

# EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XI)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



## Jurisdicción civil (buques extranjeros)



E entiende, en términos generales, por jurisdicción civil la competencia que ejerce el Estado para conocer las actividades de sus nacionales en relación con sus bienes, estado civil, familia, etc., así como para dirimir las posibles controversias que surjan de dichas actividades.

En esta materia, la regla fundamental que se aplica en el Derecho del espacio oceánico, en relación con el mar territorial, es la de respetar en principio al buque extranjero

civil, y en su consecuencia el Estado ribereño no debe detener ni desviar de su derrota a un buque extranjero que cruce por su mar territorial para ejercer la jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo. Dicho Estado tampoco podrá adoptar contra ese buque medidas de ejecución o precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que hubiera incurrido con motivo de, o durante, su navegación a su paso por las aguas del Estado ribereño.

Sin embargo, las disposiciones anteriores no impiden el derecho del Estado ribereño a adoptar, respecto de un buque extranjero, que se detenga en el mar territorial o pase por él procedente de las *aguas interiores*, las medidas de ejecución y las precautorias en materia civil que permitan su legislación.

Las disposiciones sobre esta materia están contenidas en el Convenio de Jamaica en su artículo 28 y son las mismas que aparecen en la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

## Jurisdicción penal (buques extranjeros)

Por jurisdicción penal se entiende la facultad que asiste al Estado ribereño para conocer de los delitos que se cometan a bordo de los buques que arbolan su pabellón en alta mar, o bien de los que se cometan a bordo de un buque extranjero en los casos previstos por el Derecho del Mar, así como para esta-

blecer las sanciones y las medidas necesarias para la prevención de tales delitos.

Las disposiciones precisas aplicables para esta materia están contenidas en el artículo 27 del Convenio de Jamaica, que repite los conceptos de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

En principio, la jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ser ejercida a bordo de un buque extranjero que pasara por el mar territorial para detener a alguna persona o realizar alguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

- a) Si el delito tiene consecuencias en el Estado ribereño.
- b) Si el delito es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial.
- c) Si el capitán del buque o el agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón han solicitado la asistencia de las autoridades locales.
- d) Si tales medidas son necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

Por otra parte, el Estado ribereño puede adoptar las medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones de un buque extranjero, cuando dicho buque pase por el mar territorial procedente de las aguas interiores.

En todos estos casos, el Estado ribereño, a solicitud del capitán, debe avisar al agente diplomático o consular del Estado del pabellón antes de adoptar cualquier medida y facilitar el contacto entre tal agente y la tripulación del buque. En caso de urgencia, el aviso se dará mientras se adopten las medidas. Asimismo, las autoridades locales deberán tener en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención y de qué forma han de llevarla a cabo.

Salvo en cuestiones concernientes a la protección y preservación del medio marino, o con respecto a las violaciones de leyes y reglamentos aplicables a la zona económica exclusiva, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por dicho mar, sin entrar en las aguas interiores.

## Ley del pabellón

El término se confunde al identificarla algunos tratadistas con la nacionalidad, pero puede definirse como «el derecho que tiene un Estado para otorgar su nacionalidad a una embarcación determinada». De conformidad con el

vigente Derecho del Mar, ningún buque puede ostentar más de una nacionalidad.

No debe confundirse la Ley del pabellón, que es un concepto eminentemente jurídico, con el empleo de diferentes banderas reconocidas por el código marítimo internacional para transmitir determinados mensajes o autenticar diversas situaciones (auxilio, epidemia a bordo, averías, saludos, etc.).

En principio, la bandera que ostenta una embarcación indica su nacionalidad, si bien dicho pabellón no la prueba de forma absoluta. Pero entre los deberes que tiene el Estado del pabellón, el Convenio de Jamaica señala el de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre buques que arboven su pabellón (art. 94), pero, asimismo, existen otros deberes específicos, tales como:

- a) Mantener un registro de los buques que arboven su pabellón, en el que figuren sus nombres y características, excepto de aquellos buques que por sus reducidas dimensiones estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.
- b) Ejercer la jurisdicción de conformidad con su Derecho interno sobre cada uno de los buques que arboven su pabellón, y sobre el capitán, oficiales y tripulación, en cuanto se refiere a cuestiones administrativas, técnicas y sociales que guarden relación con el buque.

Además, todo Estado debe adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la mar, sobre todo lo que respecta a: a) construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque, y b) dotación de los buques, así como las condiciones de trabajo y capacitación de las tripulaciones.

El artículo 94 del Convenio de Jamaica menciona de forma amplia cada una de las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la mar. Al respecto, entre otras cosas, dispone que:

«Todo Estado se encargará de que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente cualificadas en relación con cualquier accidente o cualquier incidente de navegación en alta mar, en el que se haya visto implicado un buque que arbole su pabellón, y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones del otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón cooperará con el otro Estado en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente o incidente de navegación.»

Debido a las facilidades que conceden determinados países, tales como Panamá y Liberia, un elevado número de buques han adoptado la nacionalidad

de estos países, aunque en realidad mantienen contactos más estrechos y completos con otros Estados. De aquí que se diga que estos buques navegan bajo una bandera o pabellón de conveniencia, figura ésta mirada con recelo por el Derecho Internacional del Mar.

## Libertades de alta mar

Se han estudiado ya al contemplar el término *alta mar*; sin embargo, debe añadirse algo sobre la libertad de construcción de islas artificiales, que es una de las nuevas libertades que el Derecho del Mar ha añadido a las cuatro tradicionales de alta mar.

En el Convenio de Jamaica, artículo 60, se reglamenta por primera vez en la historia del Derecho Internacional esta nueva libertad, cuya creación obedece a los notables progresos de la ciencia y la tecnología. Cabe aclarar que, según dicho texto, la libertad de construir islas artificiales se aplica no sólo a la alta mar, sino también a la zona económica exclusiva, en la inteligencia de que en este espacio corresponde al Estado ribereño el derecho exclusivo de construir, así como de reglamentar y autorizar la construcción, explotación y utilización de tales islas, sobre las cuales ejerce jurisdicción exclusiva.

En cuanto a la última de las nuevas libertades, la libertad de investigación científica, desde los trabajos de la primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra en 1958, una serie de delegaciones propuso ya que se incorporara como una de las libertades de alta mar la libertad de investigación científica marítima. Sin embargo, en aquellas fechas la propuesta no tuvo eco y fue desechada.

No obstante, como resultado de los notables avances tecnológicos y científicos en el campo marino y de las corrientes progresistas que en muchos aspectos han conformado al Derecho del Mar, se ha reconocido en la última Conferencia del Derecho del Mar, que dio como resultado el Convenio de Jamaica, la libertad de la investigación científica como una de las libertades de la alta mar, reconocimiento que se encuentra establecido en dicho texto en su artículo 87, inciso f.

Dicha libertad consiste en el derecho que tienen todos los Estados, independientemente de su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, a efectuar investigaciones científicas marinas con sujeción a los derechos y a los deberes de los demás Estados, según lo dispone el Derecho Internacional y teniendo en cuenta la tesis del consentimiento del Estado ribereño, y este derecho o libertad con una mayor relevancia cuando se trata de la realización de tales actividades en la zona internacional, o sea, en el área de los fondos marinos y oceánicos, situada fuera de la jurisdicción nacional.

No debe confundirse, sin embargo, esta libertad de investigación científica, sancionada por la III Conferencia del Mar, con la llamada *libertad de investi-*

*gación de los mares*, que según las grandes potencias consistía en la facultad de realizar toda clase de investigaciones científicas en cualquier espacio marino sin tener que sujetarse a reglamentación alguna. El abuso en el ejercicio de esta clase de actividades, cometidas generalmente en contra de los intereses de los países en desarrollo, explica el empeño de estos países en pedir la revisión de los principios tradicionales del Derecho del Mar aplicable en la materia, en el sentido de propugnar la creación de los principios fundamentales de un ordenamiento jurídico que reglamentase en forma adecuada el ejercicio de estas actividades.

No es posible concebir, dado el avance extraordinario de la ciencia y la tecnología marítima, que las actividades que se desarrollan en el espacio oceánico carezcan de un ordenamiento jurídico adecuado. El establecimiento de un marco normativo, incluido en el Convenio de Jamaica, contribuye a la protección de los derechos e intereses de los Estados y, como hemos visto en su correspondiente voz, se dictan normas muy taxativas para los espacios sometidos a soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños, pero no se oculta también la importancia que una buena reglamentación orgánica tiene para el delicado equilibrio de la ecología del medio marino en general.

