

## **RÉGIMEN JURÍDICO. EVOLUCIÓN DEL DERECHO DEL MAR**

Por ADOLFO ELICES HUECAS

### **Introducción**

Dentro del tema de este trabajo es necesario exponer, los conceptos diversos que hoy configuran el «Derecho del Mar», destacando sus antecedentes, su evolución histórica, etc., habida cuenta que la reglamentación de «la mar», no sólo conforma la realidad social de una nación como España, tan entrañablemente «marinera», con repercusión no sólo en lo estratégico sino también, en lo económico, dado que el tráfico marítimo, entre otros bienes, servicios y régimen portuario, son unidades de sensible importancia teniendo en cuenta que, el 90% del total de las importaciones y el 80% de las exportaciones españolas, en toneladas pasan por los puertos, indicadores de su importancia.

Por otro lado, se consideran de dominio público, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental. La normativa vigente ha establecido la prevalencia de la publicidad de este dominio natural facilitando además su inscripción registral estableciéndose medidas complementarias para coordinar la actuación de la Administración Pública y el Registro de la Propiedad, excluyéndose de esta forma la posibilidad de consolidar la apropiación por particulares de terrenos de dominio público.

España no vive de espaldas al mar. La Marina mercante y el transporte marítimo juega un papel muy relevante para la adecuada atención de las necesidades socioeconómicas, apreciándose la existencia de un interés público que demandaba la implantación de conceptos modernos en la legislación marítima nacional.

En el ámbito de la Defensa Nacional, la Armada es responsable de alcanzar los objetivos marítimos y defender los intereses nacionales en aquellas crisis o conflictos que sucedan lejos del territorio nacional. Defiende nuestros derechos de explotación en nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) y protege la soberanía en el mar territorial y zona contigua, además en caso de verse amenazada la integridad del territorio nacional, la Armada, junto a los demás miembros de las Fuerzas Armadas, participarían en su defensa.

La necesidad de disponer de normas nuevas y la creación de modernos mecanismos para conseguir un equilibrio entre los usos del mar y el aprovechamiento de todos sus recursos así como la protección y conservación del medio marino ha generado el nuevo Derecho del Mar, partiendo básicamente del Convenio de Jamaica de 1982 —Convenio para la paz no aplicable en tiempo de guerra—, marco jurídico, en el que se mueve el Derecho español, formado principalmente por:

- a) La Constitución española, en la que encontramos diversas referencias al medio marino.
- Artículo 130.1 la pesca como sector económico y medio para el desarrollo del nivel de vida de todos los españoles.
  - Artículo 132.2 considera de dominio público estatal la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.
  - Artículo 148.6 y 11 en relación con las competencias que las comunidades autónomas, podrán asumir sobre los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollan actividades comerciales y sobre la pesca en aguas interiores, el marisqueo, la acuicultura y la pesca fluvial.
  - Artículo 149.1, 2, 6, 19, 20, 21 y 23 competencia exclusiva del Estado, sobre nacionalidad, pesca marítima, Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; cables submarinos y potenciación del medio ambiente.
- b) Derecho positivo, las normas más significativas son:
- Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre la mar y sus playas. Mar territorial.
  - Ley 15/1978, de 20 de febrero, el mar y sus playas. Zona económica.
  - Ley 22/1988, de 28 julio, de Costas.
  - Real Decreto 1.027/1989, de 1 de diciembre, aprueba el *Reglamento para desarrollo y ejecución de la Ley de Costas*.
  - Real Decreto 1.027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo.
  - Ley 27/1992, de 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

## Antecedentes históricos

El Derecho marítimo, en España, tenía un tratamiento como parte integrante del Derecho mercantil, muy anterior al Código de Comercio del año 1829. En las Ordenanzas de Bilbao (1737), el Derecho marítimo aparece unido al Derecho terrestre, pero nunca perdió la nota «particularista» que caracterizó su evolución histórica, hasta alcanzar «autonomía» frente al Derecho mercantil.

Si el Derecho marítimo, hacia referencia a la distribución de lo privado sobre lo público y por tanto una clara referencia al Derecho privado, dada su integración en el Derecho mercantil, en el pasado siglo, los tratadistas introdujeron el calificativo de «internacional» situándolo como una rama del Derecho público, utilizándose la denominación, Derecho Internacional Marítimo.

El término Derecho del Mar adquiere carta de naturaleza en las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960 obteniendo dicha denominación, en la III Conferencia de Naciones Unidas originarias, del Convenio de Jamaica de 1982.

El concepto jurídico sobre el mar adyacente a la tierra, surge en la baja Edad Media en las ciudades mercantiles italianas que reivindicaron jurisdicciones marítimas exclusivas, reclamaciones basadas en la defensa contra los piratas que encubrían impuestos a la navegación, todo lo cual partía del concepto de la «libertad de los mares».

La bula *Inter caetera* promulgada el 4 de mayo del año 1493 por el papa Alejandro VI, resolvía las disputas entre España y Portugal, ratificada por el Tratado de Tordesillas del año 1496 que entonces eran los «dueños» del hemisferio occidental y se pretendía evitar conflictos entre dos naciones católicas, estableciéndose que todos los mares y tierras descubiertas o por descubrir al este de una línea recta trazada a 100 leguas marinas de las islas de Cabo Verde, pertenecían a España, y las situadas al oeste, pertenecían a Portugal.

En el siglo XVI surgen dos nuevos conceptos: *mare liberum* significaba la libertad de los mares, criterio defendido por las potencias navales y *mare clausum* concepto que significaba el derecho de un Estado a reivindicar todas las aguas que pudiera defender. En el siglo siguiente, estas teorías alcanzan el punto álgido, Inglaterra reivindica las aguas limítrofes a las islas británicas, hasta que el jurista holandés Hugo Van del Groot insiste en el principio de la libertad de los mares, como requisito indispensable para la expansión del comercio.

Aspecto litigioso lo constituye en el siglo XVIII, la anchura de las aguas territoriales, surgiendo el límite de las tres millas y en contraposición los países escandinavos fijarían la legua marítima, siendo aplicada con mayor generalidad, ampliándose hasta seis millas; en 1927 la URSS amplía su jurisdicción hasta las 12 millas, distancia que se normaliza a tres, en la Conferencia de La Haya del

año 1930, aceptándose además el principio de una zona contigua más allá de dicho mar, donde los Estados tenían competencia sobre aduanas, sanidad y de seguridad.

Concluida la Segunda Guerra Mundial se desarrollan y explotan los yacimientos petrolíferos en las costas norteamericanas y la aplicación de nuevas tecnologías van a facilitar su explotación. Ello motivó la «declaración del presidente Truman de 1945» en la que expresaba que:

«El Gobierno de Estados Unidos considera los recursos del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental cubierta por el alta mar pero contigua a la costa de Estados Unidos, como pertenecientes a los mismos y sometidos a su jurisdicción y control.»

Significando el derecho a explotar en exclusiva los recursos naturales más allá de los límites del mar territorial y a determinar que la importancia del mar no sólo está en la pesca o en la navegación también en su explotación.

La declaración Truman no tenía su fundamento en los conceptos de seguridad o defensa, era motivaciones económicas en interés del Estado costero. En base a esta teoría, los Estados Americanos del Sur, Chile, Perú, El Salvador, etc., establecerían su jurisdicción en materia de pesca sobre un espacio de 200 millas, además México y Argentina se reservan la plataforma continental incorporando el mar subyacente que la cubre.

Otra innovación, deviene de la declaración de Santiago de Chile del año 1956 que constituye una nueva ideología marina y por lo tanto la introducción de nuevos conceptos jurídicos, al afirmarse el «derecho de los Estados ribereños sobre los recursos de sus mares adyacentes, son necesarios para aumentar el nivel de vida de sus pueblos». Esta declaración tuvo gran influencia en el desarrollo del mar, fijándose por primera vez la «zona marítima de 200 millas». Las potencias marítimas no admitieron la fijación de la nueva extensión de la zona marítima, basándose en que la única norma válida entonces era la «regla de la tres millas para las aguas territoriales». Los países del Pacífico Sur y Perú, hicieron efectiva su nueva posición de soberanía marítima extendiéndola hasta las 200 millas.

En el año 1958 tuvo lugar la Conferencia de Ginebra, en la que se adoptaron cuatro convenios:

- El mar territorial y su zona contigua.
- La plataforma continental.
- Alta mar.
- La pesca y la conservación de los recursos vivos en alta mar.

Posteriormente, en el año 1960 se celebra también en Ginebra, otra Conferencia de la ONU, con participación de 87 países, Estados Unidos presenta, una pro-

puesta sobre el mar territorial cuya extensión la fijaba en seis millas, más otras seis de zona de pesca, pospuesta que no prosperó, por sólo un voto.

Fracasada la anterior Conferencia, el embajador de Malta, Arvin Pardo en las Naciones Unidas, en un importantísimo discurso de sensible importancia, ante la Asamblea General, dijo:

«... el hombre, que domina actualmente la tierra, vuelve a la profundidad de los océanos. Su penetración en las profundidades puede señalar el comienzo del fin del hombre y, en consecuencia, de la vida como la conocemos en la tierra. Sería una oportunidad extraordinaria para echar bases sólidas para un porvenir próspero y pacífico para todos los pueblos.»

Esta nueva postura es el punto de partida para la creación de una Comisión sobre Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos, a la que se le encomendó la elaboración un borrador de Tratado, partiendo de la necesidad de canalizar la riqueza de las plataformas continentales sobre todo el pescado y el petróleo que obligaban a los países ribereños a defender tales riquezas, a la vez que abordar otras problemáticas, las reivindicaciones de algún tipo de jurisdicción más allá de las 12 millas o de los 200 metros de línea isobática, así como otros temas menores.

La Comisión de Fondos Marinos concluye su trabajo en el año 1973 cuyo borrador no obtiene la aceptación general, disolviéndose la citada Comisión, convocándose por resolución de la ONU la III Conferencia del Mar, celebrándose la primera fase en Nueva York en diciembre de 1973 aprobándose el Reglamento de la Conferencia cuyos objetivos eran entre otros:

«... el establecimiento de un régimen internacional equitativo para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, la definición precisa de la zona y una serie de temas conexos tales como las relacionadas con los regímenes de alta mar, la plataforma continental, el mar territorial, su anchura y la cuestión de los estrechos internacionales, la zona contigua, la pesca, la conservación de los recursos vivos de la alta mar, la protección de los derechos preferenciales de los Estados ribereños, la protección del medio marino, la prevención de la contaminación y de la investigación científica.»

### **La III Conferencia del Mar de Naciones Unidas y el Convenio de Jamaica**

La III Conferencia del Mar de Naciones Unidas, iniciada en Nueva York continua para desarrollar los temas de fondo, el 20 de junio de 1974 en Caracas, acudieron 56 Estados y determinadas Organizaciones Internacionales que envían observadores, tuvo una duración de nueve años hasta cristalizar en el Convenio de Jamaica que tuvo lugar el 10 de diciembre del año 1982.

El Convenio consta de 320 artículos, nueve anexos y cuatro resoluciones, 117 Estados lo firmaron de los 141 representados en Jamaica, 23 Estados se limitaron a la firma del acta y sólo uno, Turquía no firmó, 130 naciones aportaron su firma afirmativa y 4, Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela, se manifestaron en contra y 17 se abstuvieron, entre los que se encontraban la mayoría de los países occidentales.

El resultado positivo del Convenio de Jamaica es la reglamentación del Derecho del Mar, donde ha sido la primera vez en tratar la utilización de los espacios marinos y sus recursos, elaborando nuevos conceptos jurídicos, como la ZEE, la libertad de tránsito en favor de los países sin litoral, la protección del medio marino, la preservación de las especies, el régimen aplicable al paso de los navíos y aeronaves, los límites de las zonas marítimas, etc.

Es de resaltar que el contenido del Convenio de Jamaica, ha sido suficientemente divulgado sin que todavía haya entrado en vigor. La postura obstruccionista de Estados Unidos en lo relativo a la explotación minera oceánica como obstáculo a la iniciativa privada más la oposición soviética a la clausura de favor de los primeros inversionistas constituyeron impedimentos suficientes para que el citado Convenio no sea todavía el instrumento útil para conformar la realidad del medio marino.

### **Espacios marinos, conceptos y su problemática**

Las definiciones que vamos a considerar relativas a los diferentes espacios marinos son las contenidas en el Convenio de Jamaica que enlazaremos con los aceptados por España y plasmados en la LPEMM.

#### *Aguas interiores*

Son de plena soberanía del Estado ribereño de las mismas. El artículo 8 del Convenio de Jamaica las define como «las que están situadas en el interior de la línea de base del mar territorial». El artículo 7 de la LPEMM son «las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales». Este precepto confunde las aguas interiores con las internas formadas por ríos, lagos, etc., si bien unas y otras, constituyen las llamadas «aguas nacionales», en las que se pueden incluir el mar territorial y la zona contigua o «aguas jurisdiccionales».

#### *Bahías*

Presentó dificultades la adopción de un criterio unificador para la elaboración de su concepto. El artículo 10 del Convenio de Jamaica reproduce íntegramente el texto elaborado en el Convenio de Ginebra del año 1958 define las bahías:

«Como toda escotadura bien determinada, cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como una bahía, si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.»

Las bahías históricas son un régimen de excepción al concepto anterior. Son las que un Estado considera que se encuentran bajo su soberanía exclusiva. Se les aplica la regulación de las aguas interiores. Por ejemplo las bahías de Cancale en Francia y Bristol en la Gran Bretaña.

### *Mar territorial*

El Convenio de Jamaica afirma que:

«La soberanía de un Estado se extiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores a una zona de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de mar territorial», añadiendo que «esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de este mar.»

El problema de su límite fue fijado en 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base.

El artículo 7 de la LPEMM dice:

«Es mar territorial aquel que se extiende hasta una distancia de 12 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.»

Con anterioridad, el artículo 1 de la Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre el mar, sus playas y el mar territorial, incorpora, en armonía con la Convención de Ginebra del 29 de abril del año 1958 la definición del mar territorial y fija la anchura de ese espacio marítimo, así como la resolución de la delimitación, tanto interior (hacia la tierra), como exterior (hacia la alta mar o los mares territoriales de otros Estados) de la zona.

«La soberanía del Estado español se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, el mar territorial adyacente a sus costas, delimitado sobre la columna de agua, el lecho, el subsuelo y los recursos de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente.»

En cuanto al límite interior del mar territorial se determina por la línea de bajamar, escorada y en cuanto al límite exterior del mar territorial se determinará por una línea trazada de modo que los puertos que le constituyen la encuentren en una distancia de 12 millas náuticas de los puertos más próximos de las líneas

de base a partir de los cuales se mide la anchura del mar territorial de los países vecinos y de aquellas cuyas costas se encuentren frente a las españolas más allá de una línea media, determinada de forma que todos sus puntos sean equidistantes.

Finalmente el artículo 3.2 de la Ley 22/1988, de Costas, sigue el criterio del artículo 132.2 de la Constitución, al considerar como bienes de dominio público marítimo-terrestre, el mar territorial y las aguas interiores con su lecho y subsuelo.

### *Plataforma continental*

Este concepto es una innovación cuyo antecedente lo constituye, la declaración del presidente de los Estados Unidos, Truman de 28 de septiembre del año 1945, al señalar como aspectos de extensión marítima el suelo y el subsuelo, y por tanto la explotación del mar.

El artículo 76 del Convenio de Jamaica entiende por plataforma continental:

«El lecho y el subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorial hasta el borde exterior del margen continental, o hasta una distancia de 200 millas marinas en los casos en el que borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.»

Las propuestas formuladas para la demarcación de los límites marítimos, de la plataforma continental, consistieron en que los límites deben ser equidistantes de la costa de cada Estado y la idea de que para trazar la línea deben seguirse principios equitativos. A tal fin el Convenio señala que la delimitación de la plataforma continental se realizará mediante acuerdo, utilizando cuando sea adecuado, la línea media de equidistancia y siempre teniendo en cuenta las diferentes circunstancias concurrentes.

### *Puertos*

En España la LPEMM, regula en los artículos 2, 3, 4, 5, 12 y 13, los puertos, las instalaciones marítimas, los puertos e instalaciones exceptuados del ámbito de su aplicación y las llamadas reserva de zonas. En el anexo a la Ley, se recoge la clasificación de los puertos españoles de interés general, ubicados en las comunidades autónomas.

Se distinguen las siguientes clases y conceptos de puertos:

- Puertos marítimos constituidos por el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

- Los puertos deberán reunir las siguientes condiciones físicas y de organización:
  - Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.
  - Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.
  - Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.
  - Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.
  - Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones de eficacia, rapidez, economía y seguridad.
- Los puertos marítimos pueden ser comerciales y no comerciales. Asimismo los puertos marítimos se pueden considerar de interés general en atención a la relevancia de su función en el sistema portuario español.
- Se consideran instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio constituidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o a facilitar el tráfico portuario.
- Los puertos de interés general para ser considerados como tales tienen que serles de aplicación algunas de las siguientes circunstancias:
  - Realizar actividades comerciales marítimas internacionales.
  - Su zona de influencia comercial tiene que afectar de forma relevante a más de una comunidad autónoma.
  - Servir a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
  - El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
  - Sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyen elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.
- Los puertos comerciales son aquellos que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, siendo éstas las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

*Sensu contrario*, no son puertos comerciales:

- Los puertos pesqueros, destinados exclusivamente a la carga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o para servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, avituallamiento, reparación y mantenimiento.
- Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.
- Los que estén destinados para ser utilizado exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.
- En los que se establezca una combinación de los usos anteriormente reseñados.

Existen áreas excluidas del ámbito de la LPEMM consignadas en los artículos 12 y 13 referidas a los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias cuya competencia ejercerá el Ministerio de Defensa y las llamadas «reserva de zonas» constituidas por espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias necesarias para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil.

El Convenio de Jamaica, en su artículo 11 se refiere a los puertos señalando que:

«A los efectos de la delimitación del mar territorial, las instalaciones portuarias permanentes más adentradas en el mar, que formen parte del sistema portuario, se consideraran como parte de la costa.»

El Estatuto de Ginebra del año 1923 define los puertos «a los frecuentados normalmente por buques de mar que sirven para el comercio exterior». Su regulación se encuentra por el Derecho Internacional de los espacios marinos y por Convenio y el Estatuto de Ginebra antes reseñado.

### *Zona contigua*

El profesor Gilbert Gidel, fue el que creó este concepto cuya finalidad es la de fijar una zona transaccional intermedia entre el mar territorial y el alta mar. El Convenio de Jamaica al admitirse una anchura de 12 millas para el mar territorial, la zona contigua no podrá extenderse más allá de las 24 millas, contadas desde la línea de base utilizada para la medición del mar territorial.

El artículo 7 de la LPEMM no se aleja del Convenio de Jamaica sobre la limitación de las 24 millas. Dice textualmente que la zona contigua es:

«La que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las 24 millas náuticas contadas desde las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquélla.»

## *Zona Económica Exclusiva (ZEE)*

Este concepto rompe los tradicionales de mar territorial y alta mar, más el de la zona contigua. En el supuesto del mar territorial al Estado ribereño le correspondía ejercer su competencia con algunas limitaciones y en el caso de la alta mar, se admitía el criterio de la libertad toda vez que la zona contigua se la consideraba integradas en el de alta mar.

La declaración de Chile del año 1952, suscrita por Chile, Ecuador y Perú, estos países aumentaron la soberanía y jurisdicción exclusiva de sus aguas territoriales hasta una distancia mínima de 200 millas marinas, incluyendo el suelo y el subsuelo.

Posteriormente, Argentina y Uruguay formulan declaraciones relativas al establecimiento de la soberanía al mar adyacente y al subsuelo de las zonas submarinas y adyacentes a su territorio hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de sus aguas suprayacentes permitan la explotación de los recursos naturales de dicha zona.

Las anteriores posturas y criterios vienen a identificar, al mar territorial con el mar patrimonial, según el criterio anteriormente expuesto por los países americanos y en otros supuestos con la zona económica.

El Convenio de Jamaica regula la ZEE estableciendo su ordenación jurídica en favor del Estado ribereño, así como las obligaciones y derechos de los otros Estados, fijando su anchura hasta una distancia de 200 millas, así como otras cuestiones relacionadas con la conservación y utilización de los recursos vivos, el derecho de los Estados sin litoral y otros Estados ribereños, etc.

El artículo 7 de la LPEMM define la ZEE como la que se:

«Extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquélla.»

Anteriormente, la Ley 15/1978, de 20 de febrero, que determina la ZEE, la había definido de la misma manera que luego recogería el reseñado artículo 7 de la LPEMM, si bien en la Ley 15/1978, se añadía el derecho a la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marinos y de las aguas suprayacentes.

En el supuesto de los archipiélagos, el límite exterior de la zona económica se medirá a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas e islotes que respectivamente los componen, de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago.

### *Alta mar*

Actualmente no se discute por la doctrina, la libertad de los mares, consagrada en el Convenio de Ginebra de 1958 que estableció la libertad de navegación, la libertad de pesca, de colocación de cables submarinos y de sobrevuelo.

Los artículos 86 a 120 del Convenio de Jamaica, contienen un conjunto de reglas relacionadas con la alta mar abierta a todos los Estados con o sin litoral marítimo y con un conjunto de libertades relativas a la navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, de pesca, de investigación científica, etcétera.

Existen restricciones al principio general de la libertad de la alta mar debidamente reglamentadas y referidas a dos supuestos:

- Derecho de visita se refiere a la disposición que tiene un barco de guerra para enviar en alta mar una lancha, al mando de un oficial para comprobar la nacionalidad de un barco extranjero, que no tenga inmunidad de jurisdicción y que se suponga la presunción de que:
  - Realizar actividades de piratería o trata de esclavos.
  - Efectuar transmisiones no autorizadas.
  - Carecer de nacionalidad o tener la misma del buque que lo ha detenido para efectuar la visita aunque haya enarbolado un pabellón extranjero o se haya negado a izar la bandera.

Este derecho está reservado exclusivamente para los buques de guerra:

- Derecho de persecución consistente en el derecho que tiene el Estado ribereño en perseguir a un buque extranjero cuando tenga fundados motivos para estimar que ha infringido la normativa siempre que concurren los requisitos siguientes:
  - Encontrarse en la aguas interiores, mar territorial, zona contigua o aguas archipelágicas del Estado del buque perseguidor.
  - Si se inicia en la zona contigua bien sea por transgredir alguno de los derechos para cuya protección se ha creado la zona contigua.

### *Fondos marinos*

Su regulación tiene su antecedente en la teoría formulada por el embajador de Malta, Arvin Pardo, sobre *common heritage*, tiene su apoyo en los avances tecnológicos que permiten la explotación de los fondos marinos a profundidades desconocidas en tiempos anteriores.

La protección, partiendo de la creación de un organismo a nivel internacional, de los fondos marinos y de su explotación con fines únicamente en interés de la humanidad y su utilización con fines pacíficos desemboca en la creación de la Comisión de Fondos Marinos por acuerdo de la Asamblea General de Naciones

Unidas y la declaración de los fondos marinos y oceánicos «patrimonio común de la humanidad».

El Convenio de Jamaica considera la existencia de una zona constituida por los «fondos marinos, suelos oceánicos y un subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional».

Asimismo se establecieron los mecanismos para la exploración y explotación de los fondos marinos para lo cual todas las actividades de remoción y extracción de minerales destinados a su explotación será supervisado por la autoridad internacional facultándola para realizar su propia explotación a través de la creación de la «empresa» que autorizará a las privadas para realizar contratos y adquirir derechos sobre las explotaciones.

### *Límites de los espacios marinos*

El Convenio de Jamaica pone especial énfasis en la delimitación marítima. Admite como válido la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial que es la línea de bajamar a lo largo de la costa. Los dos métodos utilizados han sido el llamado «trazado paralelo» se traza una línea que marca el límite exterior del mar territorial paralela de la costa y el «llamado de arcos en círculo», con un radio equivalente a la anchura del mar territorial a lo largo de todos los puntos que formen la costa, método utilizado frecuentemente en los trabajos de cartografía.

España, teniendo en cuenta la configuración de nuestras costas y la situación geográfica de nuestras islas es partidaria del sistema de la equidistancia que nos beneficia excepto en la de Canarias-Madeira y la desembocadura del Guadiana. Sin embargo Argelia, Francia y Marruecos nuestros vecinos, no son partidarios en absoluto de este método. En lo que se refiere a la pesca conviene recordar la problemática ocurrida en el 1995 como consecuencia de los conflictos pesqueros soportados por los pescadores españoles y portugueses que faenaban en la línea de las 200 millas náuticas en aguas canadienses y marroquíes, resueltos a través de los órganos específicos de la Unión Europea (UE) y un país tercero; con efecto de 1 de diciembre del año 1995 después de permanecer amarrados los barcos en sus puertos de origen (españoles y portugueses) seis meses Marruecos recibirá una compensación económica, la UE le concede 80.000 millones de pesetas en ecus para poder faenar en sus caladeros, los barcos de los países comunitarios.

### **Status jurídico del buque**

El Convenio Internacional de Bruselas, de 29 de noviembre del año 1969 contiene una definición doble del buque:

- Nave apta para la navegación, cualquiera que sea su tipo.

- Artefacto flotante, excepto las instalaciones o aparejos destinados a la explotación y explotación de los recursos del fondo de los mares, de los océanos o sus subsuelos.

El artículo 149.1.20 . de la Constitución española considera al buque como parte del territorio nacional con el derecho de enarbolar la bandera de España prevista en el artículo 4.1. del citado texto. La LPEMM, en el artículo 8.2 define el buque, previa una clasificación de la flota civil española, considera el buque civil, cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecta al servicio de la Defensa Nacional; el número 3 del citado artículo añade otro concepto, el de buque mercante, como todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, incluidos los dedicados a la pesca y finalmente en el número 4, incluye la plataforma fija, considerándola como artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado a él.

Los buques desde el marco del Derecho del Mar pueden ser mercantes y buques de Estado. Los buques mercantes son entes jurídicos a los que les son aplicables exclusivamente, las normas del Derecho Mercantil Marítimo.

Los buques del Estado son los que realizan servicios oficiales de carácter público, como los buques de guerra, de policía, de investigación científica, etc. Los buques de guerra, conforme a las normas del Derecho Internacional, gozan en alta mar de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de la bandera que enarbola.

En cuanto a su nacionalidad, el Convenio de Jamaica, determina la necesidad de que exista un vínculo real entre el barco y el Estado a cuyo efecto existirá un registro de barcos por cada Estado, de cuya inscripción se genera el derecho a usar el pabellón del Estado al que pertenece y a gozar de la nacionalidad de dicho Estado.

El citado Registro, lo contemplan los artículos 75 y 76 —alude al abanderamiento cuyo efecto es el de ostentar la nacionalidad española—, de la LPEMM, lo que supone la incorporación a nuestro Derecho positivo, los principios de la III Conferencia del Mar de Naciones Unidas, sobre esta materia.

Lo anterior no debe inducir a confusión con la utilización de diferentes banderas reconocidas para poder transmitir mensajes.

El Convenio de Jamaica atribuye al Estado del pabellón, el ejercer de manera efectiva su jurisdicción y el control en materias administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón y establecer los medios necesarios para garantizar la seguridad en la mar así como en los casos de

incidentes que impliquen responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán u otras personas del servicio del barco. Sólo se incoarán procedimientos para dirimir las pertinentes responsabilidades ante las autoridades del Estado del pabellón o del Estado de la nacionalidad de las personas objeto de imputación, nunca por las de cualquier Estado.

También, conforme al Convenio anteriormente reseñado, los Estados costeros tienen la obligación de disponer y mantener un servicio de búsqueda y salvamento procurando a tal fin instrumentar acuerdos regionales con los Estados vecinos.

En España, el artículo 89 y siguientes de la LPEMM, instrumenta una entidad de derecho público denominada «Sociedad de salvamento y seguridad marítima» cuyo objeto es la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda al tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores, lo que significa que España ha trasladado a su derecho positivo, los acuerdos de la Convención de Jamaica, sobre el mantenimiento de los servicios de búsqueda y salvamento.

### **Contaminación del medio marino: tratamiento jurídico**

La sensible importancia del transporte marítimo internacional con gran densidad de tráfico tiene un aspecto negativo, los accidentes, los vertidos a la mar de los crudos y productos químicos transportados, la contaminación de los océanos, el deterioro de las costas, cuyas consecuencias son imprevisibles, sobre los recursos marinos como la pesca, efectos ecológicos, todo lo cual contribuye a un mayor riesgo y deterioro del medio que precisa de un control y limitación para un mejor tratamiento institucional a través de la cooperación internacional.

En esta dirección, diferentes Organizaciones incluida la ONU, vienen adoptando medidas para reducir los efectos de la contaminación. La Conferencia de Estocolmo de 1972 elaboró una declaración de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente. La propia ONU y las instituciones especializadas tales como la Organización Mundial de la Salud, Organización para la Agricultura y la Alimentación, UNESCO y el Programa de la ONU para el Medio Ambiente acordaron llevar a efecto el estudio de los aspectos marítimos directamente relacionados con la contaminación.

Los principios a que hacia referencia la Conferencia de Estocolmo se referían a:

- Los Estados tienen el deber de evitar la contaminación marina.
- Los Estados tienen la responsabilidad de asegurar que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción no dañen el ambiente de otros Estados o áreas no incluidas en la misma.

- Los Estados deben conseguir y contribuir al desarrollo del Derecho Internacional y establecer medidas de compensación a las víctimas de la contaminación.

El Convenio de Jamaica, base de la III Conferencia del Mar de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece la obligación por parte de los Estados de proteger el medio marino constituyendo un principio fundamental cuya implantación se realizó a partir del año 1982.

El principio fundamental consignado se completa con la legislación de cada Estado y con las medidas contenidas en el Convenio dirigidas a controlar e impedir la contaminación, cuando las descargas de sustancias tóxicas perjudiciales y nocivas proceden de fuentes terrestres, de la atmósfera o por vertidos.

Así en la LPEMM, existen un conjunto de preceptos que recogen esta preocupación de garantizar, el ámbito portuario, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad e higiene, así como la prohibición de los vertidos o emisiones contaminantes, en el dominio público portuario así como los procedentes de buques o medios en los que España ejerce soberanía o jurisdicción se regularán por las normas específicas aplicables y por los Convenios suscritos sobre estas materias.

Asimismo, se establecen un conjunto de previsiones tendentes a regular la recepción de residuos petrolíferas y químicas y de aguas sentinas y para la limpieza de aceites, de grasas y de los productos contaminantes en las zonas portuarias y en los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como establecer los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames, la protección del medio ambiente marino y la lucha contra la contaminación del medio marino.

### **Bienes de dominio público marítimo-terrestre**

El título primero, «Bienes de dominio público marítimo terrestre», capítulo primero, «Clasificación y definiciones», de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, artículo 3, enumera los siguientes bienes clasificados de dominio público marítimo terrestre estatal:

- La ribera del mar y de los ríos que incluye:
  - La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos.
  - La línea de pleamar máxima viva equinoccial.
  - Las marismas, las albuferas, marjales, los terrenos bajos inundados debido al flujo y reflujo de los mares.
  - Las playas o zonas de depósito de materiales, dunas con o sin vegetación.

- El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo.
- Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.
- Las acciones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar.
- Los terrenos ganados al mar como consecuencias de obras.
- Los terrenos invadidos por el mar que forman parte de su lecho.
- Los acantilados verticales en contacto con la mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación.
- Los islotes en aguas interiores y mar territorial.
- Los terrenos colindantes con la ribera del mar por incorporación al dominio público marítimo-terrestre.
- Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima.
- Los puertos e instalaciones portuarias.
- Las islas formadas por causas naturales, en el mar territorial o en aguas interiores o en los ríos y las playas.

### **Organización jurisdiccional: Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la Asamblea, el Consejo y la Secretaría**

#### *La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos*

Es el órgano dedicado principalmente a la concesión de licencias para la explotación del espacio oceánico y la distribución de los beneficios obtenidos.

A través de esta estructura internacional, los Estados adheridos al Convenio de Jamaica, organizarán y controlarán las actividades de los fondos marinos, muy especialmente con la finalidad de que su administración se realice de acuerdo con la normativa del Convenio de Jamaica.

#### *La Asamblea*

Está constituida por todos los Estados de la Convención que automáticamente sean miembros de la Autoridad. Su competencia es la de formular la política general en el marco de su competencia. El procedimiento seguido para la actuación de sus miembros, es el de la mayoría de dos tercios, siempre que la mayoría la formen los miembros presentes participantes en el periodo de sesiones.

#### *El Consejo*

Debe estar constituido por 36 miembros elegidos por la Asamblea de éstos, 18 responden al concepto de intereses especiales y los otros 18, de acuerdo con el principio de la representación geográfica equitativa. Entre sus facultades figuran las de la concertación de los acuerdos con las Naciones Unidas, el control de las actividades de la zona, la presentación del presupuesto, etc.

## *La Secretaría*

Es el órgano de gestión de la Autoridad. El secretario general lo nombra la Asamblea por recomendación del Consejo.

## *El Tribunal del Derecho del Mar*

Surgió de la necesidad de disponer de un órgano adecuado para resolver de forma pacífica las posibles desavenencias surgidas entre los Estados integrantes del Convenio de Jamaica. Desde los trabajos de la III Conferencia del Mar se viene poniendo de manifiesto, la necesidad de disponer de los necesarios instrumentos para el arreglo pacífico de las controversias emanadas de la observancia o inobservancia de la normativa surgida del nuevo Derecho del Mar.

Los Estados integrantes del Convenio de Jamaica, tendrán la libertad de acudir libremente para dirimir sus controversias de uno o más de los órganos jurisdiccionales siguientes:

- Tribunal del Derecho del Mar, es un órgano colegiado constituido por 21 miembros independientes, designados entre aquellas personas de reconocido prestigio, competencia, integridad y equidad en materias relacionadas con el Derecho del Mar, elegidos por votación secreta, mediante reunión de los Estados convocados por el secretario general de la ONU en primera reunión. Se confecciona una lista formada por dos nombres que propone cada Estado.
- La competencia de este Tribunal gira sobre todas las controversias consignadas en el Convenio de Jamaica y aquellas otras figuradas en otros instrumentos que confieran competencia al Tribunal. La resolución del Tribunal es definitiva y obligatoria únicamente para las partes intervinientes en el litigio.

Forma parte del Tribunal del Derecho del Mar, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, cuya competencia se extiende a los asuntos siguientes:

- Las disidencias que surjan entre un Estado-Parte y la Autoridad sobre una decisión adoptada por la Asamblea, el Consejo o cualquiera de sus órganos que constituyan infracción al Convenio de Jamaica.
- Las disidencias que surjan entre un Estado parte y la Autoridad sobre una decisión adoptada por la Asamblea, el Consejo o cualquiera de sus órganos que constituyan infracción al Convenio de Jamaica.
- Las que surjan entre un nacional de un Estado-Parte y la Autoridad, sobre una decisión adoptada directamente a esta persona.
- Las denuncias por violaciones a las normas de la Convención sobre actividades realizadas en la zona.

- Las disidencias referidas al carácter internacional de personal de la Secretaría de la Autoridad así como la suspensión de los privilegios y derechos derivados de la condición de sus miembros.
- Las controversias surgidas entre un Estado y un nacional de otro Estado, o entre nacionales de distintos Estados referente a la interpretación del contenido de un contrato celebrado entre ellos o en cuanto a las actividades efectuadas en la zona.

Las disidencias de los Estados-Partes, pueden también sustanciarse ante otros órganos jurisdiccionales, por ejemplo la Corte Internacional de Justicia; un tribunal arbitral y ante un tribunal arbitral especial, sobre diferentes controversias relativas a la protección y conservación del medio marino, cuestiones de navegación, etc.

## Bibliografía

- ALBIOL BIOSCA, G. *El régimen jurídico de los fondos marinos internacionales*. Madrid, 1984.
- «Armada Española», oficina de Relaciones Públicas del Gabinete de AJENA.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. Y. *Barsegov. Convenios internacionales marítimos*, Editorial Bosch, Barcelona 1986.
- *Anuario de Derecho Marítimo*, volumen III. Editorial Bochs, Barcelona 1990.
  - *Estudios de Derecho Marítimo*. Editorial Bosch, Barcelona 1993.
- CERVERA PERY J. *El Derecho del Mar. Evolución, contenido, perspectivas. (De las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*. Editorial Naval, Madrid 1992.
- CORRAL SUÁREZ, M. *La conservación de los recursos biológicas del mar en el Derecho Internacional vigente*. Zamora 1993.
- DÍAZ FRAILE, J. M.<sup>a</sup>. *El dominio público marítimo-terrestre. Exégesis y comentario del Título Primero de la Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas*. Madrid 1989.
- Departamento de Transporte y Obras Públicas. Comunidad Autónoma del País Vasco, 1995.
- El océano. De los conflictos a la cooperación*. Moscú 1985.
- HERNÁNDEZ IZAL, I. *Derecho Marítimo (I)*. Barcelona 1984.
- *Derecho Marítimo (II)*. Barcelona 1988.
- JIMÉNEZ PIERNAS, C. *La revisión del estatuto territorial del Estado por el nuevo Derecho del Mar (El caso de los Estados archipiélagos)*. Alicante 1990.
- «La reforma del Derecho Marítimo». Congreso de Bilbao 1993.
- LANZA, U. *Nuovo Diritto del Mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*. G. Giappichelli editore. Torino 1993.
- LORD CHORLEY. *Derecho Marítimo*. Editorial Giles, O. C. Barcelona 1959.
- MARTÍNEZ PUÑAL, A. *Los derechos de los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa en la zona económica exclusiva. (Participación en la explotación de los recursos vivos)*, Santiago 1988.
- ORIHUELA CALATAYUD, E. *España y la delimitación de sus espacios marinos*. Murcia 1989.

- ORREGO VICUÑA, F. *Derecho Internacional del Mar*. Editorial Progreso, Chile 1988.
- *Droit de la Mer*. Djamchid. París 1990.
- PEDONES, A. *Droit de la Mer*. Institut Etudes Internationales de París. Editions París 1990.
- POCH, A. *La actual revisión del Derecho del Mar*. Madrid 1974.
- RIQUELME COLLADO, A. *España ante la Convención sobre el Derecho del Mar*. Las declaraciones formuladas, 10 de octubre de 1982. La III Conferencia del Mar de Naciones Unidas. Secretariado de Publicaciones, Universidad de Murcia 1990.
- SAURA ESTEPA, J. *Límites de mar territorial*. Editorial Bosch, Barcelona 1996.
- SOLÍS GUILLÉN, E. *Derecho oceánico. Cultura Jurídica Naval. Derecho Marítimo Mercantil*. México 1987.
- YTURRIAGA BARBERÁN, J. A. *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*. Madrid 1993.