusula.

¿A PARTIR DE ESE MOMENTO, CÓMO ASUMIÓ USTED EL ASUNTO PARA ENCAMINAR ACCIONES QUE PERMITIERAN OBTENER RESULTADOS CONCRETOS?

Pues en el año 2000 nos encargamos prioritariamente de dos asuntos: por un lado, sometimos un Proyecto de Ley abierto, para redefinir los límites marítimos en los términos más favorables permitidos por el Derecho del Mar y, por otro, le pedimos al Poder Ejecutivo que enviara la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar al Congreso Nacional puesto que hacía 17 años que había sido firmada y, a pesar de su importancia, no había sido ratificada.

Ahí se inició una etapa, a partir de marzo del 2000. Se formaron dos importantes comisiones: una para analizar la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otra para conocer el Proyecto de Ley de límites marítimos.

¿EN ESE SENTIDO, CUÁLES PROPUESTAS FUERON EVALUADAS POR LA COMISIÓN QUE CONOCIÓ EL TEMA DE LOS LÍMITES MARÍTIMOS?

● Cuando estuvimos discutiendo nuestra propuesta, buscamos asesoría en la Marina de Guerra fundamentalmente y en otras instituciones que fueron convocadas para la discusión. Estuvimos ponderando una primera opción que partía de una ampliación de los límites de RD tomando en cuenta los criterios de equidad pero usando como punto de partida las líneas de base recta o normal. Esta tenía un amplio consenso y lo más significativo era que hacia el Este se iba a corregir lo que era una distorsión contraria al Derecho puesto que se trazaría una línea media a partir de Isla Mona y no de Isla San Juan, que no procedía.

En cuanto al norte, el enfoque era establecer una expansión de los espacios marítimos de República Dominicana, tomando en cuenta los criterios de equidad. Luego de esto, el Ing. Michelén, realizó una expedición en la parte norte del país y el mismo llegó convencido de que teníamos la necesidad de ponderar la necesidad de un Estado Archipelágico.

Vimos en el Caribe un caso relevante: Jamaica, que es una isla y tiene a penas pequeñas emersiones al sur que se usaron para delimitar el Estado Archipelágico luego de colocar unos faros y unas señales de presencia. En nuestro país se hicieron los cálculos en forma muy elemental posteriormente se sostuvo una reunión con Naciones Unidas y después de una sesión de varias horas, estábamos convencidos de que la opción archipelágica era perfectamente una posibilidad para nosotros.

Se recomendó se hicieran un estudio más preciso, y para esto se contó con la asesoría de una compañía de cartógrafos marinos veteranos de la Armada francesa, y con el apoyo de ésta se hizo el trazado de nuestros límites marítimos.

Ahora, con esta ley, ningún equipo negociador de RD podrá discutir límites marítimos en forma discrecional. Ya hay una base, cualquier

negociación tiene que tener como punto de partida lo que dispone la Ley Nacional. Tenemos que afirmarnos a nuestros derechos nacionales y pues negociar sin hacer juego a los intereses foráneos.

¿CÓMO NACE LA COMISIÓN DE ASUNTOS DEL MAR DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS Y CUÁL ES SU FINALIDAD?

● La Comisión se creó recientemente precisamente en el proceso de discusión de la Ley de Límites Marítimos, de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de la Ley de Pesca. Y es que resultado evidente que se necesitaba un órgano especializado que se ocupara de los asuntos del mar y esto con el paso del tiempo ha visto cada vez más utilidad. Se va viendo que RD tiene que desarrollar una vocación de mar, que tiene que integrar el mar a su visión geopolítica, a su realidad nacional por un proceso bastante complejo.

Nuestra situación geopolítica es tan singular que podríamos encajar perfectamente en la frase del poeta Freddy Prestol Castillo que nos define como: media isla con ademán de continente y -aunque la primera parte tiene licencia poética porque somos realmente 2/3- la otra responde a una realidad porque en este país hay una diversidad y una potencialidad como si de un mini continente se tratara. Como ejemplo tenemos el potencial que tiene la minería de nosotros, que en algunos rubros tenemos las minas más grandes del Continente.

¿QUÉ PROYECTOS QUEDAN PENDIENTES EN LA AGENDA DE PELEGRÍN CASTILLO?

● Acompañar al proceso de negociación de las fronteras marítimas que quedan por concertar es prioridad. Garantizar una buena aplicación de la ley de Pesca, ya que el país debería tener como una de las metas nacionales un incremento de consumo de alimentos de mar, tenemos muchas condiciones para lograrlo con la pesca y con el desarrollo de maricultura.

Tenemos que elevar nuestro conocimiento científico, nuestra información científica de nuestras áreas porque a partir de ahí podrán



desarrollarse un sin número de proyectos puntuales en beneficio del país. Ya se hizo el Proyecto Caribe-Norte de exploración de la ZEE por parte del barco Hespérides, ahora viene una nueva misión a completar ese trabajo en las áreas que faltan.

Desarrollar una Política de transporte marítimo puesto que el país necesita una política de este tipo urgentemente. Yo digo que el Estado tiene que apoyar las exportaciones nacionales, de muchas maneras pero quizás la manera más efectiva de apoyar las exportaciones nacionales, es abriendo rutas regulares hacia el Caribe insular tanto oeste como este, y es que en la actualidad no hay un barco que viaje regularmente a Jamaica o a Cuba, y lo mismo a Centroamérica. El planteamiento es que cuando se tienen rutas regulares, vienen las oportunidades de negocio. Eso tiene que hacerlo el Gobierno en alianza con el sector privado, con los navieros que quieran incursionar en ese campo y en alianza con los exportadores.

También hay que desarrollar el turismo de velero y de crucero, que es un potencial extraordinario. Necesitamos fortalecer la formación de nuestra gente de mar, hay que lograr que se certifiquen internacionalmente porque se abre un campo laboral enorme. RD tiene que dar el paso de ratificar el Convenio STCW sobre los estándares internacionales de la formación de gente de mar.

Hay que poner la mira en el tema de la producción de energía a partir del mar porque la tecnología ya está ahí y, aún sea en fase experimental, eso puede hacerse y debe hacerse. En ese sentido, RD debe medir el potencial de sus corrientes, debe medir el potencial de sus olas, debe medir la generación de energía a partir de gradientes, debe estudiar las posibles fuentes importantes de Petróleo y Gas natural, debe también ponerse al frente de la exploración de las fosas porque en nuestras áreas se encuentran de las más grandes profundidades. Esto significa convocar a la comunidad científica y manifestar interés de tener un equipo científico y dar

facilidades para que se hagan exploraciones. El tema de los pecios y de los tesoros es fundamental. RD junto con Cuba y Colombia es de los países que tienen la mayor concentración de pecios del mundo.

¿CREE QUE EN EL CONGRESO Y, EN SENTIDO GENERAL, EN EL PAÍS EXISTE UNA CONCIENCIA CLARA DE LO QUE EL RECURSO MAR PODRÍA SIGNIFICAR PARA REPÚBLICA DOMINICANA?

● No, definitivamente que no. En el país no hay desarrollada una visión de mar. Como ya expliqué, hay mucho condicionamiento geopolítico. Pero estamos encaminándonos a superar eso: por una parte, se crea una comisión en la Cámara de Diputados, queremos que en el Senado se haga algo parecido, que no existe todavía, por otra parte, se creó la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos que se instituye con la función de unificar, de darle cohesión, a las políticas de todas las instituciones que tienen que ver con el mar así como de investigar y concientizar a la sociedad dominicana sobre las posibilidades del uso de los espacios marítimos para su desarrollo.

¿QUÉ MENSAJE FINAL LE GUSTARÍA ENVIAR A NUESTROS LECTORES?

● El mensaje con el que quiero que se queden es el de la necesidad que tenemos los dominicanos de fortalecer el Proyecto Nacional. Estamos en un siglo de grandes desafíos y retos, en un momento importante de la historia de la humanidad.

Tenemos una ubicación muy singular y sólo con un Proyecto Nacional muy fuerte, muy integrador, podemos enfrentar los retos del porvenir. Ese Proyecto Nacional se construye con esfuerzos como éste de incorporar la visión de mar.

Ya en la nueva Constitución hay un mandato expreso para que en la definición territorial del país y en el mandato de las políticas públicas, el mar esté en un lugar señero. Ahora lo que corresponde es tratar de desarrollar esa visión y llevarla a políticas públicas que redunden en beneficio de la gran mayoría de los dominicanos, del presente y del porvenir.



TITANIC



L

a intensa competencia de la industria de buques transatlánticos de vapor, de finales del siglo XIX y XX, había ocasionado los últimos grandes avances en el diseño de naves, tamaño y velocidad. White Star Line, uno de los líderes del mercado, estaba decidido a centrarse en el tamaño y la elegancia más que en velocidad pura. En 1907, J. Bruce Ismay, director de White Star Line y Lord James Pirrie, socio de Harland & Wolff, concibieron tres magníficos barcos de

vapor que establecerían un nuevo estándar para el confort, la elegancia y la seguridad.

Tomó un año diseñar las primeras dos naves. Durante los dos años que se tardó en completar el casco del Titanic, la prensa estuvo saturada con publicidad sobre la magnificencia de la nave, haciendo del Titanic prácticamente una leyenda antes de su aparición. El “lanzamiento” del buque terminado en mayo de 1911 fue un espectáculo

muy publicitado. Los tickets se vendieron en beneficio de un hospital local de niños.

Debido a un aumento de la carga de trabajo en Harland & Wolff, el viaje inaugural fue retrasado desde el 20 de marzo hasta el 10 de abril.

ESPECIFICACIONES

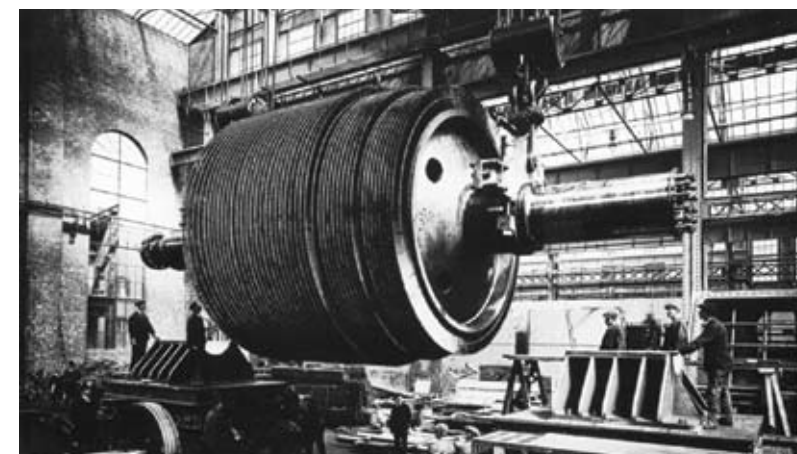
El Titanic tenía 883 pies de largo (1/6 de milla) 92 pies de ancho y pesaba 46,328 tonela-

das. Tenía 104 pies de altura desde la quilla hasta el puente, de los cuales 35 pies estaban debajo de la línea de flotación.

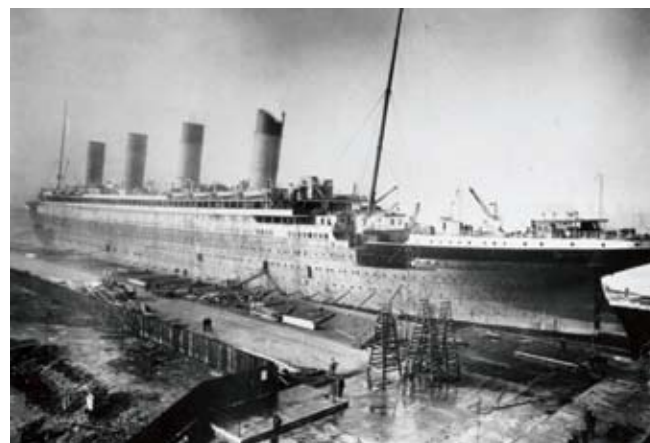
Tenía tres chimeneas, cada una con su caño; un cuarto caño se añadió en gran medida para aumentar la impresión de su tamaño y poder descomunal y como conducto de salida del humo de su cocina y numerosas galerías. Era el objeto móvil más grande hecho por los seres humanos.

A

demás, fue diseñado para ser una maravilla de la tecnología moderna de seguridad. Tenía un doble casco, con placas de acero de 1 pulgada de espesor y un sistema de 16 compartimentos herméticos, sellados por puertas masivas que podrían ser activados instantáneamente por un solo interruptor eléctrico en el puente, o incluso de forma automática por sensores de agua eléctricos. La prensa comenzó a llamarle “insubmersible”.



Sus habitaciones eran las más modernas y lujosas, incluyendo luz eléctrica y calefacción en todas ellas, ascensores eléctricos, una piscina, una pista de squash (considerado terriblemente moderno), un baño turco, un gimnasio con un caballo mecánico y camello para que aquellos que fueran jinetes se mantuvieran en forma, y los camarotes e instalaciones de primera clase competían con los mejores hoteles en el continente. El barco ofrecía dos conjuntos musicales (en



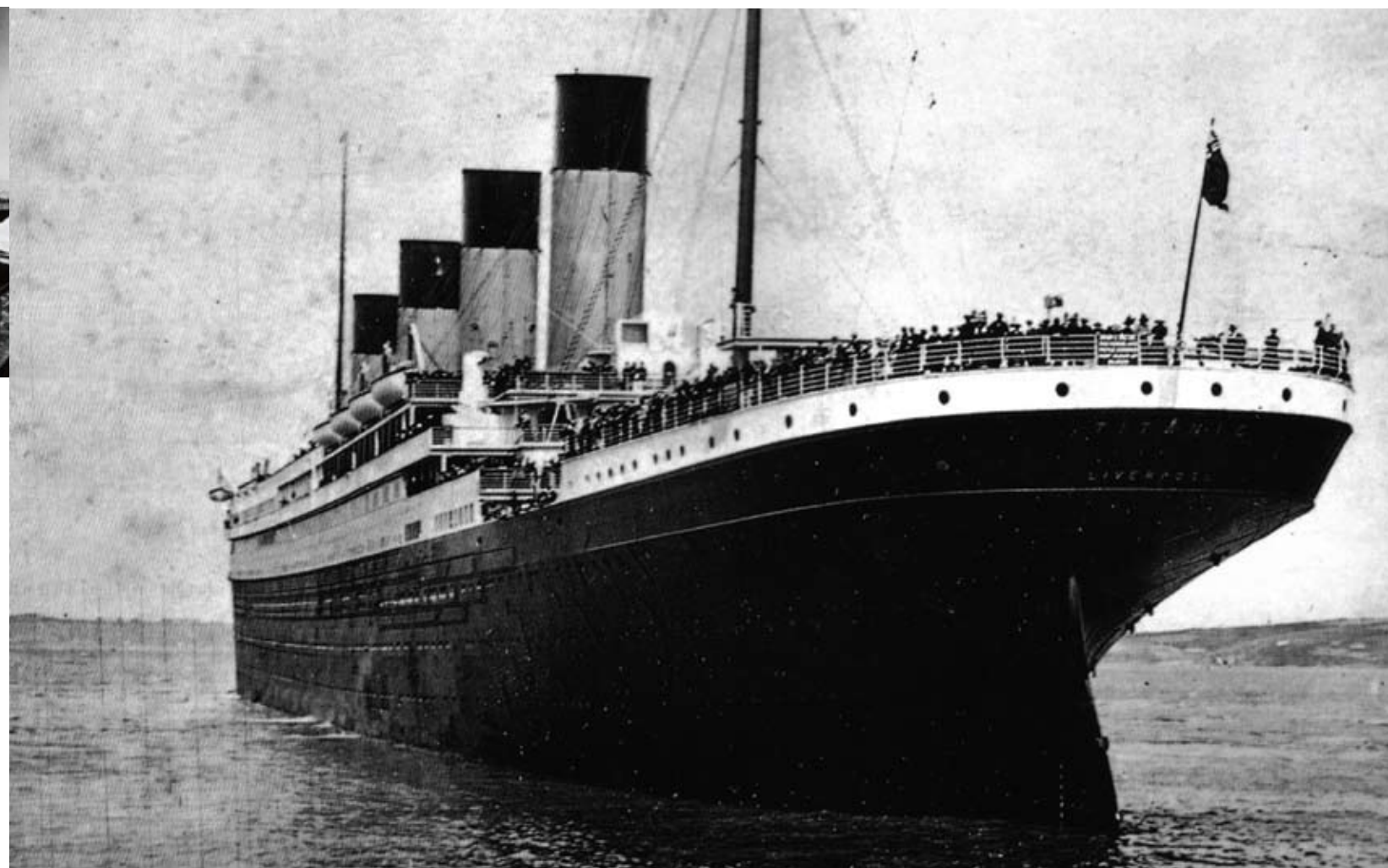
lugar de uno, que era el estándar) de los mejores músicos en el Atlántico. Habían dos bibliotecas, la de primera y la de segunda clase.

El diseño original incluía 32 botes salvavidas. Sin embargo, la administración de White Star consideró que la cubierta se vería desordenada, y redujo el número a 20. En realidad, esto supera las normas de la época, a pesar de que el Titanic era capaz de transportar más de 3.500 personas (pasajeros y tripulación).

LA TRAVESÍA

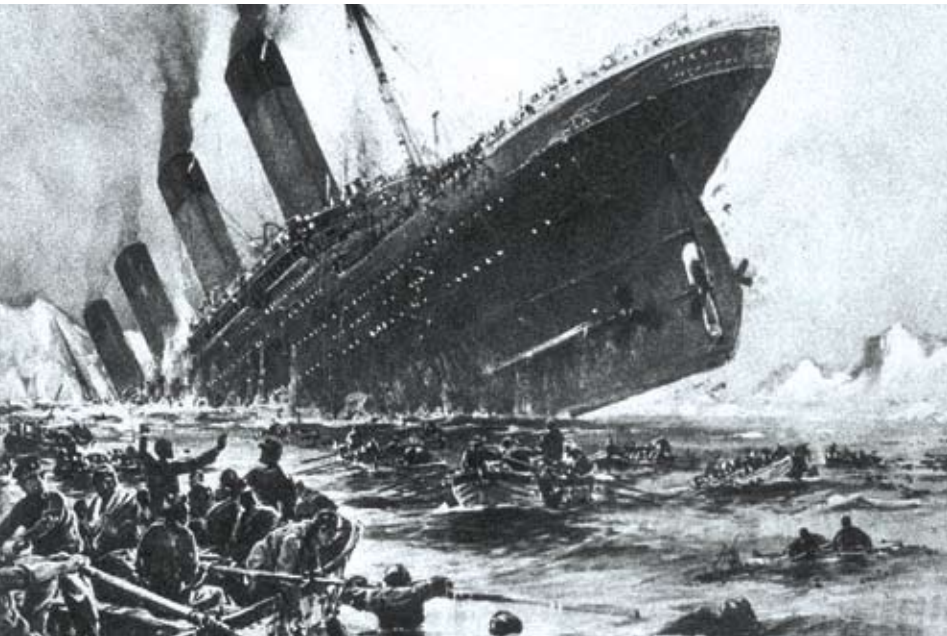
El viaje comenzó en Southampton al mediodía del 10 de abril de 1912. Al atardecer, el Titanic se detuvo en Cherbourg, Francia, para recoger a más pasajeros. Esa misma noche se embarcó hacia Queenstown, Irlanda, y el 11 de abril se dirigió hacia el Atlántico.

La nave era tan enorme que apenas se sentía el movimiento del mar. Sus grandes y potentes motores producían mínimas vibraciones, comunes en otros barcos de vapor, y su ruido era apenas perceptible.



Las condiciones del tiempo eran agradables y la temperatura del agua era de 55 grados. El invierno de 1912 había sido excepcionalmente suave y una cantidad sin precedentes de hielo se había desprendido de las regiones árticas. El domingo 14 de abril, el quinto día en el mar, el Titanic recibió cinco diferentes advertencias de hielo, pero el capitán no se preocupó demasiado.

En la noche del 14 de abril, el operador Phillips recibió una sexta de alerta de hielo, pero no se dio cuenta de lo cerca que estaba el Titanic de la posición de advertencia, y puso el mensaje en un pisapapeles a su lado. Nunca llegó al capitán Smith. La noche era extraordinariamente despejada y oscura. El mar estaba, asimismo, inusualmente tranquilo y plano. La falta de



Se salvaron 705 personas y 1502 perdieron la vida en el naufragio

olas hizo aún más difícil de detectar icebergs, ya que no hubo rupturas reveladoras de aguas blancas en los bordes de los icebergs.

A las 11:40 de la noche, un vigía en el mástil detectó un iceberg justo delante. Notificó al puente y el primer oficial Murdoch ordenó que el barco girara fuerte a babor. Indicó al cuarto de máquinas dar marcha atrás a todo vapor.

El barco giró un poco, pero era demasiado grande y el iceberg estaba demasiado cerca. Unos 37 segundos más tarde, el mayor desastre marítimo de la historia comenzó. Se salvaron 705 personas y 1502 personas perdieron la vida. A partir de entonces muchas leyendas nacieron.

DESCUBRIMIENTO

Primeros intentos

Un plan para localizar los restos del naufragio del Titanic fue discutido sólo cinco días después de la tragedia. Más tarde, en ese mismo año, las familias Astor, Guggenheim y Widener estudiaron la posibilidad de localizar y levantar el casco del Titanic. Incluso contrataron a Merritt and Chapman Derrick and Wrecking Company para realizar el trabajo, pero la empresa determinó que la tarea sería imposible. En 1913, Charles Smith, un arquitecto de Denver, propuso un plan de usar un submarino equipado con electroimanes para ayudar a levantar el casco del Titanic.

Después de esas conversaciones, las ideas de localización y rescate del Titanic fueron olvidadas, mientras la nación lidiaba con la Primera Guerra Mundial, la Depresión y la Segunda Guerra Mundial. En 1953, la búsqueda se reanudó cuando una empresa británica de salvamento marítimo, llevó un barco al lugar donde se reportó la ubicación del Titanic y utilizó explosivos para crear una imagen eco del fondo del mar. Sus esfuerzos para encontrar la nave, sin embargo, fracasaron.

En la década de 1970, el inglés Douglas Woolley creó la Titanic Salvage Company, declaró que él tenía derechos sobre el pecio, y anunció planes para encontrar la nave, elevarla y remolcarla a Liverpool, donde iba a restaurarlo como un museo flotante. Él nunca tuvo éxito en la recaudación de fondos para llevar a cabo su plan. Con los años, muchos otros han llegado con planes para encontrar y rescatar el Titanic.

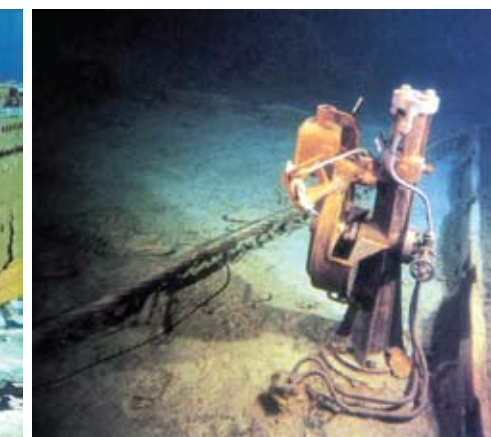
El primer intento científico serio para encontrar la nave se inició en 1980 por Jack Grimm. Éste fletó el buque H.J.W. Fay y llevó a cabo exploraciones de sónar de un área de 600 millas cuadradas en el Atlántico Norte, en colaboración con el cineasta Mike Harris; el geólogo Dr. William Ryan, del Lamont-Doherty Geological Observatory de la Universidad de Columbia; y del Instituto Scripps, el oceanógrafo Dr. Fred Spiess. Aunque el equipo descubrió 14 potenciales sitios de naufragio, la expedición se vio frustrada por el mal tiempo. Al año siguiente, Grimm y Harris pusieron en marcha una segunda expedición



a bordo del buque Gyre, de la Armada de los EE.UU. Esta vez, el equipo refinó sus estimaciones de posible ubicación del Titanic pero, a pesar de numerosas búsquedas de sónar, fracasaron de nuevo en el encuentro de los restos del naufragio. Una tercera expedición financiada por Grimm partió en julio de 1983, pero una vez más fue incapaz de descubrir el Titanic.

Recuperación: 1985 Expedición franco-estadounidense

En 1985, la tecnología de exploración en aguas profundas había mejorado enormemente. En particular, el Instituto Oceanográfico Francés, IFREMER, había desarrollado nuevas técnicas con sónar de escaneo lateral. Además, la Marina de los EE.UU. había colocado un vehículo sumergible no tripulado llamado Argo con sofisticadas cámaras de video y luces estroboscópicas. Ese verano, los científicos franceses y estadounidenses lanzaron una expedición conjunta de dos meses para probar los nuevos equipos. Un segundo objetivo de la expedición era encontrar y fotografiar los restos del naufragio del Titanic.



Después de 21 días de constante escaneo con sónar de más del 80 por ciento de la zona de búsqueda, aún no había señal del Titanic.

Recuperación: Hallazgo del Titanic

Durante dos semanas, el equipo francés y el americano estudiaron el área. Luego, el 1 de septiembre de 1985 las imágenes de las grandes calderas de metal, planchas de acero, barandas y claraboyas empezaron a aparecer en la pantalla.

Al día siguiente, las cámaras de video del equipo montadas en Argo, descendieron nuevamente al Titanic, y revelaron que los restos del naufragio se encontraban descansando en posición vertical en el fondo del mar, su proa todavía relativamente intacta. Fue sólo cuando los miembros de la tripulación examinaron el video, de regreso a casa desde el lugar, que se dieron cuenta de que el Titanic no estaba en una sola pieza, como se había informado a la prensa mundial, sino que estaba en el fondo en dos piezas, sin sus cuatro caños.

Casi inmediatamente después del descubrimiento, un conflicto surgió entre el IFREMER y la empresa privada de Robert Ballard, DOSS. IFREMER

El Titanic no estaba en una sola pieza, como había informado la prensa



había esperado recuperar sus gastos de la expedición de la venta de fotografías y cintas de vídeo y su lanzamiento simultáneo en los EE.UU. y Francia, según el contrato que había firmado con Ballard. En su lugar, Ballard puso la película a disposición de los medios del mundo antes del lanzamiento simultáneo planeado, privando a los franceses de sus ingresos previstos.

En 1986, el Congreso de EE.UU. aprobó la "Titanic Maritime Memorial Act". Esto alentó un consorcio de naciones para establecer directrices internacionales "para llevar a cabo la investigación, la exploración y, en caso apropiado, el rescate del RMS Titanic".

PREGUNTAS ARQUEOLÓGICAS

¿Cuál es el conocimiento actual del proceso de hundimiento o cómo los artefactos observados llegaron adonde están?

¿Qué tipo de artefactos se pueden observar y cuáles son sus contextos relacionales?

¿Hasta qué punto el conjunto observado y recogido refleja la información del comportamiento humano, social y cultural?

El conocimiento actual sobre el proceso de hundimiento

Para responder la primera pregunta, que es una cuestión de formación del sitio, tenemos que volver a la noche del hundimiento. El peso de la popa del Titanic arrancó aproximadamente a la mitad. La proa descendió, a través de la columna de agua, en forma de espiral y se detuvo en posición vertical, en muy buena forma teniendo en cuenta el largo descenso. Los objetos fueron sin duda expulsados de la fractura enorme a medida que diversas corrientes corrieron a través del casco.

La sección de popa del Titanic sufrió un destino muy diferente. Una vez separado de la proa, la popa se balanceaba en el agua y comenzó a hundirse con la sección central del buque hacia el fondo del mar. Esto tuvo el efecto de atrapar una gran cantidad de aire en el interior del casco.

A medida que la sección de popa descendía, la presión sobre el casco se convirtió en una enorme compresión de aire atrapado, hasta que se produjo una implosión. Después de la implosión, tuvo lugar una explosión de la misma fuerza. Rasgó las planchas del casco roto y terminó en la zona de la popa, que ahora se llama La Cocina del Infierno.

El descenso de la popa a través de la columna de agua ha sido comparada con la de una hoja cayendo de un árbol. Es, posiblemente, debido a este movimiento que se dispersaron de artefactos muy lejos del lugar conocido. Esto fue confirmado en parte por el descubrimiento de un área de 1700 metros de escombros en la sección de popa del Titanic. Sin embargo creo que este y el resto de los campos de escombros de popa se crearon cuando la amalgama enorme de metal y otros materiales (la popa) impactó el fondo. Lo hizo con tanta fuerza que actuando como un fuelle gigante, los artefactos fueron expulsados de todas las aberturas, en especial de la fractura enorme en medio del barco. Hasta la fecha se sabe de los artefactos hasta por lo menos 1700 metros de la popa. Lo más probable es que se dispersen sobre un área mucho mayor dado el camino proyectado hasta el fondo.



¿Qué tipo de artefactos se pueden observar y cuáles son sus contextos relacionales?

El Titanic es un depósito de una gran cantidad de material cultural que consiste en todo, desde el gran casco en sí hasta los más pequeños elementos solitarios perteneciente a un individuo. No hay restos humanos observables, debido muy probablemente al medio ambiente árido de calcio que existe a esa profundidad. Una mirada superficial a través de la lista de los elementos recuperados desde la expedición de 2000 es muy ilustrativa. Un ejemplo es el carbón. Este es el objeto que los tribunales han permitido a RMS Titanic Inc. vender. Este tipo de material aparece en el campo de escombros entre la proa y la popa. Esto es, por supuesto, indicativos de las carboneras que se encontraban en la parte inferior de la nave.

También tenemos una gran cantidad de materiales procedentes de las distintas clases de pasajeros a bordo del buque, tales como bolsas, que obviamente pertenecen a los muy ricos y a un pasajero de clase tercera mujer. Muchas de estas bolsas eran anónimas, sin marcas de identificación o características.

¿Hasta qué punto el conjunto observado y recogido refleja el comportamiento humano, i.e., la información social y cultural?

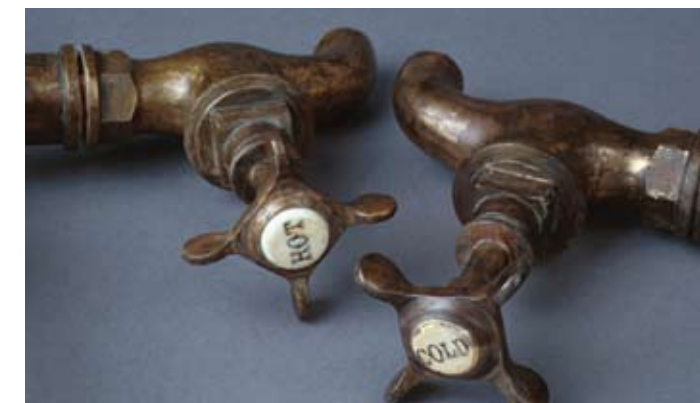
Incluso de una revisión superficial del conjunto de artefactos existen los distintos sistemas sociales y de clase que eran una parte tan importante de la época eduardiana. Incluso sin los datos

contextuales del campo de escombros, nos enfrentamos a estos estratos en el conjunto de los equipos del barco. Por ejemplo, el servicio de mesa de primera clase se realizó por Limoges, una firma de porcelana muy famosa. El servicio de mesa de tercera clase se compone de material más utilitario, grabado con el logo de la White Star Lines.

Estas diferencias en la situación social no se limitan a los pasajeros a bordo del Titanic. En el campo de escombros recuperamos una pequeña bolsa que pertenecía a uno de los principales oficiales a bordo del buque. Otra bolsa que se recuperó fue el de un ayudante de cocina. En su interior había un par de pantalones de tipo utilitario y un sombrero que uno esperaría ver en un trabajador de la cocina de la época.

Los artefactos mencionados están apareciendo en el campo de escombros de la popa, asociado a otros elementos que se pueden atribuir ya sea a cubierta superior de la

Se encontraron objetos que procedían de distintas clases de pasajeros



ACTIVIDADES



DE ANAMAR

— ACTIVIDADES DE ANAMAR —

Representantes de ANAMAR participan en Crucero de investigaciones del Caribe AOML-SEFSC

Se efectuaron exploraciones en el Canal de La Mona



tomar perfiles de corrientes acústicos (ADCP) como parte del programa de la NOAA de conservación de corales, financiado por un estudio de transporte apoyado por el programa "Sound and Virgin Passage Transport Study". Fueron recuperadas, reensambladas y desplegadas nuevamente en áreas marinas protegidas de interés en los bancos sur de St. Thomas. El programa apunta a proveer un mejor entendimiento de los senderos de reclutamiento de larvas de peces de coral con importante valor económico en las Islas Vírgenes EU (USVI), y acceder a la conectividad física y biológica de hábitats marinos explotados y no explotados donde prevalecen conglomeraciones de desove.

Las mediciones de velocidad recolectadas de los anclajes en serie proveerán una cronología sobre el transporte masivo a lo largo de la línea costera de las Islas Vírgenes EU.

FLUJO DE LARVAS

La data de larvas de peces de arrecifes colectada durante el estudio anual interdisciplinario será utilizada conjuntamente con serie cronológica de anclajes para estimar el flujo de larvas. Esta data física y biológica será incorporada en un modelo numérico de alta resolución para la región.

En adición a la pesca asociada con los ecosistemas de coral del Caribe estadounidense, zonas fuera de jurisdicción estatal a menudo apoyan económicamente la escala pelágica de importancia.

PEZ ESPADA

El pez espada, tal como el marlín blanco y el azul, desova en altamar al norte de Puerto Rico y de la Republica Dominicana, y en el canal de la Mona. Este pez es de gran importancia para la pesca deportiva. Aunque larvas del marlín blanco

han sido recolectadas en esta área previamente, el muestreo histórico ha sido limitado.

Por interés directo de ANAMAR y de los Estados Unidos, luego de completar el estudio biofísico y el anclaje de amarras Doppler, se condujo un estudio larval en el Canal de La Mona en esta expedición científica desarrollado en los meses de abril y mayo. Los resultados de este esfuerzo de muestreo ayudarán a determinar si existen evidencias de conglomeración localizada de desove, o si el canal es sólo uno de los varios sitios asociados a una más amplia actividad de desove pelágico en el Caribe.

P

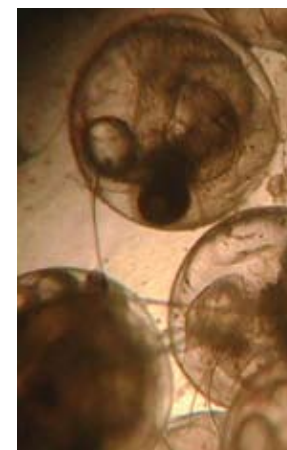
ersonal técnico y científico de la división Atlantic Oceanographic Meteorological Laboratory (AOML) y el Southeast Fisheries Science Center (SEFSC/ELH) instruyeron a representantes de la Republica Dominicana en técnicas modernas utilizadas en el campo de oceanografía durante el crucero de investigaciones a bordo de la embarcación 'Nancy Foster' de la NOAA. Desde su contacto inicial con AOML en el 2010, la recién creada Autoridad Nacional De Asuntos Marítimos (ANAMAR) de la Republica Dominicana ha continuado trabajando con científicos de AOML en un esfuerzo por obtener experiencia en recolección y obtención de datos oceanográficos.

Esta colaboración llevo a la inclusión de 3 miembros de ANAMAR (Mario Delgado, Walterio Coll y Manuel Montes) a bordo por 19 días, observando la conectividad de ecosistemas en el Caribe de EU. Este quinto crucero anual de investigaciones interdisciplinario AOML-SEFSC fue llevado a cabo entre el 19 de abril y el 7 de mayo de 2011, y también incluyo participantes de la Universidad de las Islas Vírgenes, la Universidad de Puerto Rico y la Universidad de South Florida.

PERFILES ACÚSTICOS

Durante el estudio fueron desplegadas amarras Doppler entre Puerto Rico y St. Thomas, para

ESTUDIO DESOVE



También para interés directo de ANAMAR -que es la agencia responsable del manejo de pesca en la Republica Dominicana- así como para interés de la pesca del Caribe de Estados Unidos, tras la finalización del estudio biofísico y el trabajo de anclaje en las Islas Vírgenes de EU, se realizó un estudio larval en el Canal de La Mona durante el crucero de mayo/abril. Los resultados de este esfuerzo de muestreo ayudarán a determinar si hay evidencia de una conglomeración localizada de desove, o si el canal es sólo uno de los varios sitios asociados con una amplia actividad de desove pelágico en el Caribe. Durante el estudio del Canal de La Mona, se llevó a cabo una escala en Santo Domingo, donde el barco de la NOAA Nancy Foster organizó una jornada de puertas abiertas para el personal de ANAMAR y una delegación del Congreso dominicano.

Expedición hidrográfica al sur de la Florida y Golfo de México



Miembros ANAMAR y de la NOAA mientras echaban al agua el equipo de CTD. (Conductividad, Temperatura y Densidad)



De izquierda a derecha el Sr. Mario Delgado Director Técnico ANAMAR, y el Sr. Nelson Melo, de la División de Oceanografía Física de la NOAA.



Carta Náutica de la Ruta de la Expedición

G

racias al apoyo de la Agencia Federal de los Estados Unidos de Norteamérica NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), personal de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR) está participando en la expedición que partió de San Juan, PR, el pasado día 19, para realizar trabajos de muestreo e investigación en las aguas de las Islas Vírgenes, Puerto Rico y la República Dominicana.

El Arq. Mario Delgado Malagón, Director Técnico de la ANAMAR, y el Señor Walterio Coll, Encargado de la Unidad de Recursos Vivos y no Vivos de la misma Institución partieron en barco "RV Nancy Foster" para participar en esta expedición que tiene como objetivos realizar un estudio de las condiciones actuales de la producción de peces, tanto arrecifales como pelágicos, para determinar con más exactitud los parámetros y poder

delimitar las áreas de producción de larvas, transporte de las mismas, comportamiento y crecimiento de éstas, en la región de las Islas Vírgenes y aguas adyacentes, ya que muchos de los peces que son importantes económicamente, como las colirrubias, pargos, meros, y otros, se producen en estos ecosistemas marinos. Para esto la NOAA está conduciendo este ejercicio multidisciplinario oceanográfico, biológico y físico, en compañía del Southeast Fisheries Science Center (SEFSC), y el Atlantic

and Meteorologic Laboratoty (AOML), con la participación de científicos de la Universidad de las Islas Vírgenes y el Dpto. de Planificación y Recursos Naturales de Saint Thomas. Estos estudios ayudarán en el establecimiento de los límites en la captura de los peces, y ayudarán a determinar la conectividad de las distintas áreas de producción y cría. Se harán análisis de corrientes, conductividad, salinidad, clorofila, nutrientes y contaminación del agua, así como la cantidad de plancton existente.

Comisión Colombiana del Océano



Gracias a los buenos oficios del Dr. Gabriel Valderrama, Asesor de la Presidencia de la República de Colombia, Dr. Juan Manuel Santos y de la Dra. Mónica Cárdenas, Asesora Jurídica de la Comisión Colombiana del Océano, se coordinó una visita a la sede de la CCO, en el Edificio DIMAR, de la Autoridad Marítima en el recinto de la Armada nacional de Colombia, Carrera 54 No. 26-50, piso 4, el día 20 de enero del 2011. El Director Administrativo de ANAMAR fue recibido por el Capitán de Navío Esteban Uribe Alzate, Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano y de la Dra. Mónica Cárdenas, Asesora Jurídica.

Academia Marítima de Estonia



El Director Administrativo de ANAMAR realizó una visita de coordinación de colaboración entre ANAMAR y la EMARA, Academia Marítima de Estonia.



Dr. Thomas Ilves, Presidente de la República de Estonia y Rosendo Álvarez M, Director Administrativo de ANAMAR.

Charla Andrés Carbo



Profesor Andrés Carbo.



Sr. Pascual Prota Henríquez, Presidente de ANAMAR, Prof. Andrés Carbo, Diputado Pelegrín Castillo Semán, Vicealmirante Luis Lee Ballester, Sr. Justo Pedro Castellano, rector UNAPEC.



Miembros del público asistente a la conferencia.



a ANAMAR propicio en la UNAPEC una conferencia en la cual el Dr. Andrés Carbo, científico del departamento de Geodinámica de la Facultad de Ciencias Geológicas de la Universidad Complutense de Madrid, expuso y explicó los resultados obtenidos por la expedición del Hespérides en la que participaron miembros de la Marina de Guerra Dominicana, del estudio que realizaron con el Cinturón Deformado de los movimientos (Noreste Placa Caribe).

Feria Newport Ocean Tech



Los señores Pascual Prota, Rosendo Álvarez y Mario Delgado, Presidente, Director Administrativo y Técnico de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR) asistieron a la Ocean Tech Expo 2011 en Newport en donde pudieron conocer los grandes avances tecnológicos que la instrumentación Marina ha venido experimentando en los últimos años.



En esta foto se observa la recogida del Bluefin-9 al término de la misión de exploración.

Pascual Prota y Mario Delgado observan el AUV Bluefin -9 (Vehículo Autónomo no tripulado) antes de ser lanzado a una misión de exploración en las costas de Rhode Island USA.



Forum de abanderamiento



Sr. Pascual Prota, Presidente ANAMAR y el Sr. Eduardo Bogaert en representación de la Cancillería.



Participantes



tuvo lugar en el Ministerio de Relaciones exteriores y contó con la participación de los principales actores del sector marítimo del país, que tuvieron la oportunidad de presentar sus posiciones e intercambiar ideas sobre la necesidad apremiante de la creación de esta Ley así como del impacto que tendría la misma en la economía de República Dominicana, como debido a su situación geográfica entre el océano Atlántico y el mar Caribe. Se celebró el 24 de agosto un fórum sobre la conveniencia o no de la creación de un marco jurídico moderno de abanderamiento de buques mercantes y embarcaciones de recreo.

- PARTICIPARON EN ESTE FORO:**
- LA COMISIÓN DE ASUNTOS MARÍTIMOS DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
 - MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO
 - DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS
 - MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
 - ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DE REPÚBLICA DOMINICANA
 - DUEÑOS Y CONCESIONARIOS DE PUERTOS
 - COMODOROS DE CLUBES NAÚTICOS
 - AUXILIARES NAVALES
 - AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA
 - MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

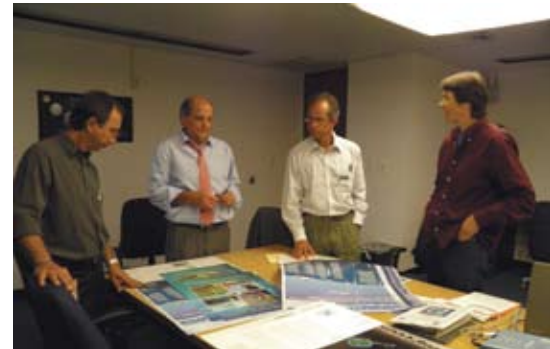
Visita Oficial ANAMAR AOML NOAA



Reunión con científicos de la NOAA.



Sr. Prota diserta ante el equipo científico del laboratorio oceanográfico y meteorológico del Atlántico.



El Presidente de ANAMAR fue invitado por el AOML/NOAA a sus instalaciones en Miami en donde hizo una presentación de la institución y durante la cual se lograron acuerdos de cooperación que han sido de altamente beneficio para ANAMAR y a partir de los cuales personal de ANAMAR ha participado en dos expediciones científicas adquiriendo entrenamiento en el uso de sofisticados instrumentos oceanográficos.

Programa de la Rhodes Academy of Oceans Law and Policy



Foto del grupo de participantes de Rhodes Academy 2011



La Srta. Tahiana Fajardo recibe el Diploma de la Academia de manos del Nikos Skourtos, Director del Aegean Institute of the Law of the Sea, y de H.E. Rüdiger Wolfrum, Juez del Tribunal Internacional de Derecho del Mar.

La Srta. Tahiana Fajardo, Encargada del Departamento Legal de ANAMAR, participó en el programa de verano de la Rhodes Academy of Oceans Law and Policy. El mismo es impartido durante tres semanas, con el objetivo básico de promover, primero, la aplicación del Derecho en los océanos del mundo y, segundo, un entendimiento común de las reglas de Derecho que gobiernan las actividades humanas en los océanos para contribuir, de esta forma, a la paz y estabilidad mundial. Los centros académicos que conforman la Academia y que patrocinan el programa, son instituciones de amplio reconocimiento internacional: Center for Oceans law and Policy (University of Virginia), Max Planck Institute for Comparative Public Law, Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law, The Netherlands Institute for the Law of the Sea and The Law of the Sea Institute of Iceland.

Prueba fabricación de boyas ANAMAR



De izquierda a derecha, el Arq. Mario Delgado Malagón, Director Técnico de la ANAMAR, el AN M de G. Manuel Montes, y el Sr. Walterio Coll, ambos del Dpto. Técnico de la ANAMAR, mientras echaban al agua la boya de deriva.



ersonal del Dpto. Técnico de la ANAMAR y miembros de la Marina de Guerra lanzaron en aguas cercanas a la costa de la ciudad de Santo Domingo, una boya de deriva diseñadas y construida por miembros de la primera, con miras a poder analizar en un futuro las corrientes de diferentes lugares de la isla.

P

Visita a la Universidad Marítima Internacional de Panamá



Los Señores Pascual Prota (ANAMAR), Pedro Atilas (ANAMAR), Julio Vidal armado dominicano y personal docente de esa unidad. En los simuladores de la Escuela Marítima de Panamá.

A NAMAR visito la Universidad Marítima de Panamá con la finalidad de conocer sus programas educativos y explorar la posibilidad de becas y de acuerdos de cooperación entre ambas instituciones.

Programa Educativo "Pintando el Mar"

Como parte de los programas planificados para el 2011, la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR) dió inicio a una campaña educativa en las escuelas de las comunidades con tradición pesquera. El mismo tuvo inicio en la Comunidad de Palmar de Ocoa, Provincia de Azua, con charlas, audiovisuales y un taller donde los niños pintaron e hicieron diferentes trabajos manuales, haciendo hincapié siempre, en la problemática del lugar. En el caso específico de esta comunidad, los problemas de la sobrepesca, lo que es un arrecife de coral y la importancia de protegerlo.



Lizette Mejía Peña, Encargada del Programa Educativo "Pintando el Mar", Parte de los niños que participaron en el Programa.

Como incentivo para los niños, la ANAMAR entregó premios a los mejores seis trabajos.

PIRATAS Y NAUFRAGIOS



PIRATAS Y NAUFRAGIOS

FEDERICO HENRÍQUEZ GRATEREAUX

La historia de las islas del Caribe antillano es una historia plagada de piratas y corsarios. Juan Bosch es autor de un celebrado libro en el que sostiene que las aguas del Caribe han sido “fronteras imperiales”. Las grandes potencias europeas pelearon durante tres siglos por el control de las tierras del Nuevo Mundo. En el archipiélago de las Antillas existen islas francesas, inglesas, españolas, holandesas. Nuestra isla de Santo Domingo es, a la vez, francesa y española. Los muchos idiomas y las variadas mezclas raciales de la región, son resultados directos de esa prolongada lucha entre los colonizadores.

“Papiamento” es el nombre de la lengua popular de Curazao y Aruba, dos islas colonizadas por

holandeses. Sin embargo, “curazao” es una palabra portuguesa que significa “curación”. En esa isla unos marineros, procedentes de Portugal, lograron curar enfermedades contraídas durante una larga travesía marítima. Tal vez la forma más apropiada de explicar la etimología del vocablo “papiamento” sea “traducirlo” como “hablamiento” o parlamento. En general, la cultura antillana es una mezcla compuesta por ingredientes aborígenes precolombinos, europeos y africanos de distintos lugares, hindúes, árabes. En la República Dominicana, la música folclórica es un vivo ejemplo de sincretismo cultural.

El conjunto musical típico que llamamos “perico ripiao” utiliza tres instrumentos: el güiro taino,



la tambora africana y el acordeón europeo. Sin “perico ripiao” no se concibe el merengue popular dominicano, emblema indiscutible de nuestra música. En este contexto entran piratas y corsarios como algo constitutivo de la historia antillana. Todo ello por razones “geopolíticas”. Los países de la Iglesia reformada se empeñaron en destruir las “líneas de comunicación” de España con su imperio colonial americano. Piratas y corsarios fueron instrumentos de ese propósito político.

Galeones hundidos en el Caribe tienen aún metales preciosos

Esa es la tesis básica del famoso ensayo “La isla de la tortuga”, de Manuel Arturo Peña Batlle.

Esa isla sirvió de albergue para piratas, de base militar para obstruir el comercio de España con las colonias americanas. Sir Francis Drake es un actor protagonista de la política inglesa contra España. Muchos galeones hundidos en el Caribe lo fueron por piratas y corsarios. En el fondo del mar se encuentran restos de embarcaciones cargadas de oro, plata, aceite, mercurio. Y podrían ser localizados; para beneficio de las naciones bajo cuyas banderas navegaron los barcos y, también, de los países con soberanía sobre los mares donde permanecen sumergidos. Las normas de investigación submarina están fijadas por acuerdos de derechos del mar.



ARRECIFES

DE CORAL

ARRECIFES DE CORAL

MARIO DELGADO MALAGÓN

FOTOS: MARIO DELGADO MALAGÓN

Camarón *Periclemes yucatanicus*

Cardumen de peces Candiles (*Myripristis murdjan*) que viven en una estructura artificial



D

istribuidos por todo el mundo, con formas y colores diferentes, los arrecifes de coral forman parte de la biodiversidad que existe en los océanos. Si nos trasladamos a la Gran Barrera Arrecifal de Australia (la más grande del mundo), frente a la costa de Queensland, al Noroeste de Australia, descubriremos que éste tiene alrededor de 2,600kms de longitud, albergando en él una inmensa variedad de corales, además de peces, invertebrados, y otras especies. Lo mismo sucede con el que se encuentra en el Caribe frente a las costas de México, Belice, Honduras y Guatemala, conocido también como Sistema Arrecifal Mesoamericano, pasando a ser el segundo más grande.

Con el pasar de los años el hombre ha ido investigando la importancia que tienen estos en la protección de las costas, pesquerías, y turismo,

entendiendo cada vez más su comportamiento para tratar de protegerlos y sacarles un mayor provecho. En muchos países del mundo estos ecosistemas son protegidos pensando no sólo en su protección, sino también en su beneficio para el desarrollo de actividades deportivas tales como el buceo y la pesca, siendo en muchos casos la principal fuente de ingresos. En otros, para la protección de las playas, ya que son estos los responsables de la formación de las mismas.

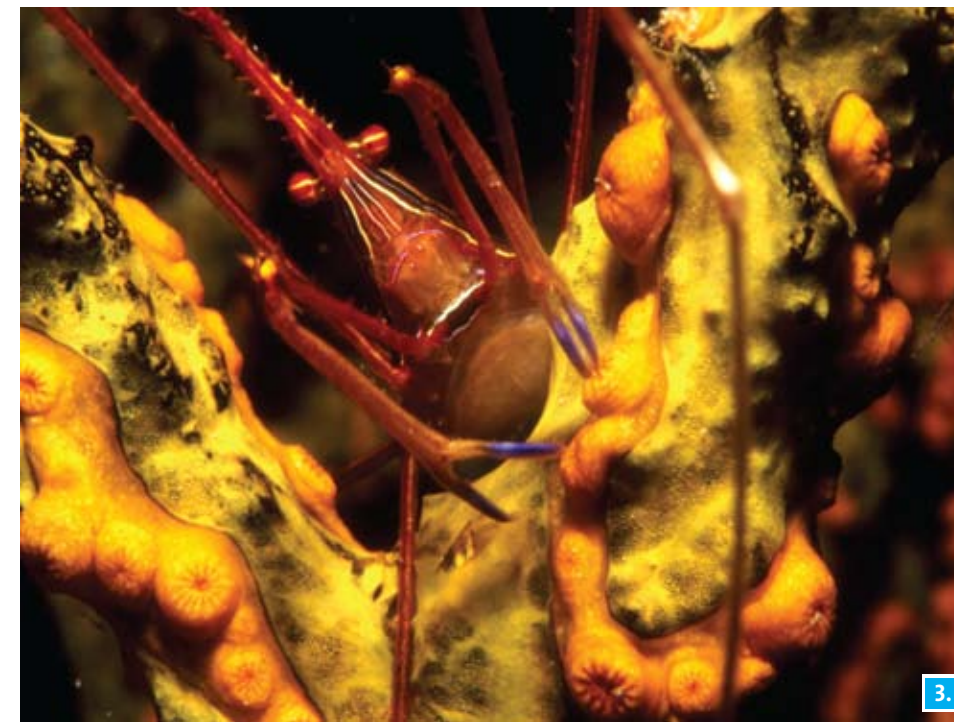
Pero, así como el hombre está tratando de protegerlos e investigarlos, también está contribuyendo con su destrucción, contaminando las aguas, con la sobre pesca, la deforestación, y el sobre uso de estos en las áreas de desarrollo turístico, sumado esto al impacto que están teniendo por efectos de los cambios climáticos.

Preocupados por el deterioro de estos maravillosos ecosistemas, países como los Estados Unidos han venido desarrollando programas de reconstrucción de arrecifes utilizando estructuras artificiales. En la costa Este de la Florida, por ejemplo, en la última década se han hundido de manera intencional más de diez barcos, que además de servir como atractivo para los buceadores deportivos, sirven para contribuir al desarrollo de la flora y fauna marina.

Otros países donde también están promoviendo las estructuras artificiales son México, Colombia, Puerto Rico, y la ciudad de Valencia, España, en este último básicamente lo utilizan pensando en las pesquerías.

En nuestro caso, preocupados también por el deterioro de los arrecifes, hicimos un primer intento en la década de los 80's, cuando dirigíamos la Fundación MAMMA. En ese entonces se unieron gomas de vehículos en grupos de tres, y éstas a su vez, ya en el fondo, se amarraron entre sí. Estuvimos monitoreándolo durante varios meses hasta que un mal tiempo lo movió de sitio y perdimos su ubicación. Con el tiempo se ha descubierto que las gomas de vehículos no son el material ideal para la construcción de estos.

Hoy en día, la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos, preocupada por estos ecosistemas, realizó un taller sobre restauración de arrecifes de coral el pasado mes de junio del año en curso en la zona de Bávaro, impartido por conferencistas internacionales expertos en el área y en el que participaron representantes de los diferentes sectores involucrados al turismo. Así mismo, desde septiembre del 2010, estamos llevando a cabo un programa piloto de un arrecife artificial en la Bahía de Ocoa, provincia de Azua, en el que se construyeron doce estructuras en forma de pirámide, seis en metal y seis en concreto, el cual estamos monitoreando cada tres meses con miras a construir frente a algunas de las casas de veraneo que allí se encuentran estructuras similares, de forma tal que podamos tener pequeños jardines con peces y corales, contribuyendo de esta manera



1. Buzo mientras fijaba en el fondo marino las estructuras del arrecife artificial piloto de Palmar de Ocoa. 2. Buzo con varias Stingrays 3. Cangrejo Arana Flecha (*Stenorhynchus lanceolotus*)

al desarrollo de la flora y fauna del lugar. Otro de los objetivos del proyecto es construir, con la integración de la comunidad de pescadores, un arrecife artificial a mayor escala para incrementar la pesca del lugar.

El arbitraje respecto de controversias sobre las fronteras marítimas conforme a la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar

PAUL S. REICHLER*

La República Dominicana cuenta con una frontera terrestre con sólo un Estado: Haití. Sin embargo, posee fronteras marítimas que dividen sus aguas jurisdiccionales de las de sus países vecinos, que comparte con otros seis Estados: Haití al noreste y sudoeste; Colombia, Venezuela y Holanda (Antillas holandesas) al sur; los Estados Unidos (Puerto Rico) al este; y el Reino Unido (Islas Turcos y Caicos) al norte.

La República Dominicana ha establecido sus fronteras marítimas con Colombia y Venezuela definidas por medio de un tratado. Aunque en 1996 se firmó un acuerdo con el Reino Unido en relación con la frontera marítima que comparte con las Islas Turcos y Caicos, dicho acuerdo nunca entró en vigencia debido a la resistencia que opuso la legislatura dominicana rehusando su ratificación. Por consiguiente, la cuestión de las fronteras marítimas que la República Dominicana comparte con el Reino Unido sigue sin resolverse hasta el día de hoy. Tampoco se han resuelto (por medio de un acuerdo u otro acto) sus fronteras marítimas con Haití, Holanda (las Antillas Holandesas) y los Estados Unidos (Puerto Rico).

Cuando las fronteras marítimas no se resuelven, se suscitan dudas en cuanto a los derechos de pesca, los derechos por el uso o aprovechamiento de hidrocarburos y otros recursos que se hallan en el lecho del mar, así como la responsabilidad de proteger el medio marino (por mencionar algunas posibles áreas de conflicto) en las aguas respecto de las cuales es posible que Estados

vecinos tengan reclamaciones superpuestas. Un ejemplo de esto posiblemente sea la detención de pescadores y embarcaciones dominicanas que autoridades británicas han llevado a cabo en el ejercicio de su jurisdicción sobre las aguas cuyos derechos invoca el Reino Unido (en el nombre de las Islas Turcos y Caicos) pero que la República Dominicana aún no ha reconocido como tales. Pese a que aún no ha podido constatarse la existencia de depósitos de gas natural o petróleo en las aguas adyacentes a la República Dominicana, la insaciable necesidad mundial respecto de más energía y adelantos tecnológicos que posibiliten se localice y extraiga el petróleo de las profundidades de los océanos, tiene el efecto de multiplicar las posibilidades de localizar nuevas fuentes en todo el Caribe. Cuando se materialicen dichas fuentes, el hecho de no existir una frontera respecto de la cual exista un acuerdo, bien puede ser motivo de un conflicto entre varios reclamantes.

En virtud del derecho internacional consuetudinario, los Estados vecinos están obligados a establecer fronteras marítimas (al igual que terrestres) mediante acuerdo. En muchos casos, cuando tal acuerdo sobre una frontera no alcanza a concertarse, los Estados apelan a una corte internacional o tribunal arbitral para que la determine. Cada una de las partes eleva su reclamo acompañado de la exposición de las pretensiones y la corte o tribunal dicta un fallo que será vinculante para las partes, constituyendo una solución permanente a ese respecto. Antes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar (que generalmente, es conocida por sus siglas "UNCLOS"¹), la adjudicación o arbitraje de controversias fronterizas sólo era una posibilidad siempre que ambas partes estuvieran de acuerdo; no era posible para un Estado obligar a otro, contra su voluntad, a someterse a la solución de una controversia fronteriza por medio de adjudicación o arbitraje vinculante.

Eso cambió a partir de la adopción de la UNCLOS, que para las Estados partes originales se hizo efectiva el 16 de noviembre de 1994, y para la República Dominicana, el 10 de julio del 2009, fecha en que dicho país formalmente se adhirió a la Convención. Según la Parte XV de UNCLOS, un Estado que sea parte de UNCLOS que no pueda solucionar su frontera marítimo con otro Estado parte, podrá unilateralmente obligar al otro Estado a que se someta a arbitraje obligatorio – conforme a los procedimientos estipulados en el Anexo VII de la Convención - con el propósito de definir la frontera. Esto implica que, cualquiera de los países vecinos de la República Dominicana que esté adherido a la UNCLOS (que no incluye los Estados Unidos que es el único Estado vecino que no es parte contratante) y que comparta con dicho país una frontera marítima sin definir, puede entablar en contra del mismo, en cualquier momento y sin previa notificación, procedimientos arbitrales, con el objeto de definir la frontera. Igualmente, la República Dominicana dispone del derecho de unilateralmente iniciar tales procedimientos contra cualquiera de sus vecinos marítimos (a excepción de los Estados Unidos).

El presente tiene por objeto explicar este régimen de solución de controversias. A tal efecto, la Sección 1 versa sobre los principales aspectos del arbitraje como modalidad de solución obligatoria de controversias conforme a UNCLOS; su desenvolvimiento y su funcionamiento en la práctica. La Sección II evalúa brevemente la jurisprudencia que hasta ahora ha sido compilada por

los tribunales arbitrales conforme al Anexo VII, a los efectos de remarcar la diversidad de cuestiones que se plantean ante estos tribunales y extraer determinados principios generales referidos a la interpretación de las pertinentes disposiciones de la Convención. La Sección III trata sobre la coyuntura particular de la República Dominicana frente a las posibles controversias relativas a las fronteras marítimas que surjan con los países vecinos.

1. Las disposiciones de UNCLOS relativas al arbitraje obligatorio de controversias

La Parte XV prevé el esquema correspondiente a la solución de controversias que establece la Convención, el cual se compone de dos elementos. La Sección 1 codifica principios fundamentales del derecho internacional en relación con la solución de controversias internacionales, principalmente la obligación que los Estados partes tienen en solucionar su controversia mediante cualquier medio pacífico de su elección.²

Si las partes en una controversia han acordado por adelantado tales medios pacíficos, y siempre que los mismos conduzcan a una decisión vinculante, éstos serán aplicables en lugar de los procedimientos establecidos conforme a la Parte XV, salvo acuerdo en contrario de las partes.³

Aunque no se hubieren establecido por adelantado, las partes aún son libres para recurrir al procedimiento de su elección en lugar de los procedimientos previsto en la Parte XV. En virtud de la Convención, la obligación de solucionar controversias por medio del arbitraje forzoso se pone en marcha "solamente cuando no se haya llegado a una solución recurriendo a ese medio y el acuerdo entre las partes no excluya un nuevo procedimiento."⁴

Cuando surge una controversia, las partes en la controversia asimismo "procederán sin demora a intercambiar opiniones con miras a resolverla mediante negociación u otros medios pacíficos."⁵

* Socio, Foley Hoag LLP. El autor desea expresar su agradecimiento a Constantinos Salonidis de Foley Hoag LLP por su contribución a este artículo.

¹ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1833 U.N.T.S.3, reimpresión en 21 I.L.M. 1245 (1982).

² UNCLOS, artículos. 279-280

³ UNCLOS, art. 282

⁴ UNCLOS, art. 281(1).

⁵ UNCLOS, art. 283

En aquellos casos en que no sea posible resolver una controversia por medios que las partes en la controversia elijan libremente, entra en escena la Sección 2 de la Parte XV de UNCLOS.⁶ El Artículo 287(1) establece los “diferentes procedimientos obligatorios que entrañan decisiones vinculantes, entre las que se incluye “un tribunal arbitral constituido conforme al Anexo VII.”⁷

En el momento de firmar, ratificar o adherirse a la Convención (o en cualquier otro momento posterior), los Estados contratantes son libres de poder indicar por escrito uno o más de uno de dichos procedimientos respecto de la solución de sus controversias en relación con la interpretación o la aplicación de las disposiciones de la Convención. Se interpretará que los Estados Contratantes que no hayan cumplido tal trámite han aceptado el arbitraje conforme al Anexo VII.⁸

Si las partes en una controversia no han aceptado el mismo procedimiento respecto de la solución de la controversia, sólo se podrá someter a arbitraje conforme a lo previsto en el Anexo VII salvo acuerdo en contrario de las partes.⁹

Los procedimientos arbitrales previstos en el Anexo VII se instituyen mediante notificación por escrito dirigida a la otra u otras partes en la controversia que irá acompañada de una exposición de las pretensiones y de los motivos en que

ésta se funde. No hay necesidad de efectuar una notificación previa.¹⁰

Una vez que la otra parte haya sido notificada respecto de la exposición de las pretensiones, ésta por ley tiene la obligación de proceder al arbitraje. El hecho de que una parte en la controversia no cumpla en comparecer no constituye impedimento para proseguir el procedimiento; se constituirá un tribunal el cual dictará un fallo vinculante con participación de la otra parte o sin ella, pero el tribunal debe cerciorarse de que “no solamente es competente para tratar sobre la controversia sino de que las pretensiones estén bien fundadas en los hechos y el derecho.”¹¹

Los tribunales estarán integrados por cinco miembros, uno de los cuales será elegido por cada una de las partes en la controversia y los otros tres miembros que las partes elegirán conjuntamente.¹²

El presidente del tribunal arbitral será seleccionado de común acuerdo de las partes de entre los árbitros seleccionados conjuntamente.¹³

En el caso de que las partes en la controversia no pudieran convenir en tres árbitros elegidos de común acuerdo, el nombramiento correrá por cuenta del Presidente del Tribunal Internacional para el Derecho del Mar (“ITLOS”), un tribunal permanente y especializado que fue establecido por

la Convención con el objeto de solucionar controversias relativas a la interpretación o aplicación de la Convención, y cuya sede es Hamburgo.¹⁴

La selección de los árbitros es un asunto que reviste gran seriedad y requiere ser abordado con gran cautela desde el principio del proceso. En la práctica, los Estados Contratantes seleccionan a eminentes académicos así como profesionales cuya especialidad es en el campo técnico que en particular, tenga relevancia en la controversia en cuestión. De considerarlo necesario, el tribunal puede nombrar a dos o más expertos científicos sin derecho a voto para que lo acompañe y presencie la audiencia en la que se conocerá la controversia.¹⁵

Salvo que las partes acuerden otra cosa, el tribunal arbitral determina su propio procedimiento con sujeción al requerimiento de que cada parte dispone plenamente de una oportunidad para exponer los hechos y presentar su caso.¹⁶

En la práctica, los tribunales en consulta estrecha con las partes, establecen reglas de procedimientos ad hoc, que típicamente son de índole orientativa en torno a un gran número de cuestiones procesales como, por ejemplo, el lugar en el cual se han de celebrar reuniones y audiencias, el idioma en el cual se ha de desarrollar el arbitraje, los plazos asignados para presentar los

alegatos por escrito y las objeciones preliminares relativas a jurisdicción y admisibilidad, las reglas relativas a pruebas y las audiencias orales. Como práctica normal, las partes también nombran una institución administrativa que se ocupe de proporcionar ayuda de carácter organizativo y procesal a los integrantes del tribunal arbitral. A ese respecto, de los siete casos de arbitrajes conforme al Anexo VII que se han presentado en virtud de la Convención, seis han sido administrados por la Corte Permanente de Arbitraje en La Haya,¹⁷ y uno por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones en Washington, D.C.¹⁸

En relación con la ley regente del arbitraje, el tribunal arbitral está obligado a aplicar las reglas de la Convención y otras normas del derecho internacional “que no sean contrarias” a la Convención.¹⁹

El tribunal arbitral en el caso *Guyana c. Surinam* determinó que otro derecho internacional incorporaba normas del derecho internacional consuetudinario relacionadas con la prohibición del uso de la fuerza.²⁰ Asimismo, las partes pueden autorizar al tribunal para que dictamine *ex aequo et bono* es decir, fundamentándose sobre principios de justicia y equidad.²¹

Los fallos que dicten los tribunales arbitrales conforme al Anexo VII se adoptan en función

⁶ UNCLOS, art. 286. Sin embargo, la obligación de recurrir a procedimientos obligatorios relativos a la solución de controversia de la Convención está sujeta a determinadas excepciones, según se especifican en el Artículo 297. En primer lugar, ninguna controversia relacionada con el ejercicio de un Estado ribereño de sus derechos soberanos o jurisdicción dentro de su zona económica exclusiva (EEZ) está sujeta a “procedimientos obligatorios que comprendan decisiones vinculantes” salvo cuando se alegue (a) que el estado ribereño ha actuado en contravención de lo dispuesto por esta Convención respecto de las libertades y los derechos de navegación, sobrevuelo o tendido de cables y tuberías submarinos o respecto de cualesquiera otros usos del mar internacionalmente legítimos; o (b) que un Estado al ejercer las libertades, derechos o usos antes mencionados ha actuado en contravención de las disposiciones de esta Convención o de las leyes ribereñas adoptadas de conformidad con dicha Convención; o (c) que el Estado ribereño ha actuado en contravención de UNCLOS ejerciendo su jurisdicción de modo que fuera incompatible con determinadas normas y estándares adoptados internacionalmente relativos a la contaminación marina. En segundo lugar, los Estados contratantes no están obligados a someterse a procedimientos obligatorios relativos a controversias que se susciten de la negativa del Estado ribereño de conceder permisos en relación con el desarrollo de actividades de investigación científica marina en sus EEZs o plataformas continentales. De igual modo, los Estados Contratantes no están obligados a aceptar la solución obligatoria en relación con las controversias concernientes a sus derechos soberanos de jurisdicción sobre las pesquerías de la EEZ. Asimismo, la Convención dota a los Estados contratantes del derecho de imponer limitaciones adicionales relacionadas con las controversias sobre la delimitación de las zonas marítimas y reclamos respecto de aguas históricas; UNCLOS, art. 298(1)(a). Sin embargo, dichas controversias, continúan estando sujetas a la conciliación obligatoria. En el caso de que las partes no adoptaran el informe de la comisión de conciliación, deben convenir en someter la controversia a una de los procedimientos obligatorios de solución de controversia que impliquen una decisión con carácter legalmente vinculante. Las exclusiones optativas correspondientes a controversias rigen recíprocamente, en otras palabras, el Estado que ejerce el derecho de excluir controversias no puede por sí mismo constituir procedimientos obligatorios de solución de controversia respecto de dichas controversias contra otros Estados contratantes.

⁷ Otros procedimientos incluyen el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar; la Corte Internacional de Justicia; y un tribunal arbitral especial constituido conforme al Anexo VIII para cuestiones relativas a pesquerías, protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina o la navegación. UNCLOS, art. 287(1).

⁸ UNCLOS, art. 287(3)

⁹ UNCLOS, art. 287(4)

¹⁰ UNCLOS, Anexo VII, art. 1.

¹¹ UNCLOS, Anexo VII, art. 9

¹² UNCLOS, Anexo VII, art. 3.

¹³ UNCLOS, Anexo VII, art.3(d)

¹⁴ UNCLOS, Anexo VII, art. 3(e)

¹⁵ UNCLOS, art. 289

¹⁶ UNCLOS, Anexo VII, art. 5

¹⁷ *Mauricio c. el Reino Unido*, que se constituyó en 2011 y aún se encuentra pendiente de resolución; *Bangladesh c. India* que se constituyó en 2010 y aún se encuentra pendiente de resolución; el *Caso Max Plant* (Irlanda c. el Reino Unido), que se constituyó en 2001 y fue terminado mediante orden judicial dictada el 6 de junio de 2008; *Malasia c. Singapur*, que se instituyó en 2003 y fue terminado mediante laudo conforme a términos convenidos el 1 de septiembre de 2005; *Barbados c. Trinidad y Tobago*, que se instituyó en 2004 y fue determinado mediante un laudo definitivo dictado el 11 de abril de 2006; y *Guyana c. Surinam* que se instituyó en 2004 y fue determinado mediante un laudo definitivo dictado el 17 de septiembre de 2007.

¹⁸ *Southern Bluefin Tuna* (Australia y Nueva Zelanda c. Japón), que se instituyó en 1999 y fue terminado mediante un laudo dictado por el tribunal el 4 de agosto del 2000 en el que se negaba jurisdicción sobre la controversia

¹⁹ UNCLOS, art. 293(1).

²⁰ *Guyana c. Surinam*, Laudo, 17 de sept., de 2007, ¶¶ 405-406

²¹ UNCLOS, art. 293(2)

de voto mayoritario, siendo el presidente quien ejerce el voto decisivo en caso de empate.²²

El laudo es definitivo y no puede ir a apelación, a menos que las partes en la controversia hayan convenido por adelantado en un procedimiento de apelación.²³

Específicamente, a las partes en la controversia se les requiere cumplimiento con el laudo.²⁴

2. Jurisprudencia relativa al arbitraje conforme al Anexo VII

De acuerdo con lo señalado, las partes han presentado siete controversias al Arbitraje conforme al Anexo VII. Estas son: Mauricio c. el Reino Unido (solución pendiente); Bangladesh c. India (solución pendiente), Caso Mox Plant (Irlanda c. el Reino Unido) (2008); Guyana c. Surinam (2007); Barbados c. Trinidad y Tobago (2006); Caso relativo a la Reclamación de Tierras (Malasia c. Singapor) (2005); y Caso Southern Bluefish Tuna (Australia y Nueva Zelanda c. Japón) (2000).²⁵

De los casos antes citados, Bangladesh c. India, Guyana c. Surinam y Barbados c. Trinidad y Tobago se refieren a controversias relativas a fronteras marítimas, incluida la delimitación de las fronteras del mar territorial (hasta una distancia de 12 millas náuticas desde la costa), la zona económica exclusiva (hasta una distancia de 200 millas náuticas), y la plataforma continental (tanto dentro como sobrepasando las 200 millas). Estos son los casos que cobrarían más relevancia en relación con un posible arbitraje respecto de las fronteras marítimas entre la República Dominicana y sus países vecinos. El caso Mauricio c. el Reino Unido se ocupa de la validez legal de una zona marina protegida proclamada por el Reino Unido en el Archipiélago Chagos, cuya soberanía disputa Mauricio. El Caso Mox Plant estaba relacionado con supuestos contaminantes mari-

nos vertidos en el Mar de Irlanda por una planta industrial que se localizaba en las instalaciones nucleares de Sellafield del Reino Unido, y traslados de materiales radioactivos afines por el Mar de Irlanda. La controversia Malasia c. Singapor giraba en torno del hecho de si las obras destinadas para la reclamación de tierras emprendidas por Singapor en los Estrechos de Johor afectaban las aguas territoriales de Malasia y causaban contaminación y otros graves perjuicios al medio marino.

Por último, el caso Southern Bluefish Tuna estaba relacionado con el hecho de la alegada sobreexplotación del atún rojo del sur, valiosa especie migratoria.

Además de destacar la gran variedad de asuntos que están sujetos al arbitraje conforme al Anexo VII, estos casos también sirven para facilitar mejor la comprensión acerca de la aplicación de las disposiciones de la Parte XV de la Convención. En el caso de Southern Bluefish Tuna, por ejemplo, el tribunal tuvo que considerar la repercusión de la Convención sobre la Conservación del Atún Rojo del Sur que se celebró en 1993, cuyas disposiciones relativas a la solución de controversia requerían el consentimiento de todas las partes en la controversia, respecto de su jurisdicción conforme a UNCLOS. Japón argumentó que la controversia surgió bajo la Convención de 1993, y por eso, se sustituyeron las obligaciones de esa Convención relativas a la solución de controversias por las obligaciones correspondientes bajo la UNCLOS. Fundamentándose sobre el texto del Artículo 281(1), el tribunal sostuvo que la Convención establece en esencia la prioridad de los procedimientos en que las partes convengan. En vista de que las disposiciones relativas a la solución de controversias de la Convención 1993 se clasificaban como procedimientos respecto de los cuales las partes habían convenido, y las mismas se encuadraban por tanto en el ámbito del

Artículo 281(1), el efecto de la disposición tenía por objeto eliminar los procedimientos en virtud de aquellas disposiciones respecto del ámbito de los procedimientos obligatorios de UNCLOS.²⁶ Por consiguiente, el tribunal se vio en la obligación de denegar jurisdicción sobre la controversia. En contraste, el autor cree que no consta ninguna disposición en cualquier tratado que pueda existir entre la República Dominicana y los estados vecinos que pueda requerir un recurso a un mecanismo de resolución de controversias en lugar del que está previsto en la Parte XV de UNCLOS.

En Barbados c. Trinidad y Tobago, uno de los asuntos contenciosos que se suscitó entre las partes residía en si se había dado cumplimiento al requisito conforme al Artículo 283(1) de “proceder sin demora a intercambiar puntos de vista en relación con [la solución de la controversia] mediante negociación u otros medios.” El tribunal de arbitraje observó que el procedimiento de solución de controversias en virtud de la Parte XV, incluido el Artículo 283, no constituye el primer paso del proceso de solución de controversias relativas a la delimitación marítima, sino uno “que es posterior al “período razonable” que las Partes ya han dedicado ”en pos de una negociación de una solución a favor de sus problemas respecto de la delimitación marítima.”²⁷

Por consiguiente no puede atribuirse al Artículo 283(1) que estipule que pasando varios años de negociaciones y ante los infructuosos intentos por alcanzar una solución para una controversia, las partes estén obligadas por separado a emprender nuevos e independientes intercambios de puntos de vista respecto de la solución de la misma mediante negociación.²⁸

De manera similar, no puede interpretarse que el Artículo 283(1) estipule que una vez que las negociaciones se frustran no alcanzando un acuerdo, las partes entonces se verán obligadas

a reunirse por separado para “intercambiar puntos de vista” acerca de la posibilidad de solución mediante “otros medios pacíficos,” ya que el intercambio de puntos de vista es “inherente a las negociaciones (frustradas).”²⁹ Tal conclusión, aplicada a la situación de la República Dominicana, parecería indicar que es requisito que la parte a la cual le interese entablar unilateralmente procedimientos arbitrales conforme a la Parte XV, primero debe intentar resolver la controversia subyacente por medio de negociaciones diplomáticas. Pero no existe obligación alguna de intentar nuevamente en recurrir a las negociaciones en el caso de que intentos anteriores resultaron infructuosos en el pasado.

3. La coyuntura de República Dominicana

Como se señaló, la República Dominicana comparte fronteras marítimas con Haití, Colombia, Venezuela, Holanda (en virtud de su proximidad con las Antillas Holandesas), los Estados Unidos (en virtud del territorio estadounidense de Puerto Rico) y el Reino Unido (en virtud de las Islas Turcos y Caicos). Mediante acuerdos concertados en 1978 y 1979, respectivamente, se delimitaron sus fronteras marítimas con Colombia y Venezuela.³⁰

Ambos acuerdos están relacionados con la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental y se fundamentan sobre la adopción del principio de la equidistancia. La frontera marítima entre la República Dominicana y las Islas Turcos y Caicos, que también se basa sobre la equidistancia, fue objeto de un tratado de 1996 que no ha entrado en vigencia. Por tanto, aún no se han definido las fronteras marítimas con el Reino Unido (Islas Turcos y Caicos), Haití, Holanda (Antillas Holandesas) y los Estados Unidos (Puerto Rico).

La República Dominicana aún no ha indicado cuáles son los procedimientos que prefiere para la solución de controversias conforme a la Parte

²² UNCLOS, Anexo VII, art. 8

²³ UNCLOS, Anexo VII, art. 11

²⁴ UNCLOS, art. 296(1). Véase asimismo, Anexo VII, art. 11

²⁵ El autor ha tenido el honor de actuar en calidad de abogado en tres de estos casos: Mauricio c. el Reino Unido (abogado en representación de Mauricio); Bangladesh c. India (abogado en representación de Bangladesh); Guyana c. Surinam (abogado en representación de Guyana).

²⁶ Southern Bluefish Tuna Case (Australia/Nueva Zelanda c. Japón), Laudo, 4 de agosto de 2000, UNRIAA vol. XXIII, pp. 1-58, 42-44 (¶¶ 53-59).

²⁷ Arbitraje entre Barbados y la República de Trinidad y Tobago, relativo a la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental entre las dos, Laudo, 11 de abril de 2006, UNRIAA vol. XXVII, págs. 147-251, 206 (¶201).

²⁸ Barbados c. Trinidad y Tobago, p. 206 (¶ 202).

²⁹ Id., págs. 206-7 (¶ 203).

XV de UNCLOS. Como resultado, se considera que ha aceptado el arbitraje conforme con las disposiciones previstas en el Anexo VII. Por lo tanto, el arbitraje conforme al Anexo VII sería el medio para la solución de controversia con todos los Estados vecinos que sean partes contratantes en UNCLOS (es decir, todos ellos a excepción de los Estados Unidos). Sin embargo, en el caso del Reino Unido y Holanda, cada uno de los cuales ha manifestado su preferencia conforme al Artículo 287 de que sea la Corte Internacional de Justicia que solucione cualquier controversia que surja conforme a la Convención, la República Dominicana tendría la opción de convenir en litigar en aquél foro en lugar de proceder al arbitraje según el Anexo VII.³¹ Al no haberse adherido aún los Estados Unidos a UNCLOS, todo litigio o arbitraje que guarde relación con la delimitación de fronteras marítimas entre la República Dominicana y el territorio estadounidense de Puerto Rico, requeriría el consentimiento por parte de los Estados Unidos.

Mediante promulgación de Ley No. 66-07 del 22 de mayo de 2007, la República Dominicana, se declaró a sí misma Estado Archipelágico y establece los límites exteriores de su zona económica exclusiva.³² La promulgación de la ley suscitó una severa protesta en lo que al Reino Unido y los Estados Unidos se refiere, que se manifestó en su comunicado conjunto del 18 de octubre de 2007.³³ El Reino Unido y los Estados Unidos, objetaban entre otros temas, el estatus de Estado archipelágico de la República Dominicana, el trazado de líneas de base archipelágicas conforme a di-

cho estatus;³⁴ supuestas limitaciones sobre los derechos de navegación en aguas archipelágicas reclamadas;³⁵ los límites externos de la EEZ de la República Dominicana;³⁶ y la proclamación de determinadas áreas marítimas como aguas internas y bahías históricas.³⁷

Dichas objeciones tienen el efecto de hacer más complicada una solución diplomática respecto de las fronteras marítimas y sugieren si se busca una definición permanente de las fronteras se debe considerar la posibilidad del arbitraje conforme al Anexo VII de UNCLOS en relación con el Reino Unido, y un arreglo bilateral con los Estados Unidos para someter la delimitación de la frontera entre la República Dominicana y Puerto Rico a un arbitraje especial.

Lo que es evidente es que, dado que en cualquier momento, y sin notificación previa, un Estado contratante en UNCLOS puede unilateralmente iniciar un arbitraje conforme a la Parte XV contra otro Estado contratante, cualquier Estado contratante como la República Dominicana cuya frontera esté en disputa con un Estado vecino que también es parte contratante en la Convención, debería estar siempre y en todo momento preparado para enfrentarse a dicha eventualidad. Tal como advirtió el tribunal arbitral en el caso Barbados c. Trinidad y Tobago, “el riesgo de que se instituyan unilateralmente procedimientos arbitrales contra un Estado es inherente al régimen de solución de controversias de la UNCLOS,”³⁸ y todos los Estados interesados deben tener esta advertencia muy presente.

Medidas Provisionales cuando el Tribunal Internacional del Derecho del Mar no tiene jurisdicción para decidir sobre el fondo del caso

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar

POR EDGARDO SOBENES OBREGÓN

Conforme la Parte XV, sección 2, artículo 286 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de la Convención, se someterá, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a la corte o tribunal que sea competente.

Los Estados deberán de seleccionar entre 4 foros posibles para dirimir un conflicto; La Corte Internacional de Justicia; el Tribunal Internacional del Derecho del Mar; Tribunal Arbitral constituido bajo lo establecido en el anexo VII de la Convención; y el Tribunal Arbitral Especial constituido de acuerdo a lo establecido en el anexo VIII.

Las partes, de común acuerdo, pueden elegir cualquier vía de solución de controversia, pero en caso de desacuerdo, deberán recurrir al procedimiento de arbitraje establecido en el anexo VII de la Convención.¹

Cuando la Convención fue adoptada en 1982, la referencia a la facultad del Tribunal para “dictar” medidas provisionales apuntaba hacia un cambio importante que se haría muy evidente algunos años más tarde. El distinguido Ex-Presidente del Tribunal, el Juez Wolfrum, señaló en un artículo académico que la redacción del artículo 290 de la Convención, apuntaba claramente a la intención de que “se quería mejorar las competencias de las cortes y tribunales con jurisdicción sobre el

²⁷ Arbitraje entre Barbados y la República de Trinidad y Tobago, relativo a la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental entre las dos, Laudo, 11 de abril de 2006, UNRIAA vol. XXVII, págs. 147-251, 206 (¶201).

²⁸ Barbados c. Trinidad y Tobago, p. 206 (¶202).

²⁹ Id., págs. 206-7 (¶203).

³⁰ Información disponible en <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/DOM.htm>

³¹ Información disponible en http://www.un.org/Depts/los/settlement_of_disputes/choice_procedures.htm.

³² Ley 66-07 del 22 de mayo de 2007 (que declara que la República Dominicana goza de estatus archipelágico y en la cual constan listas de las coordenadas geográficas de puntos que corresponden al trazado de líneas base y otros límites externos de la zona económica exclusiva), están disponibles en línea, consultando: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/DOM.htm>.

³³ Gestión conjunta emprendida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y los Estados Unidos de América en relación con la Ley número 66-07 de la República Dominicana del 22 de mayo de 2007, realizado el 18 de octubre de 2007, disponible en línea consultando <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/DOM.htm>.

³⁴ Ley 66-07 del 22 de mayo de 2007, artículos 1 y 8.

³⁵ Id., artículos 11-12.

³⁶ Id., artículos 14.

³⁷ Id., artículos 6-7.

³⁸ Barbados c. Trinidad y Tobago, página 207 (¶204).

¹ CONVEMAR, Artículo 287

derecho de los conflictos del mar”, y, posteriormente, las medidas provisionales adoptadas por dichas cortes y tribunales “tendrían un efecto vinculante para las partes en la controversia.”²

Independientemente de la elección de los medios de solución de conflicto, el Tribunal tiene competencia obligatoria en dos casos de trámite urgente, que son: la pronta liberación de buques apresados y sus tripulaciones y; el dictado de medidas provisionales.³

En cuanto a la competencia obligatoria del Tribunal para dictar medidas provisionales, las mismas pueden ser separadas en dos situaciones distintas.

Una, es la dispuesta en el artículo 290, numeral 1, al estipular que si una controversia ha sido sometida en la forma debida a una corte o tribunal podrá decretar las medidas provisionales que estime apropiadas para preservar los derechos de las partes o para impedir que se causen daños graves al medio marino, en espera que se adopte la decisión definitiva.

Esta situación se presentó en el primero de los casos en los que el Tribunal prescribió medidas provisionales: el Asunto del buque “SAIGA” (No. 2). Se trató de un incidente que formó parte de la cuestión de fondo que decidió finalmente el Tribunal.

La otra situación en que pueden dictarse medidas provisionales se encuentra regulada en el artículo 290, numeral 5, que dispone que hasta que se constituya el tribunal arbitral al que se someta una controversia, cualquier corte o tribunal designado de común acuerdo por las partes o, a falta de tal acuerdo en el plazo de dos semanas contado desde la fecha del pedido

de medidas provisionales, el Tribunal o, con respecto a las actividades en la Zona, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, podría decretar, modificar o revocar medidas provisionales si estima, en principio, que el tribunal arbitral que haya de constituirse será competente y que la urgencia de la situación así lo requiere. Una vez constituido el tribunal arbitral, éste podrá modificar, revocar o confirmar esas medidas provisionales.

En relación a lo establecido en el artículo 290, numeral 5, la solicitud no podrá presentarse antes de dos semanas después de la fecha en que se notifique a la otra parte de una solicitud de medidas provisionales y bajo la condición de que las partes no hayan convenido la jurisdicción de una corte o tribunal para decretar dichas medidas. Es importante indicar que el numeral 2 del artículo 89 de las Reglas de Procedimiento especifica la fecha en que se puede presentar por primera vez la solicitud de medidas provisionales en virtud del artículo 290, numeral 5 del Convenio, pero no indica una fecha tope en la cual las partes podrían solicitar medidas provisionales, previa constitución del tribunal arbitral.

Analizando más a fondo la Convención, se vuelve de vital importancia identificar las distintas situaciones en que el Tribunal puede dictar medidas provisionales. El numeral 1 del artículo 290 se refiere al caso en que el Tribunal podrá prescribir medidas provisionales si estima que, prima facie, será competente para conocer el fondo del asunto. En cambio, en la segunda situación referida en el numeral 5, el Tribunal podrá dictar medidas provisionales si estima, prima facie, que el tribunal arbitral que haya de constituirse bajo lo establecido en el anexo VII de la Convención, sería competente.

En caso de que el Tribunal determine que el tribunal arbitral bajo el Anexo VII que haya de constituirse sería competente, deberá de determinar con base a lo establecido en el artículo 290 numeral 5, la presencia de un estado de urgencia que podría conllevar a la necesidad de dictar medidas provisionales, ya sea para preservar los derechos respectivos de las partes en la controversia o para impedir que se causen daños graves al medio marino.

Debemos entender que el sentido de urgencia bajo el numeral 5 del artículo 290 de la Convención no es el mismo que se aplicaría bajo el numeral 1 del mismo artículo. El Tribunal debe determinar si se perjudicaría el derecho de una de las partes o bien el medio marino, no antes de que se dicte una resolución en el fondo del asunto, sino que deberá de tener en consideración si dicho perjuicio al derecho de una de las partes o la afectación al medio marino pudiera ocurrir antes de que se constituya el tribunal arbitral.

En este sentido la facultad atribuida por el numeral 5 del artículo 290 de la Convención varía de la tradicional función judicial de las cortes o tribunales, en lo referido a dictar medidas provisionales, las cuales tradicionalmente quedarían vigentes hasta la decisión final del mismo tribunal o corte que conocerá sobre el fondo del asunto.

Bajo el numeral 5, el Tribunal resolverá únicamente sobre la solicitud de medidas provisionales cuyo fondo será conocido por el tribunal arbitral formado bajo el anexo VII. Es necesario también puntualizar que en este caso las partes del conflicto no han aceptado la jurisdicción del Tribunal en el asunto de fondo.

Por supuesto que el Tribunal no dictará medidas provisionales si el perjuicio o el daño que

pudiera ocurrir antes de la constitución del tribunal arbitral no fuera de carácter irreparable. Si no existiera tal elemento, la decisión del Tribunal se basaría en que la situación de urgencia no requiere el establecimiento de medidas provisionales bajo lo establecido en el artículo 290, numeral 5.⁴

El corto periodo que existe entre la solicitud de medidas provisionales y la constitución de un tribunal arbitral, suele alterar la interpretación clásica de la urgencia en una disputa donde podría llegar a afectarse el derecho de una de las partes o bien el medio marino. Esto es así ya que, como hemos dicho antes, el Tribunal lo que debe de considerar es el tiempo que lleva al tribunal arbitral estar en una posición de modificar, revocar o afirmar las medidas provisionales, y no el derecho de las partes o el medio marino que podrían resultar afectados posterior a esta etapa, puesto que esto estaría fuera de su competencia.

El Juez J. Treves, en su opinión separada de las medidas provisionales del caso de Atún de aleta azul del sur, comentó las diferentes aplicaciones que pueden darse al término “urgencia” en el numeral 1 y 5 del artículo 290 de la Convención, cito:

El requisito de la urgencia es más estricto cuando las medidas provisionales se solicitan bajo el numeral 5 de lo que es cuando se solicitan en virtud del numeral 1 del artículo 290 en cuanto al momento en que las medidas pueden ser prescritas. En particular, no hay “urgencia” en el numeral 5, si las medidas solicitadas podrían, sin perjuicio de los derechos protegidos, ser concedidas por el tribunal arbitral una vez constituido.⁵

Aunque no se menciona expresamente en el Estatuto⁶, las cámaras del Tribunal también están

²R. Wolfrum, ‘Provisional Measures of the International Tribunal for the Law of the Sea’ (1997) 37 Indian Journal of International Law 420-434, at 433

³Declaración del Juez Hugo Caminos “ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE SU JURISDICCIÓN Y PROCEDIMIENTO, representante del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en ocasión del Primer Encuentro de Cortes Internacionales y Regionales de Justicia en el Mundo en celebración de los Cien Años de la Corte Centroamericana de Justicia. Managua 4 y 5 de Octubre de 2007.

⁴Thomas Mensah, Provisional Measures in the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), pag. 47, 2002.

⁵Opinión separada del Juez Treves en el caso Atún de aleta azul del sur.

⁶Contenido en el Anexo XVI de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

facultadas para adoptar medidas provisionales, ya que el artículo 107 de Reglamento del Tribunal contiene una disposición general según la cual los procedimientos ante las cámaras especiales que se mencionan en el artículo 15 del Estatuto, se regirán por las normas aplicables en los casos contenciosos ante el Tribunal.

Hasta la fecha el artículo 290 numeral 5, se ha aplicado en los siguientes casos; Atún de aleta azul del sur (Nueva Zelanda c. Japón; Australia c. Japón); el de la Planta MOX (Irlanda c. Reino Unido); y el de la Reclamación de tierras por Singapur en el estrecho de Johor y sus alrededores (Malasia c. Singapur).

El día 30 de Julio 1999 los Gobiernos de Australia y Nueva Zelanda decidieron someter su disputa con Japón a un procedimiento de arbitraje bajo el anexo VII de la Convención, ello debido a la ausencia de acuerdo entre las partes para solventar la controversia. En espera de la constitución del tribunal arbitral, los Gobiernos de Australia y Nueva Zelanda solicitaron al Tribunal que decretara medidas provisionales, de conformidad con el numeral 5 del artículo 290 de la Convención.⁷

El 27 de Agosto de 1999 el Tribunal dictó resolución sobre la solicitud de medidas provisionales y por primera vez bajo el artículo 290, numeral 5 de la Convención, dictando medidas provisionales no únicamente para proteger los derechos de las partes, sino que también para prevenir daños al ambiente marino.⁸

Es importante destacar en este sentido que el procedimiento tuvo una duración de menos de un mes y la ordenanza fue dictada sólo 7 días después de finalizadas las audiencias, corroborando la importancia de la facultad que

se le otorga al Tribunal en dictar medidas provisionales en casos de controversias, donde las partes no han aceptado el mismo procedimiento o bien por que las partes así lo hubiesen convenido.

En todos los casos en los cuales el Tribunal ha tenido que lidiar con la solicitud de medidas provisionales bajo el artículo 290, numeral 5, se ha hecho el análisis de la competencia prima facie y de la urgencia tal y como se ha indicado anteriormente en el presente artículo. El Tribunal en los tres casos antes mencionados ha determinado que existe competencia prima facie por parte del tribunal arbitral.⁹

Al momento de considerar la competencia prima facie, el Tribunal ha seguido la jurisprudencia ya establecida, que de forma clara hace énfasis en que la pregunta que debe atenderse no es sobre la prueba concluyente de competencia, sino sobre si la competencia prima facie del tribunal arbitral, de acuerdo a la evidencia con la que se dispone, no está excluida de forma evidente como para que sea muy poco probable que el fondo de la controversia no sea considerado por el tribunal arbitral ante el cual se presentará el fondo del asunto.¹⁰

La prima facie fue confirmada por el tribunal arbitral en el caso de la Planta MOX y negada en el caso Atún de aleta azul del sur. En relación al último caso, el Juez Mensah en el artículo "Provisional Measures in the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)" indica que sería un error considerar que el hecho de que el Tribunal haya determinado la competencia del tribunal arbitral y que este último posteriormente la haya negado, constituye una invalidación parcial o total de lo decidido por el Tribunal. El Tribunal estimó la competencia

del tribunal arbitral con base en las pruebas y argumentos que le fueron presentados en su momento por las partes, la cual cumplía con lo necesario para estimar la competencia del tribunal arbitral, requerida por el Tribunal para dictar las medidas provisionales.

Una vez constituido, el tribunal arbitral al que se haya sometido la controversia podrá, actuando conforme a los numerales 1 a 4 del artículo 290 de la Convención, modificar, revocar o confirmar las medidas provisionales dictadas por el Tribunal.

Dadas las amplias facultades de las cortes y tribunales en lo que respecta a las medidas provisionales, no es de extrañar que el artículo 89, numeral 5, de las Reglas de Procedimiento del Tribunal establezca la facultad de dictar medidas "diferentes en todo o en parte de lo requerido".¹¹

Tal y como sucedió en el caso de la Planta MOX, en el cual el Tribunal, en respuesta a la solicitud de Irlanda (9 de noviembre de 2001) de aplicación de medidas provisionales, aparentemente, adoptó por unanimidad medidas provisionales distintas a las solicitadas.¹²

Lo antes indicado es de valiosa importancia, ya que amplía las facultades de los jueces para adoptar todo tipo de medidas, que garanticen la protección de derechos y conservación de los fondos marino.

La justificación de medidas provisionales deriva del principio jurídico elemental de que la resolución del Tribunal o Corte deberá de ser efectiva y que la forma de poder asegurar su efectividad es cuando el caso aún se encuentra en proceso, conteniendo a la parte o a las partes

de perturbar la situación o encontrarse con un hecho consumado (*fait accompli*) al momento de la sentencia.¹³

Los procedimientos de medidas provisionales pueden resultar de particular interés a los Estados que enfrentan problemas de contaminación ambiental que implican daños graves al medio marino. Los ejemplos quizás estén relacionados con medidas urgentes de descontaminación o mitigación, o con medidas imparciales destinadas a evaluar el alcance del daño ambiental.¹⁴

Las medidas provisionales cobran una vital importancia en la protección del derecho de una de las partes o ambas partes y de igual forma en cuanto se refiere a la protección del fondo marino. El principio preventivo y precautorio adopta una nueva realidad ante la facultad otorgada por parte del numeral 5 del artículo 290 de la Convención.

En todo caso debería considerarse que el propio numeral 5 del artículo 290 de la Convención celebra el verdadero propósito de las medidas provisionales y el elemento de urgencia con que a veces se requiere actuar. El Tribunal ha demostrado su capacidad de actuación y respuesta ante situaciones que lo requieren, en plazos de indiscutible rapidez.

Aun no siendo el Tribunal el foro por el cual se resolverá el fondo de la controversia, podría resultar el punto clave para resolver un estado de urgencia, mediante la ordenanza de medidas provisionales, si así lo requiere o bien dejar sobre la ordenanza de medidas provisionales una base para iniciar negociaciones que podrían conllevar a una solución diplomática del conflicto.

⁷ http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/press_release_24_en.pdf

⁸ ITLOS; The Southern Bluefin Tuna Cases, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 49, pag. 980

⁹ ver resoluciones del Tribunal en <http://www.itlos.org/index.php?id=10&L=0>

¹⁰ Thomas Mensah, Provisional Measures in the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) pag. 50, 2002.

¹¹ Francisco Orrego Vicuña The International Tribunal for the Law of the Sea and Provisional Measures: Settled Issues and Pending Problems

¹² <http://www.caei.com.ar/es/programas/di/16.pdf>

¹³ J.G. Merrills, International Dispute Settlement (3rd e., 1998), pag. 129

¹⁴ NUESTRO PLANETA La revista del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente — Diciembre de 2007



REPÚBLICA DOMINICANA EN EL PROGRAMA MUNDIAL DE BOYAS DE DERIVA

REPÚBLICA DOMINICANA EN EL PROGRAMA MUNDIAL DE BOYAS DE DERIVA



De izquierda a derecha el Capitán de Fragata Pérez Carvajal, el Lic. Pelegrín Castillo, el Arq. Mario Delgado Malagón, el Ing. Pascual Prota y un miembro de la tripulación del Guardacostas, mientras lanzan la primera boya.



De izquierda a derecha, al momento de salir del Puerto de la Romana, la Sra. Judelka de Prota, el Lic. Pelegrín Castillo, el Arq. Mario Delgado Malagón, el Ing. Pascual Prota, el Capt. De Fragata Pérez Carvajal y el Alf. de Navío Manuel Montes Ureña,

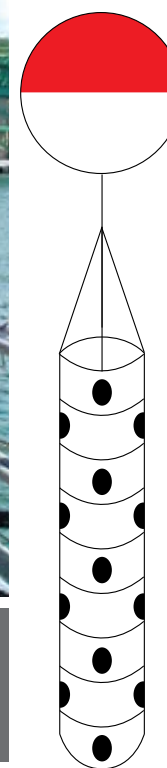


Se lanzaron dos boyas, la primera a 14 millas al Sur de La Romana, y la segunda a 22 millas en el mismo rumbo.

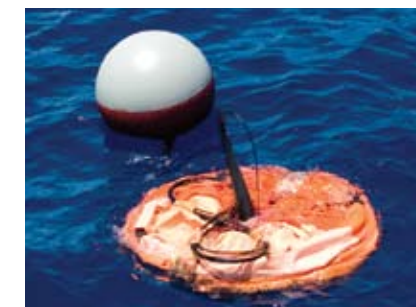


La embarcación "Nora" apoyando las operaciones de lanzamiento.

DERIVADORES:



Los derivadores oceánicos están específicamente designados para proveer mediciones SST in situ y monitorear el movimiento de agua (corrientes) en la superficie del mar. Para lograr esto, los derivadores tienen que ser cuidadosamente construidos y probados, para asegurar que su movimiento coincide con el del flujo de agua y no con el del viento. Los derivadores tienen tres secciones principales: 1) un paquete de flotación, 2) un cable, y 3) un arrastrador. El flotador provee flotabilidad y encierra los instrumentos para medir la temperatura, presión y en ocasiones, el color del mar. El arrastrador actúa como una vela y garantiza que el derivador se mueva con las corrientes oceánicas. Los derivadores son liberados desde barcos o aviones y típicamente transmiten su posición y datos durante año y medios.



La República Dominicana inició hoy de manera oficial su participación dentro del Programa Mundial de Boyas de Deriva el cual maneja el Laboratorio Marino y Oceanográfico del Atlántico de la NOAA, que tiene las siglas en inglés de AOML. El ingreso al Programa se hizo a través de la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR), que es la Institución responsable de este en el país. La actividad contó con el apoyo de la Marina de Guerra, quien es parte del Consejo Directivo de la ANAMAR.

Se lanzaron dos boyas, la primera a 14 millas al Sur de La Romana, y la segunda a 22 millas en el mismo rumbo. Estas boyas transmiten in-

formación al satélite de su ubicación y la temperatura del agua. Tienen una vida útil de 18 meses, por lo que son de mucha utilidad por la data que ofrecen y porque además nos indican la dirección de las corrientes marinas. A través de la página web de AOML podemos seguir la ruta de cada una de las boyas de deriva que hay en todo el mundo, ver cómo se van moviendo y obtener la data producida.

En la actividad participaron el Lic. Pelegrín Castillo, Diputado de la FNP, el Ing. Pascual Prota, Presidente de la ANAMAR, la Sra. Judelka de Prota, el Arq. Mario Delgado Malagón, Director Técnico de la ANAMAR, el Alf. De Navío M de G Manuel Montes Ureña,

también de la ANAMAR; por la Marina de Guerra, el Capt. De Fragata Pérez Carvajal, Sub-Director del Dpto. de Operaciones Navales de esa Institución, y toda la tripulación del Guardacostas "Sirius", desde el cual se realizó la navegación y se hizo el lanzamiento. Nos acompañó también la lancha "Nora" propiedad de los Sres. Miguel Grisolia (Macho) y Arturo Quezada, comandada por el Capt. De Navío AND Arq. William (Pichy) Vega, coordinador de la Región Este dando apoyo a la operación.

CORRIENTES OCEÁNICAS Y CAMBIOS CLIMÁTICOS



CORRIENTES OCEÁNICAS Y CAMBIOS CLIMÁTICOS

ING. CARLOS MICHELÉN



A

Actualmente el pensamiento científico de avanzada entiende que el calentamiento global está afectando los patrones típicos de circulación de las aguas marinas y consecuentemente del transporte de calor asociado a este proceso. Eso es realmente una terrible amenaza para todos.

El transporte térmico masivo que ocurre desde milenios en el planeta a través del movimiento de grandes masas de agua y de volúmenes inimaginables de agua marítima ha jugado un papel fundamental en la aparición y desarrollo de la civilización en el planeta. Cualquier cambio en este sistema conllevaría un rápido cambio en el clima mundial capaz de amenazar la propia existencia humana.

Qué tipo de amenaza? Tomemos en cuenta que la energía transportada en forma de calor por las corrientes marinas sobrepasa nuestra imaginación y va mucho más allá de las cifras humanas que describen la energía que usamos como civilización. A manera solo de ilustración o de pro-

vocación de la imaginación consideremos que cada segundo el Caribe envía veintiséis millones de metros cúbicos de agua caliente hacia la costa Este de Norteamérica y Europa Occidental. Esta transferencia es parte de la Corriente del Golfo que en total implica un caudal de ochenta millones de metros cúbicos. Esta corriente se desplaza a unos 1.8 metros por segundo y llega a tener una anchura de hasta mil kilómetros.

Consideremos ahora el aspecto térmico asociado a los volúmenes y caudales antes mencionados. La temperatura promedio del agua de los océanos en superficie es de 17.5 grados Celsius. La máxima es de alrededor de treinta y seis grados Celsius y la mínima de menos dos grados Celsius. Si las corrientes marinas cambiaran sus velocidades o se detuviesen el paisaje terrestre sería desolador.

La mecánica asociada a este inmenso transporte de calor involucra los volúmenes de agua de las corrientes superficiales (10%) tanto como los

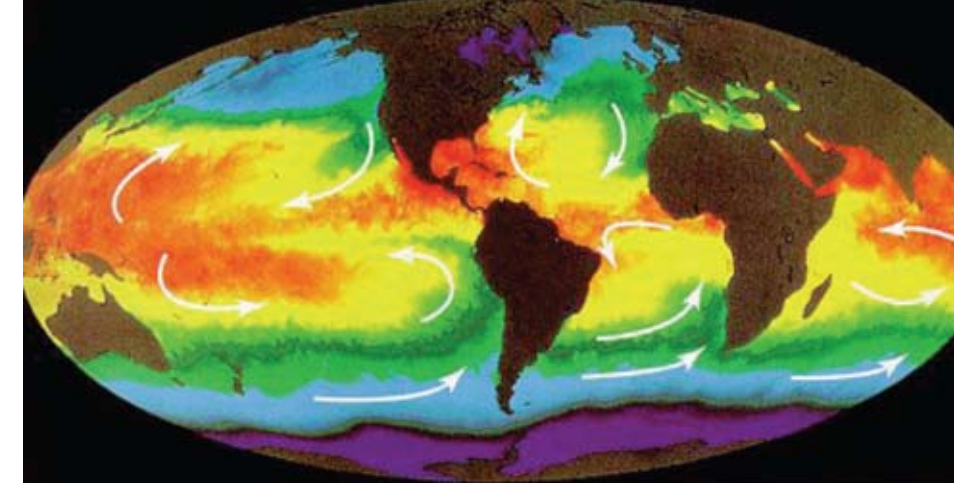
volúmenes de las corrientes profundas (90%). Un mayor contenido térmico implica menor densidad y por lo tanto desplazamiento hacia la superficie. Contrariamente cuando el calor es cedido desde la superficie a las masas de agua adyacentes el agua se enfría y se hace más densa, esta se sumerge entonces hacia estratos inferiores donde es captada por las corrientes de las profundidades. Completando un ciclo planetario.

Como se confirma las grandes masas de hielo de los Polos están derritiéndose continuamente a consecuencia del incremento de calor atmosférico y de la superficie del mar. El agua procedente de esos hielos es agua dulce, de menor densidad que el agua salada, y tiende a quedarse en superficie aun después de enfriarse... Esa es la razón fundamental de la reducción de las velocidades del flujo de corrientes global o del Gran cinturón Transportador térmico Oceánico

Mantener el clima como lo conocemos es una proeza en gran parte oceánica. Sin el sistema de transporte de calor oceánico los trópicos serían un infierno y las latitudes más al Norte y más hacia el Sur verdaderos desiertos de hielo. Los Estados Unidos y Europa vivirían en la edad del hielo mientras nosotros escasamente podríamos sobrevivir al calor.

El problema esencial es el primer párrafo de este artículo. Los científicos piensan que el deshielo que está ocurriendo en los polos está reduciendo la velocidad de las corrientes marinas y que esto podría en muy poco tiempo, en solo una o dos décadas traer un cambio brusco del clima mundial.

La catástrofe económica y social conllevaría consecuencias sobre toda la biosfera. La tecnología como la conocemos hoy sería inadecuada. Nuestras costumbres, nuestros paradigmas conductuales y las relaciones entre estados como las conocemos quedarían sin lugar. Tal vez se reviertan los flujos migratorios humanos. El proceso se podría disparar en solo unos años pero duraría varios siglos antes de retornar al estado anterior.



CORRIENTES MARINAS A NIVEL GLOBAL
Los colores representan valores de temperaturas, rojo y amarillo más calidos, verde y azul más fríos.

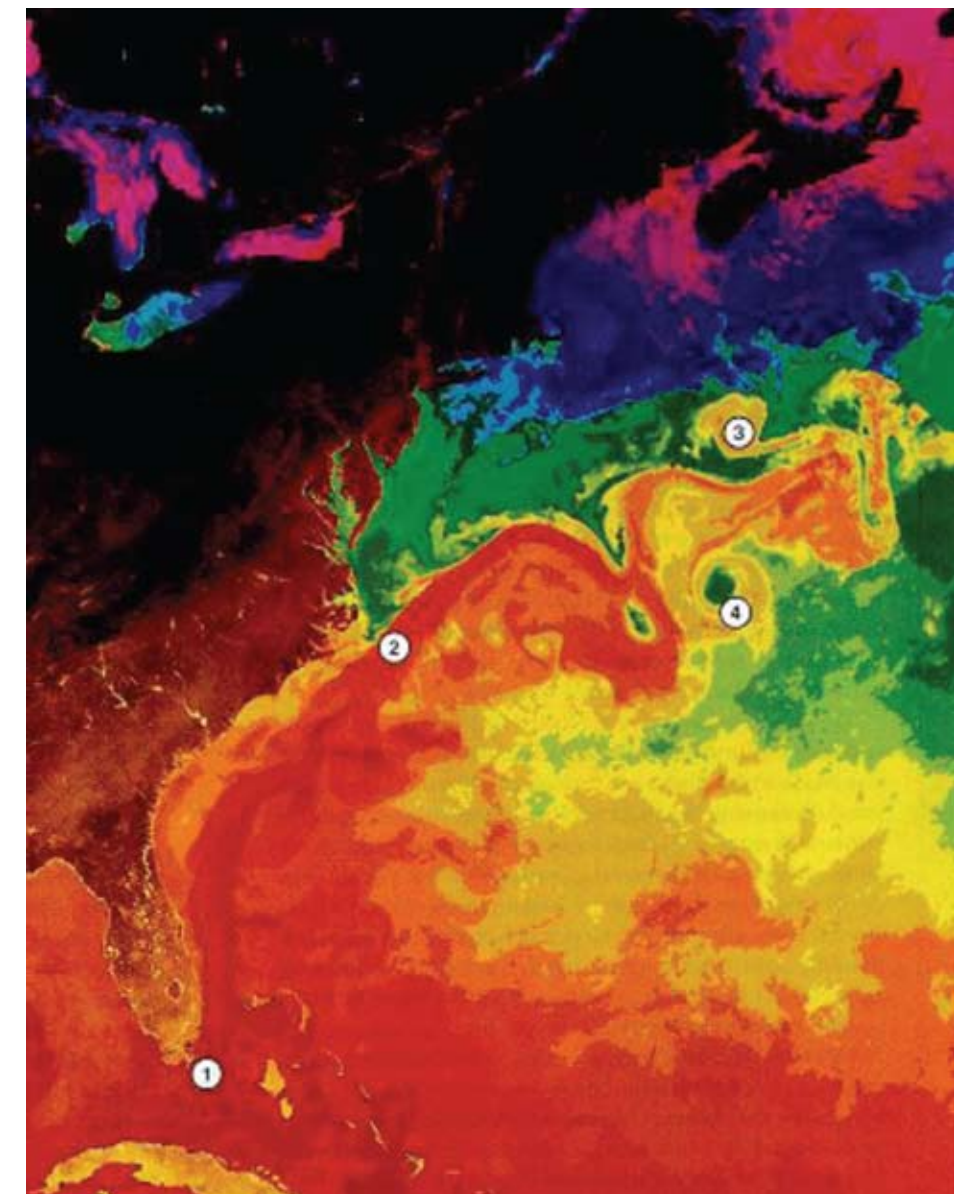


Ilustración térmica oceánica parte del Caribe y de la costa Este de los Estados Unidos. Colores rojo, naranja y amarillo altas temperaturas, tonalidades de verdes para bajas temperaturas.



PINTANDO EL MAR



Juan Misael Castillo, Primer Lugar de "Pintando el Mar"



Concurso de pintura.



Yanin Pineda, segundo lugar.



Natalia Guillermina Carmona, Tercer Lugar de "Pintando el Mar"



**AUTORIDAD NACIONAL
DE ASUNTOS MARITIMOS**