

EL REGIMEN JURÍDICO DE LA SEGURIDAD MARITIMA

Manuela Gea Fernández
Capitán Auditor

INTRODUCCIÓN

En 1977, con la creación del Ministerio de Defensa desaparece la organización tradicional de la Fuerzas Armadas en Ministerios separados. La responsabilidad de la acción del Estado en los espacios marítimos, hasta entonces competencia del Ministerio de Marina, se divide entre distintos organismos de carácter civil o policial, con la idea general de separar funciones de tipo administrativo o de orden público de aquéllas que tienen relación con la Defensa y que constituyen el núcleo principal de la actividad de la Armada.

El tiempo y la experiencia han demostrado que la mar, espacio de interés nacional y soporte de múltiples actividades, resulta menos apta para la compartimentación de responsabilidades que la Administración del Estado. Solo la coordinación y colaboración de todas las agencias competentes ha ofrecido resultados eficaces.

La situación competencial actual se caracteriza por la concurrencia en el ámbito nacional de una pluralidad de órganos, civiles y militares, coexistiendo en un mismo espacio, el marítimo.

Así mismo, se ha puesto de manifiesto la necesidad de articular la coordinación, cooperación y apoyo mutuo de dichos órganos a fin de aumentar el nivel de integración de esfuerzos en aras de un resultado eficaz.

Como espacio físico continuo, libre de barreras y fronteras, la mar resulta un medio óptimo para la expansión de riesgos y amenazas por lo

que se hace necesario mantener una permanente colaboración con la Comunidad Internacional en materia de seguridad.

En esta situación de cooperación internacional y confluencia en el espacio marítimo de múltiples agencias para la seguridad, se subraya la importancia del marco normativo que aporta legitimidad a la actuación policial del Estado en la mar.

1. SEGURIDAD Y VIGILANCIA MARITIMA

1.1. LA SEGURIDAD MARÍTIMA COMO ACTIVIDAD DE COOPERACIÓN CÍVICO MILITAR E INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS Y LUCHA CONTRA LAS AMENAZAS EN EL ENTORNO MARÍTIMO

El término «Seguridad Marítima» puede entenderse bien referido a la seguridad de la navegación y del medio ambiente marino, como así se concibe en el ámbito del Ministerio de Fomento, o bien como un conjunto de medidas cívico militares encaminadas a contrarrestar las amenazas y minimizar los riesgos contra la integridad física de las personas, los bienes, las infraestructuras y el medio ambiente así como contra la estabilidad de la sociedad, la actividad económica, el comercio y cualquier otra actividad legítima en el entorno marítimo de interés para España.

Centrándonos en esta segunda acepción, la Seguridad Marítima podría definirse, en términos generales, como una actividad cívico militar, de prevención de los riesgos y de lucha contra las amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento de ese entorno y en la capacidad de actuación que representan los medios estatales y la adecuada cobertura legal.

En concreto la Seguridad Marítima se centra en hacer frente entre otros a los siguientes riesgos y amenazas:

- Terrorismo internacional
- Proliferación de armas de destrucción masiva
- Inmigración ilegal
- Tráfico ilícito de estupefacientes.
- Tráfico ilícito de armas
- Contrabando.
- atentados contra los flujos energéticos.
- Piratería.
- Expolio patrimonio subacuático.

Es importante, reseñar en este punto, que de las amenazas descritas que pueden atentar contra los intereses de la comunidad internacional en el entorno marítimo sólo el terrorismo internacional constituye una novedad.

Las conexiones detectadas y probadas entre este y otras actividades delictivas desarrolladas en el espacio marítimo tales como el tráfico ilícito de drogas, la piratería, la inmigración ilegal etc ponen de manifiesto la necesidad de luchar contra ellas de una manera global.

Junto al objetivo de prevención y lucha contra tales riesgos y amenazas la Seguridad Marítima persigue a su vez garantizar el libre ejercicio de las actividades lícitas de índole marítima que tanto influyen en el sostenimiento de la economía mundial cual es por ejemplo la actividad pesquera.

Por su parte, resulta necesario unificar conceptual y geográficamente el ámbito de trabajo en que estas actividades cívico-militares se desarrollan, ámbito este descrito con el término «entorno marítimo» con el que se significan todas aquellas zonas y materiales que se encuentran: en, sobre, debajo, adyacentes o en la frontera con cualquier mar y océano u otra ruta navegable incluyendo cualquier actividad relacionada, infraestructura, personas, mercancías, buques o cualquier otro tipo de transporte relacionado. El espíritu de colaboración que debe presidir la Seguridad Marítima, exige de un intercambio de información permanente entre los diversos agentes civiles y militares competentes que permita conocer y comprender globalmente la situación y evolución de este entorno.

Del análisis efectuado hasta el momento resulta evidente el por qué de la dimensión cívico-militar de la Seguridad Marítima Así y a pesar de que las competencias tanto en materia de lucha contra dichos riesgos y amenazas como de seguimiento y control de las actividades marítimas lícitas, están distribuidas, de forma aún incipiente, dentro del ámbito nacional entre diversos organismos civiles y militares, son varios los motivos o razones que aconsejan llevar a cabo una aproximación entre ellos cada vez mayor a fin de obtener un resultado óptimo. Con el fin de conseguir éste, se ha desarrollado un nuevo concepto denominado «la actuación por capas», el cual consiste en la organización flexible y coordinada de todas las actividades de Seguridad Marítima en el entorno marítimo, atendiendo a criterios geográficos, competenciales y en determinados casos por razones de oportunidad o por la adecuación de medios y capacidades.

Efectivamente dentro del entorno marítimo existen áreas, más o menos definidas dentro de las cuales se desarrollan actividades de Seguridad Marítima específicas (puertos, terminales de carga, alta mar ...) pudiendo

ocurrir que en cada una de ellas exista un organismo con competencias exclusivas o por el contrario y como es lo más habitual que convivan varios de aquellos y que cada uno se especialice en un ámbito de trabajo concreto. Asimismo puede ocurrir que el organismo competente para una cierta actividad no disponga, en el momento preciso de desempeñar esta, de los medios apropiados requiriendo el apoyo de otro.

Lo que se pretende conseguir en suma, a través del referido concepto, es aumentar el nivel de integración de esfuerzos en todas las actividades de seguridad y respetando la distribución de competencias establecida legalmente, crear un mecanismo con la suficiente flexibilidad para que el apoyo mutuo entre todos los organismos involucrados quede garantizado.

En este ámbito nacional, inspirado en la cooperación cívico militar, se están promoviendo varias *iniciativas de Seguridad Marítima* que respetando la legislación internacional incorporada a nuestra normativa y a la que se hará referencia más adelante, permiten la persecución y enjuiciamiento de las actividades criminales e ilegales en el ámbito marítimo extraterritorial español. Ejemplo de ello lo es la reciente Ley Orgánica 13/2007 de 19 de noviembre para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas que modifica el apartado 4 del arto. 23 de la Ley Organica del Poder Judicial y modifica el apartado 1 del arto. 313 del Código Penal, así como el apartado 1 del arto. 318 bis del mismo Cuerpo Legal.

No obstante y aún antes de ser modificado el artículo 23 apartado 4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial la jurisprudencia ya resolvía en tal sentido. Así cabe citar la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 21 de Junio de 2007 estimatoria del recurso de casación formulado por el Ministerio Fiscal contra sentencia dictada por la Sección Sexta de la Audiencia Provincial de las Palmas de Gran Canaria, la cual considera competente a la Jurisdicción española para conocer del delito arriba referido en un caso en que los imputados son localizados por Salvamento Marítimo a cincuenta y cinco millas al sur de la isla de Gran Canaria, en una embarcación tipo cayuco con cincuenta y cinco inmigrantes de origen subsahariano a bordo, siendo todos ellos embarcados y trasladados a puerto español.

Para tal conclusión el Tribunal Supremo se basaba en la coexistencia del principio de territorialidad con el de la matrícula o el pabellón y con el real o de protección de los intereses que trata de amparar bienes jurídicos propios del Estado, con independencia del lugar en que se cometa el ataque.

Así, siendo la inmigración ilegal uno de los problemas más graves a los que se tiene que enfrentar hoy día nuestro país, resulta fundamental disponer de soporte legal para actuar contra los patrones de las embarcaciones.

España dispone de una estructura compleja que trata de asignar cada una de las facetas de riesgo y cada escenario de actuación al organismo que ha acumulado mayor experiencia. Desde esta distribución de responsabilidades que será analizada más adelante a lo largo de esta exposición, nuestra Administración ha desarrollado mecanismos de trabajo inter-agencias tales como: acuerdos de colaboración, sistemas de intercambio de información, foros y grupos de trabajo con la participación de empresas marítimas... y todo ello en un intento de coordinar los diferentes esfuerzos que se realizan en orden a la protección de los intereses comunes.

En cuanto a su dimensión internacional, la mayoría de riesgos y amenazas descritos afectan por igual al resto de la comunidad internacional, por lo que la lucha contra aquellas debe tener forzosamente un componente internacional para ser realmente efectiva. De hecho «la actuación independiente» por regla general estará avocada al fracaso dada la extensión física del entorno marítimo así como la permeabilidad de sus fronteras.

En este marco la tendencia consiste en conformar un entramado en el que Organizaciones como la ONU, la OMI, la Unión Europea o la OTAN, apoyándose en la existencia de intereses comunes, coordinen e impulsen la aplicación por parte de los Estados, de los principales mecanismos de Seguridad Marítima disponibles. Tal es el caso de los nuevos Convenios internacionales desarrollados para generalizar el uso de sistemas automáticos de identificación y para ejercer el control de los buques mercantes y los movimientos portuarios, así como, en general, para mejorar las medidas de policía marítima («Law Enforcement») en puertos y aguas territoriales y la vigilancia marítima por parte de las fuerzas navales.

En este ámbito internacional y sin ánimo de ser exhaustivos, las principales *iniciativas* en materia de Seguridad Marítima, son las siguientes:

La Seguridad Marítima en el marco de Naciones Unidas

Naciones Unidas, antes ya de la entrada en escena del terrorismo internacional como amenaza emergente, había desarrollado varias convenciones para proporcionar un marco legal que permitiera fortalecer la Seguridad Marítima en algunos de los campos más amenazados. La existencia de estos supone un respaldo jurídico fundamental para gran parte del esfuerzo en la lucha contra las actividades delictivas en la mar.

Por su alcance y contenido los Convenios de Naciones Unidas más relevantes son:

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, ratificada por Instrumento de 20 de diciembre de 1996

Es esta una de las normas de Derecho Marítimo más reconocidas y respaldadas internacionalmente, si bien conviene advertir que aún son muchos los países que no reconocen su contenido. En ella se definen los distintos espacios marítimos así como el régimen jurídico aplicable a cada uno de ellos. Se prevén además ciertos mecanismos que resultan indispensables para el ejercicio de acciones de la Seguridad Marítima como el derecho de persecución o el de visita y registro.

No obstante, y a medida que la seguridad en el mar se ha visto cuestionada por la aparición de nuevas amenazas no existentes al tiempo de esta Convención han ido desarrollándose otros Convenios con la finalidad de ampliar la capacidad de autodefensa de la comunidad internacional.

Convenio de Naciones Unidas sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS) de 1974, modificado el 12 de diciembre de 2002

En principio este Convenio estaba dirigido exclusivamente a dictar normas a nivel mundial sobre Seguridad de la Navegación, sin embargo a raíz de los atentados del 11 de septiembre se detectó la necesidad de establecer medidas para solventar algunas vulnerabilidades que el entorno marítimo presentaba frente al terrorismo internacional. Así se amplió su contenido y se introdujo un nuevo capítulo en el articulado. En concreto los gobiernos signatarios se comprometieron a asumir una normativa dirigida principalmente a las autoridades portuarias y a las compañías navieras, para fortalecer la seguridad de los puertos, los buques, la carga y en general la actividad portuaria y el transporte marítimo.

La modificación al SOLAS incluye también para facilitar el seguimiento del tráfico marítimo la adopción del sistema AIS (Automatic Identification System) para buques de más de trescientas toneladas.

Convenio de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988

Este Convenio hecho en Viena en fecha 20 de diciembre de 1988, contempla en su artículo 17, las actuaciones que los Estados pueden llevar a cabo para impedir el tráfico ilícito de drogas por mar. Para la aplicación del mismo se dicta Acuerdo número 156 del Consejo de Europa hecho en Estrasburgo el 31 de enero de 1995. De acuerdo al referido Convenio los

signatarios se comprometen a cooperar en todo lo posible para eliminar el tráfico. Asimismo, se prevé la posibilidad de que las partes concierten acuerdos o arreglos bilaterales y regionales para llevar a la práctica las disposiciones de este artículo o hacerlas más eficaces. En cumplimiento de esta previsión y atendido el referido Acuerdo, en el deseo de reprimir tal tráfico, respetando el principio de libertad de navegación se concertó en Lisboa a fecha 2 de marzo de 1998 el Tratado entre el Reino de España y la República Portuguesa para la represión de drogas en el mar.

Protocolo contra el tráfico ilícito de inmigrantes por tierra mar y aire que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional

Este Protocolo contempla en su artículo 8 las medidas acordadas por los Estados parte para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes por mar. El «modus operandi» fijado es muy similar al previsto en la Convención de Viena para la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes.

Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego sus piezas y componentes y municiones que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional

Este Protocolo surge ante la necesidad de prevenir, combatir y erradicar la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego a causa de los efectos perjudiciales de tales actividades para la seguridad de cada Estado y región y del mundo en general.

Convenio de Naciones Unidas para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima hecho en Roma el 10 de marzo de 1988 y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental hecho en Roma en 1988. Instrumentos SUA actualmente en proceso de enmienda. Protocolos de 2005

Los Instrumentos SUA de 1988 regulan el embargo o aseguramiento, la detención e incluso la extradición de los presuntos delincuentes en la comisión de una serie de ilícitos penales cometidos a bordo.

Sin embargo, dadas las características del terrorismo internacional del siglo XXI, los tipos delictivos previstos en los Convenios de 1988 resultan demasiado limitados. Así las amenazas terroristas mediante el uso de

armas o material biológico, químico o nuclear no fueron previstas en la redacción de aquellos. Adolecen también de una falta de facultades expresas y claras para que funcionarios de terceros países puedan embarcarse en aguas internacionales en buques que enarbolan la bandera de un tercer Estado ya sea para inspeccionar, incluso para detener a presuntos terroristas y asegurar armas, amén de asistir a embarcaciones que se encuentren bajo los efectos de posible ataque terrorista.

En los Protocolos SUA 2005 no existe definición de los términos «terrorismo» o «terrorista» ya que al ser estos de enmienda y no Tratados Internacionales de nuevo cuño se ha mantenido la referencia a actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y de las plataformas fijas.

Los Instrumentos SUA de 2005 articulan pues normas de carácter procesal a partir de las cuales se ejercen actos de autoridad de Estados a bordo de embarcaciones de terceros países tanto en alta mar como incluso en la Zona Económica Exclusiva.

De otro lado el esfuerzo de Naciones Unidas y de la Organización Marítima Internacional en materia de terrorismo marítimo se plasma en otro tipo de instrumentos que articulan normas de naturaleza técnica para la protección de las embarcaciones, artefactos navales e incluso Instalaciones Portuarias con el fin de prevenir ataques terroristas y en caso de ocurrir estos estar en aptitud de responder con eficacia y prontitud; nos referimos concretamente al Código Internacional para la protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias de 2002 (Código PBIP) y al Sistema de Seguimiento de largo alcance (sistema LRIT), prevista su utilización a partir de Enero de 2008.

La Seguridad Marítima en el marco de la Unión Europea

La Unión Europea consta de tres pilares sobre los que sustenta toda su actuación:

- Comunitario
- Política Exterior y Seguridad Común.
- Justicia e Interior.

El conjunto de estas tres dimensiones sitúa a la Unión Europea en una posición de privilegio para hacer frente a las nuevas amenazas en el entorno marítimo.

Si bien hasta la fecha, la coordinación inter-pilar en materia de Seguridad Marítima ha sido escasa, desde mediados del 2006 se constata una progresiva tendencia a la integración de esfuerzos y conceptos.

Algunas iniciativas como la de FRONTEX (Agencia europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea, cuyo fin es fortalecer la seguridad fronteriza, garantizando la coordinación de las acciones de los Estados Miembros en la ejecución de medidas comunitarias relativas a la gestión de fronteras exteriores), en materia de inmigración, el Libro Verde de Política Marítima Europea, a cuyos aspectos de Seguridad Marítima han contribuido de manera especial los Jefes de las Marinas, el estudio de la Dimensión Marítima de la Unión Europea o el Proyecto de Capacidades de Vigilancia Marítima de la Agencia de Defensa Europea, dentro de la Política Europea de Seguridad y Defensa, empiezan a contener llamadas cada vez más claras a la necesidad de prevenir y combatir las amenazas y riesgos en el entorno marítimo.

La Seguridad Marítima en el marco de la OTAN

Tras el atentado terrorista del 11 de Septiembre, la OTAN invocó por primera vez en su historia, el Artículo V del Tratado del Atlántico Norte y como resultado de ello desplegó una Fuerza Naval en el Mediterráneo dentro de la operación ACTIVE ENDEAVOUR.

Dicha operación tras años de actividad ha conseguido crear un espacio de relativa estabilidad dentro del entorno marítimo particular del Mediterráneo, colocándose así la OTAN a la vanguardia mundial en este tipo de misiones.

Esa experiencia ha propiciado la existencia de un importante bagaje operativo y una gran implicación de la OTAN en la explotación de los nuevos sistemas implantados por la Organización Marítima Internacional, desarrollándose herramientas de trabajo que permiten agilizar la obtención, el intercambio y el análisis de datos y el concepto de conocimiento del entorno marítimo.

1.2. VIGILANCIA MARÍTIMA

La Vigilancia Marítima se define como la observación y comprobación sistemática del entorno marítimo sobre, en y bajo la superficie por cualquier medio para conseguir un conocimiento continuo y permanente de todas las actividades que en el se producen.

Además de la detección de actividades irregulares, la Vigilancia Marítima, pretende conseguir un efecto disuasorio mediante la presencia per-

manente o frecuente de medios del Estado en los espacios marítimos de interés.

La Seguridad Marítima requiere de un avance en la cooperación y coordinación de todos los esfuerzos civiles y militares que se llevan a cabo en el entorno marítimo y que obligan a una Vigilancia Común de todos los agentes implicados en esta materia.

Por su parte el carácter global, antes reseñado, de las amenazas y riesgos que pueden poner en peligro la Seguridad Marítima, hacen de esta una cuestión que traspasa las fronteras nacionales al ser comunes a todos los países de nuestro entorno demandando una Vigilancia Combinada y en profundidad de los espacios marítimos.

2. DISTRIBUCION DE COMPETENCIAS DEL ESTADO EN MATERIA DE SEGURIDAD MARITIMA

2.1. MINISTERIO DEL INTERIOR: SERVICIO MARÍTIMO DE LA GUARDIA CIVIL

El Servicio Marítimo de la Guardia Civil desempeña en las aguas territoriales españolas, las funciones que la Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo le encomienda. Así establece ésta que «...La Guardia Civil es competente para ejercer las funciones genéricas de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en aquellos lugares no asignados a la Policía Nacional incluyendo el mar territorial...»

De entre las muchas funciones atribuidas a la Guardia Civil en el entorno marítimo, son de especial interés para la Seguridad Marítima las siguientes:

- Mantenimiento del orden público y seguridad ciudadana en la costa así como en las aguas interiores de España.
- Represión de actividades relativas a la inmigración ilegal.
- Resguardo fiscal del Estado: persecución y represión del contrabando y defraudación.
- Custodia de las vías de comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos y aeropuertos.
- Custodia y vigilancia de mercancías peligrosas y nocivas en los recintos portuarios y fondeaderos.
- Terrorismo.
- Represión del tráfico ilícito de estupefacientes...

Por su parte el Real Decreto 246/1991 de 22 de febrero de creación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil dispone que «...las funciones que

la Ley Orgánica 2/1986, atribuye al Cuerpo General de la Guardia Civil, se ejercerán en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación vigente y excepcionalmente fuera del límite del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los Tratados Internacionales vigentes.

Conviene traer a colación en este punto la Ley 10/1977 de 4 de enero sobre Mar territorial la cual tras reconocer la soberanía del Estado en el mar territorial adyacente a sus costas delimita este de la siguiente forma:

- Límite interior: determinado por la línea de la bajamar escorada y en su caso por las líneas de base rectas que sean establecidas por el gobierno.

- Límite exterior: determinado por unas líneas trazadas de modo que los puntos que la constituyen se encuentren a una distancia de doce millas náuticas de los puntos más próximos de las líneas de base referidas en el punto anterior.

La Guardia Civil, con su Servicio Marítimo, se ha convertido pues en nuestra Policía General Marítima, para el mantenimiento del orden en las aguas del mar territorial.

2.2. MINISTERIO DE FOMENTO

2.2.1. Dirección General de la Marina Mercante (DIMAMER)

La Dirección General de la Marina Mercante, integrada en el Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Transportes, se rige por la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El artículo 74 de dicho Cuerpo Legal expone los siguientes objetivos, relacionados con la Seguridad Marítima:

- La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.
- La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
- La tutela de la seguridad marítima, término este que en el ámbito del Ministerio de Fomento se refiere al salvamento y rescate y lucha contra la contaminación por traducción del inglés «Safety».
- La protección del medio ambiente marino.
- La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
- El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

Amén de estos objetivos el artículo 86 de la Ley 27/1992, incide en algunas competencias concretas tales como el control sobre los buques civiles españoles o la ejecución de inspecciones y controles técnicos sobre los mismos, que a raíz de las enmiendas al SOLAS (Convenio de Naciones Unidas sobre seguridad de la vida en el mar), tienen un impacto claro sobre la Seguridad Marítima, pues están dirigidas a garantizar la adhesión de las navieras a la nueva normativa.

Es preciso insistir en que dentro del ámbito de la Marina Mercante, el término «Seguridad Marítima» viene referido a la Seguridad de la navegación y del medio ambiente marino.

2.2.2. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es una entidad pública empresarial de las previstas en el arto 43.1 b) de la Ley 6/1997 adscrita al Ministerio de Fomento quien ejerce dirección estratégica, evaluación control y eficacia en los términos de los artos 43 y 59 de la Ley 6/1997 (LOFAGE).

Se trata de un ente con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar cuyas actividades están sujetas al Ordenamiento Jurídico Privado y cuyo Presidente lo es el Director General de la Marina Mercante.

La Ley 27/1992 de 24 de noviembre, en su artículo 90 asigna a dicho ente ciertas funciones relacionadas con la Seguridad Marítima cuales son:

- La prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo en las zonas establecidas en el Convenio Internacional SAR 79.
- La prestación de servicios de prevención y lucha contra la contaminación.
- La prestación de servicios de control y ayuda al tráfico marítimo.

Siendo en este punto relevante la implantación por SASEMAR, en todos sus Centros de Control, del Sistema Automático de Identificación (AIS).

2.2.3. Organismo Público Puertos del Estado

Este organismo, dependiente del Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transportes y encuadrado por tanto en el mismo ámbito administrativo que los dos organismos anteriores, es el encargado

de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario.

Tanto por las medidas de control ejercidas por las Autoridades Portuarias en materia de seguridad, como por la importancia de la información de que dispone en su base de datos (PORTEL), la participación de Puertos del Estado en el entramado de la Seguridad Marítima Nacional es de gran importancia.

Por su parte la Ley 27/92 de 25 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante dedica su Título IV a la regulación del «Régimen de Policía» en el ámbito objeto de la misma, ámbito este con el que guardan relación numerosas disposiciones de rango inferior como la Orden Ministerial 25/ 1985 por la que se establecen las normas para las escalas de los buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españolas y su paso por nuestro mar territorial en tiempo de paz, el Real Decreto 1253/1997 sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino a puertos marítimos nacionales, el Real Decreto 1249/2003 sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos nacionales o salgan de estos y el Real Decreto 91/2003 por el que se aprueba el Reglamento de Inspección de buques extranjeros en puertos españoles.

2.3. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA: DIRECCIÓN ADJUNTA DE VIGILANCIA ADUANERA (DAVA)

La DAVA, integrada en la Agencia Estatal de Administración Tributaria del Ministerio de Economía y Hacienda, según el Real Decreto 319/1982, tiene competencias sobre «el descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español, de actos e infracciones de contrabando, ejerciendo funciones de vigilancia marítima, aérea y terrestre».

Para el cumplimiento de tales misiones cuenta con una flota de barcos inscritos en la Lista Oficial de Buques de la Armada, considerados buques de Estado, con los que acomete aquellas competencias relacionadas con el contrabando, la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes o los delitos fiscales en general.

Los miembros de la DAVA en el ejercicio de sus competencias colaboran con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y cuentan para ello con la consideración de agentes de la autoridad y derecho a portar armas.

2.4. MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACIÓN. SECRETARÍA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA (SEGEPEPESCA)

La Secretaría General de Pesca Marítima, ejerce entre otras, las competencias sobre planificación y ejecución de la política de pesca marítima y ordenación del sector pesquero así como la elaboración y planificación de la normativa correspondiente.

Aún cuando el ejercicio de la pesca como actividad económica no tiene implicaciones directas para la seguridad del Estado, sí que afecta en última instancia, al interés de los ciudadanos, por lo que existe un control de la misma a través de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Por este motivo así como por la posibilidad de generar situaciones de conflicto entre Estados más allá de sus espacios jurisdiccionales y ser susceptible de enmascarar actividades criminales en la mar, la actividad pesquera debe ser incluida en el concepto de Seguridad Marítima.

2.5. MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

En este punto es de significar la gran importancia de la acción diplomática del Estado, materializada por la actividad del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación como complemento indispensable para el ejercicio de la seguridad Marítima.

De un lado, la delimitación física de los espacios marítimos y su correspondiente reglamentación jurídica, que tanto afecta al ejercicio de la Seguridad Marítima, no está exenta de disputas y litigios entre los Estados. A este respecto conviene reseñar la existencia de la Comisión Interministerial de Política Marítima Interministerial (CIPMI) que creada en el Ministerio de que estamos tratando, por acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de abril de 1973, tiene como finalidad la de asesorar a la Administración General del Estado en cuestiones de política marítima.

Por otra parte, el Ministerio de Asuntos Exteriores, participa representando a España, en el desarrollo e impulso de la legislación internacional, la cual sirve muchas veces como elemento de apoyo para las acciones a realizar en aras de la Seguridad Marítima.

Es este Ministerio el que en acciones de represión de actividades delictivas y cuando se hace necesario el abordaje, se encarga de establecer los enlaces diplomáticos con las autoridades de los países cuyo pabellón es arbolado por los buques infractores.

2.6. COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Los Gobiernos autonómicos gozan de determinadas competencias dentro del ámbito marítimo especialmente en materia de pesca en aguas interiores y puertos no encuadrados en el Organismo Público Puertos del estado.

2.7. MINISTERIO DE DEFENSA

2.7.1. Asignación de responsabilidades a las Fuerzas Armadas

La relación de las Fuerzas Armadas con las actividades relacionadas con la Seguridad Marítima ha sido tradicionalmente considerada en toda la legislación básica de la Defensa y lo está de hecho expresamente en la Ley Orgánica 5/2005 de 17 de Noviembre de la Defensa Nacional, tanto en su vertiente nacional como internacional.

Así el artículo 13 de dicho Cuerpo legal en su apartado 1 b, dispone que en el ámbito de la Fuerza, establecida como el conjunto de medios humanos y materiales que se agrupan y se organizan con el cometido principal de prepararse para la realización de operaciones militares, se llevará a cabo el adiestramiento, la preparación y la evaluación de sus unidades y se realizarán en tiempo de paz, las misiones específicas permanentes que se le asignen, correspondiendo en particular a los Jefes de Estado Mayor según el apartado 3 b de este mismo artículo, el desarrollo y ejecución de las misiones que en tiempo de paz tengan asignadas con carácter permanente.

Por su parte, el artículo 16 de la LO 5/2005, contempla entre otros, los siguientes tipos de operaciones militares relacionadas con la Seguridad Marítima:

a) «La vigilancia de los espacios marítimos, como contribución a la acción del Estado en la mar...y aquellas otras actividades destinadas a garantizar la soberanía e independencia de España, así como a proteger la vida de su población y sus intereses.

b) El apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la lucha contra el terrorismo y a las Instituciones y organismos responsables de los servicios de rescate terrestre, marítimo y aéreo en las tareas de búsqueda y salvamento».

c) La colaboración con las diferentes Administraciones Públicas en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas conforme a lo establecido en la legislación vigente.

A su vez el Real Decreto 787/2007 de 15 de Junio por el que se regula la estructura operativa de las Fuerzas Armadas, establece en su Disposición Adicional Única que:

1. «las misiones específicas que en tiempo de paz, tengan asignadas con carácter permanente los Jefes de Estado Mayor de los Ejércitos, a las que hace referencia el Artículo 13.3 b de la LO 5/2005 de 17 de noviembre de la Defensa Nacional, incluirán aquellas actividades llevadas a cabo por la fuerza de uno de los Ejércitos en los espacios de soberanía española, en la alta mar y su espacio aéreo o en otros lugares donde resulte lícito con arreglo al derecho internacional con idea de continuidad en el tiempo y en condiciones de plena normalidad y ausencia de conflicto.

2. Dichas actividades, entre las que se incluyen las relacionadas con la vigilancia y seguridad de los espacios a que se refiere el párrafo anterior, el apoyo a la acción del estado en dichos espacios, así como la presencia militar en territorio nacional, serán definidas y asignadas a los Jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire por el Ministro de Defensa.

3. Cuando las citadas actividades requieran, conducción estratégica o empleen medios conjuntos se integrarán en la estructura operativa de las Fuerzas Armadas. A tal fin se establecerán los procedimientos necesarios».

2.7.2. La Armada como agente de control marítimo

Atribución de competencias

El artículo 16 a) de la LO 5/2005 antes mencionado, incorpora una expresión de nuevo alcance cual es la de «Acción del Estado en la Mar» con la que se alude a una actividad pública compleja, una de cuyas partes a la que se ha denominado «Acción Marítima» corresponde ejecutar a la Armada como institución responsable con carácter general de la vigilancia y protección de los intereses marítimos nacionales.

Con el fin de llevar a cabo las operaciones necesarias de vigilancia, se ha creado una Fuerza específica cual es la Fuerza de Acción Marítima, nacida como resultado de la unificación del conjunto de medios que en la anterior organización conformaban las diferentes Fuerzas de las cuatro Zonas Marítimas bajo un solo mando (Almirante de Acción Marítima). Su estructura de mandos subordinados, sus posibilidades de mando y control, y la disponibilidad de sus unidades garantizan la capacidad de respuesta de

la Armada y la integración de su esfuerzo operativo en el conjunto de la Acción del Estado en la mar.

El cometido principal de la FAM, vinculado pues a la protección de los intereses marítimos nacionales, aparece reflejado en la Orden DEF /3537/2003 de 10 de Diciembre, caracterizándose inicialmente como una actividad íntimamente ligada a la disuasión y prevención de cualquier tipo de agresión en cumplimiento de la más genérica misión que el artículo 8 de nuestra Constitución atribuye a las Fuerzas Armadas.

Por su parte la Instrucción 81/2004 sobre organización de la Fuerza de Acción Marítima, actualmente en trámite de modificación, establece que la misma estará formada por el conjunto de unidades que tienen por cometido principal prepararse para *proteger* los intereses marítimos nacionales y el control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, contribuyendo al conjunto de actividades que llevan a cabo las distintas administraciones públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo, atribuyendo al Almirante de Acción Marítima la ejecución de las actividades o misiones específicas de carácter permanente que la Armada tenga asignadas generalmente en el ámbito del control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional.

Bajo estas directrices compete a la Armada, la patrulla de los espacios marítimos, la introducción de información en el sistema de gestión del Conocimiento del Entorno Marítimo para llegar a detectar actividades que afecten a la Seguridad Marítima, especialmente para lograr el establecimiento de la situación de superficie (Recognised Maritime Picture), la salvaguarda de la libertad de navegación y del comercio marítimo, la cooperación y guía del tráfico mercante (NCAGS), que implica la gestión de crisis de la navegación mercante dentro del entorno militar en tiempo de tensión, crisis y conflicto.

Dispone además la Instrucción arriba referida, que con los buques que componen dicha Fuerza Naval, la Armada también colaborará, cuando sea requerida para ello con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en misiones de policía marítima según los acuerdos vigentes y con otros Departamentos Ministeriales en tareas de vigilancia de pesca, de investigación científica, de salvamento y de lucha contra la contaminación marítima confiriendo al Almirante de Acción Marítima, la facultad para relacionarse y coordinar la ejecución de las colaboraciones aprobadas por el AJEMA con los organismos de la Administración que tengan competencias en el ámbito marítimo en aspectos tales como pesca, tráfico marítimo, policía marítima, lucha contra la contaminación marina, investigación y trabajos científicos, labores hidrográficas, mantenimiento del patrimonio

arqueológico subacuático de interés para el Patrimonio Nacional, búsqueda y salvamento, cooperación en tareas de protección civil y transporte logístico. Se constituye pues esta Autoridad como interlocutor único de la Armada con la Administración Marítima.

La Armada asume así, en el ámbito general de la Seguridad Marítima y en términos de colaboración, otra serie de responsabilidades derivadas de los convenios «interorgánicos» hasta la fecha suscritos con las demás Agencias competentes en el entorno marítimo y que se relacionan a continuación.

Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Defensa e Interior sobre Colaboración y Coordinación de la Armada y la Guardia Civil en el ámbito marítimo

Este acuerdo firmado a fecha 14 de febrero de 2006 tiene por objeto principal impulsar la adecuada coordinación entre la Armada y la Guardia Civil en el ámbito marítimo, estableciendo procedimientos comunes para mejorar la eficacia de sus medios respectivos en la Acción del Estado en la mar.

Como objetivos específicos se señalan los siguientes:

- Establecer procedimientos para coordinar actividades y peticiones de colaboración.
- Establecer procedimientos de enlace entre las unidades de ambos organismos en la mar e impulsar la utilización de sistemas comunes de comunicación segura
 - Proponer oportunidades de adiestramiento mutuo.
 - Colaborar en programas de instrucción
 - Establecer reuniones periódicas a diferentes niveles para coordinar actuaciones.

Para alcanzar los objetivos reseñados se prevé en el acuerdo, la constitución de una Comisión Mixta de Seguimiento.

Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Defensa e Interior en el ámbito de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas

Este acuerdo, firmado también a fecha 14 de febrero de 2006, tiene como objeto formalizar el compromiso del Ministerio de Defensa de colaborar, con carácter temporal y a solicitud del Ministerio del Interior, siem-

pre que sus misiones y capacidades se lo permitan, con medios e instalaciones de las Fuerzas Armadas en apoyo de operaciones en las que el Centro de Información para la lucha contra el crimen organizado coordine unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado u otros servicios y en las que estas carezcan de los medios adecuados.

Más concretamente, las modalidades de colaboración contempladas por el acuerdo son las siguientes:

- Búsqueda, localización identificación, seguimiento e interceptación de objetivos empleando los medios o sistemas más idóneos dependientes del Ministerio de Defensa.

- Embarque en buques o aeronaves militares de agentes y medios policiales para que con sus medios o los facilitados por el Ministerio de Defensa procedan a interceptar un objetivo.

- Control y escolta de objetivos en la mar o en el aire, cumpliendo las formalidades legales establecidas.

- Facilitar en el marco de la operación, medios para el traslado de detenidos o droga al punto que la autoridad judicial determine, cuando no pueda realizarse por otra vía y existan medios adecuados y disponibles para efectuarlo.

- Cesión extraordinaria y ocasional de instalaciones para incinerar droga incautada así como facilitar medios para ello.

- Remolque del buque apresado en caso de que este no reúna las condiciones mínimas de seguridad y habitabilidad para ser tripulado y exclusivamente durante el periodo necesario hasta la llegada de un buque remolcador que realice esta tarea.

Acuerdo Conjunto de los Ministerios de Defensa y de Agricultura Pesca y Alimentación sobre inspección y vigilancia de actividades de pesca marítima

Este acuerdo firmado el 24 de octubre de 1988 define el apoyo de la Armada a la Secretaria General de Pesca (SEGEPEPESCA) en el desarrollo de las actividades de inspección y vigilancia pesquera que se materializan en un Plan General Anual en el que se contemplan de forma global las actividades necesarias en la mar, definidas en lugar, periodicidad, intensidad, etc. y en el que se plasman las líneas básicas de acción y se establecen las prioridades de forma que resulte apropiado a los fines de la Secretaria General de Pesca y practicable y aceptable de acuerdo con los medios y recursos disponibles para la Armada.

En este ámbito de la inspección y vigilancia de la actividad pesquera cabe hacer referencia a la Ley 3/ 2001 de 26 de marzo de Pesca Marítima del Estado, cuya regulación debe complementarse con la contenida en el Real Decreto 1797/99 sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española y en el Real Decreto 176/2003 por el que se regula el ejercicio de las funciones de control e inspección de las actividades de pesca marítima, sin olvidar tampoco las competencias reconocidas sobre la materia a las Comunidades Autónomas.

Acuerdo Inter- Departamental entre el Ministerio de Defensa (Armada) y el Ministerio de Fomento (Puertos del Estado) sobre intercambio de información

Este acuerdo cuyo desarrollo esta finalizado, y su firma se prevé tendrá lugar próximamente, tiene por objeto establecer un marco de colaboración sobre intercambio de información relativa al tráfico marítimo y movimientos portuarios.

En virtud de este acuerdo, la Armada dispondrá de una importante fuente de información con la que mejorar el conocimiento del entorno marítimo y fortalecerá sus relaciones con uno de los organismos más importantes en el ámbito de la Seguridad Marítima como es Puertos del Estado.

Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático

Este Plan aprobado mediante acuerdo del Consejo de Ministros en fecha 30 de noviembre de 2007 nace de la necesidad sentida de aunar los esfuerzos de todas las Administraciones competentes así como de delimitar actuaciones que maximicen la eficacia en la salvaguarda de nuestro patrimonio cultural subacuático, el cual se ve con frecuencia amenazado por actividades no autorizadas que buscan el expolio de los yacimientos para obtener objetos dirigidos a la explotación comercial.

En esta materia las competencias lo son fundamentalmente del Estado a través del Ministerio de Cultura y de las Comunidades Autónomas (conviene citar al respecto la sentencia del Tribunal Constitucional 17/ 1991 de 31 de Enero que reafirma las competencias del Estado en materia de protección del Patrimonio Histórico Español, regulada en la Ley 16/85 sin

perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas) siendo preciso articular canales de coordinación y colaboración entre ambas Administraciones.

Otros Departamentos Ministeriales que resultan también implicados en la defensa del patrimonio marino lo son el Ministerio del Interior, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente y por fin el Ministerio de Defensa. Centrándonos en este último, es preciso significar que a la Armada (Comandancias Navales) compete la concesión de los permisos de rastreo y localización de cosas hundidas destacando el Plan su papel fundamental en la arqueología subacuática por un triple motivo: En primer lugar por la densa información de documentos y archivos históricos que se tienen en este Departamento sobre barcos, naufragios, trayectos realizados etc. Segundo porque algunos de los yacimientos arqueológicos se encuentran bajo las aguas de Puertos de la Armada y Tercero porque los pecios constituidos por buques de la Armada hundidos a lo largo de la historia, se encuentren en el espacio marítimo que se encuentren, forman parte del Patrimonio Histórico Español por lo que sólo el Ministerio de Cultura en actuación coordinada con el Ministerio de Defensa (Armada) puede autorizar campañas arqueológicas sobre dichos pecios.

Este Plan «abre la puerta» a futuros Convenios de colaboración entre los Ministerios de Defensa y Cultura a fin de articular los mecanismos de cooperación oportunos, en interés de la adecuada protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

Por último en este marco de colaboración y cooperación en pro de la Seguridad Marítima, en sus dos acepciones, es de significar que la Armada mantiene relación directa con:

1) La Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, a la que recientemente se ha hecho traspaso del servicio de radioavisos hasta ahora desempeñado por el Instituto Hidrográfico de la Armada.

2) La Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, debiendo citarse en este punto el Real Decreto 1649/1998 de desarrollo del Título II de la LO 12/ 1995 sobre represión del contrabando. En concreto los artículos 20.2 d), 22.2 y 23.6.

3) El Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, figurando a través del Almirante Jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada como vocal permanente en la Comisión Interministerial de Política Marítima Interministerial (CIPMI).

4) Las Comunidades Autónomas a través de la Administración Central.

En este ámbito al que nos venimos refiriendo, de auxilio de la Armada a la acción marítima civil que desempeñan los organismos arriba relacionados y como ejemplo de la misma cabe traer a colación el Real Decreto 1217/2002 de 22 de noviembre, por el que se determinan la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, prevista en el artículo 87.4 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta comisión, presidida por el Ministro de Fomento, es el órgano que permite facilitar la cooperación y participación de las Comunidades Autónomas con litoral así como las ciudades de Ceuta y Melilla en la planificación del salvamento marítimo y de ella forma parte como vocal, tanto de la Comisión como de su Comité Ejecutivo, un Director General o Almirante del Ministerio de Defensa, así como el Real Decreto 101/2003 de 24 de enero por el que se crean los Comisionados de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente y el Coordinador del Ministerio de Defensa para las actuaciones de los respectivos Departamentos derivadas de la catástrofe del buque «Prestigie».

La concreta contribución de la Armada en materia de policía marítima referida a cada uno de los espacios marítimos

Históricamente, las funciones de la policía marítima han estado íntimamente ligadas a la actividad de la Marina de Guerra. Así y a mero título de ejemplo podemos citar diversas normas históricas como: La Real Orden del Ministerio de Marina de 3 de febrero de 1877, publicada en la Gaceta de Madrid en fecha 6 de febrero del mismo año, en la que se establecían reglas que debían ser observadas por «las fuerzas destinadas al resguardo de las costas y su peculiar servicio de celar la policía del mar territorial, la sanitaria, de pesca y navegación y persecución del contrabando» o aquellas disposiciones reglamentarias relativas a los diferentes Cuerpos de la Armada que en diferentes momentos históricos han tenido encomendadas este tipo de funciones.

Actualmente y de acuerdo con la visión expresada a lo largo de esta exposición, la acción policial de la Armada en la Mar corresponde al ejercicio de una competencia propia y general en los espacios marítimos compatible con la necesaria colaboración con aquellos otros agentes nacionales o internacionales con competencias concurrentes pero de carácter más específico en dicho ámbito marítimo.

La referida concurrencia de una pluralidad de órganos coexistiendo en un mismo espacio, el marítimo, así como, la cantidad de normas que en nuestro Ordenamiento Jurídico contienen disposiciones de policía maríti-

ma, hacen que el régimen de esta se caracterice por su gran dispersión, debiendo además tenerse en cuenta la marcada dimensión internacional de la misma, ya que de un lado la mayor parte de las normas cuyo cumplimiento se pretende son de origen internacional y de otro el ejercicio de los poderes estatales de policía en la mar depende estrechamente del régimen jurídico del espacio marítimo de que se trate.

Centrándonos en cada uno de estos espacios marítimos y sobre la base del principio de soberanía territorial del Estado, que se proyecta desde el territorio hasta el medio marino adyacente es de significar que esa soberanía casi plena sobre los espacios más cercanos a su costa, pierde intensidad a medida que nos alejamos de esta.

La visión del régimen de policía propio de cada uno de estos espacios debe partir del marco establecido por el Derecho Internacional, debiendo atender muy en concreto a las disposiciones contenidas en la ya citada Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, abierta a la firma en fecha 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica) y ratificada por España mediante Instrumento de 20 de diciembre de 1996, en adelante CMB.

En ella se define pues el estatuto jurídico del buque de guerra y sus posibilidades de intervención en los diferentes espacios marítimos frente a hechos ilícitos que puedan afectar a la Seguridad Marítima. Así:

1) Se conviene que «la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y en el caso del Estado archipelágico de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de *mar territorial*.

En nuestro Ordenamiento Jurídico la Ley 10/1977 de 4 de enero sobre mar territorial fija en doce millas desde las líneas de base rectas la anchura del mismo.

En este espacio, se pretende alcanzar el equilibrio entre los intereses propios del Estado ribereño en lo que afecta a su seguridad, y los intereses generales de la Comunidad Internacional en relación con la navegación. De ahí que de un lado el artículo 17 del CMB reconozca a los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, el derecho de paso inocente a través del mar territorial y de otro los artículos 21 y siguientes concedan al Estado ribereño una serie de poderes de policía que inciden directamente sobre este derecho de paso inocente. En tal sentido se habilita a aquel para dictar leyes y reglamentos en materias tales como la seguridad de la navegación, la reglamentación del tráfico marítimo la conservación de los recursos vivos del mar, la prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca, la preservación de su medio ambiente o la infrac-

ción de las leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios, conminando a todo buque extranjero que ejerza aquel derecho a observar tales leyes y reglamentos amén de las normas internacionales, generalmente aceptadas, relativas a la prevención de abordajes en el mar.

Por su parte el artículo 22 concede al Estado ribereño poder para exigir que los buques extranjeros que ejerzan su derecho de paso inocente utilicen las concretas vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que el Estado haya señalado, cuando ello sea necesario por razón de la seguridad de la navegación.

Finalmente el artículo 25 faculta al Estado ribereño para tomar en su mar territorial las medidas que sean necesarias a fin de evitar todo paso que no sea inocente y vaya pues en contra de sus intereses nacionales, pudiendo incluso suspender temporalmente ese paso en determinadas áreas de su mar siempre que tal medida sea del todo imprescindible para la protección de su seguridad y haya sido previamente publicada en debida forma.

2) Se configura una *zona contigua* en la cual se habilita al Estado ribereño a tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

En el marco de nuestro ordenamiento interno reseñar la Ley 27/1992 de 25 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercantes, la cual en su artículo 7 crea la zona contigua española que se extiende hasta 24 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

3) Se establece el régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional, confiriendo al Estado ribereño ciertos poderes de policía que inciden sobre el denominado «derecho de paso en tránsito» de que gozan todos los buques y aeronaves para navegar a través de los estrechos que unan espacios abiertos a la libre navegación (Artículos 41 y 42).

4) Se configura en la *Zona Económica Exclusiva* un auténtico régimen jurídico básico de policía al disponer el artículo 73 que:

– El Estado ribereño en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de esta zona podrá tomar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

– Los buques apresados y su tripulación serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.

– Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y reglamentos de pesca en esta zona no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.

– En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.

En nuestro Derecho interno es preciso hacer mención a la Ley 15/1978 de 20 de febrero sobre reglamentación de la zona económica exclusiva española, la cual en su artículo primero establece la extensión de la misma desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquel.

Esta Ley se complementa con el Real Decreto 1315/1997, a su vez modificado por el Real decreto 431/2000 por el que se establece una zona de protección pesquera en el mar Mediterráneo.

Asimismo debemos referirnos a la Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas y a su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1471/1989 donde encontramos las normas básicas del régimen de policía del demanio público. En este punto cabe significar que conforme a lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución española, son en todo caso bienes de dominio público estatal la zona marítima terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

Por su parte y en virtud del principio de territorialidad, el Estado ribereño goza del llamado «*derecho de persecución*», el cual implica la prolongación en aguas internacionales de las competencias de policía que le son reconocidas en los escenarios antes descritos. Tal derecho encuentra su fundamento en la necesidad internacionalmente sentida de evitar la situación de indefensión en que quedaría el Estado ribereño si no pudiese actuar contra un buque extranjero que hubiera vulnerado sus leyes o reglamentos una vez que el mismo saliera a alta mar.

El artículo 111 del CMB establece como ha de ser ejercido este derecho. Así se requiere que:

– La persecución sea precedida de la emisión de una señal visual o auditiva de detención desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

– El comienzo de la persecución tenga lugar dentro de las aguas bajo su jurisdicción del Estado ribereño; caso de que el buque se encuentre en la zona contigua o en la zona económica exclusiva la persecución no podrá

iniciarse mas que por vulneración de las normas específicas de dichas zonas.

– La persecución sea continua y sin interrupción, de ahí la expresión anglosajona de «hot pursuit» o persecución en caliente, pudiendo no obstante alternarse durante la misma, medios navales y aeronaves sin que ello afecte a la continuidad.

– Sea ejercido por buques de guerra o aeronaves militares o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados para tal fin.

– Por último significar que este derecho de persecución deberá cesar en el mismo momento en que el buque extranjero entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

5) Se establece el régimen jurídico de la alta mar basada en el principio de libertad y ausencia de poderes estatales.

– La libertad de la alta mar comprende tanto para los Estados ribereños como para los Estados sin litoral:

– La libertad de navegación, conforme a la cual todos los Estados tienen el derecho de que los buques que enarboles su pabellón naveguen por alta mar.

– La libertad de sobrevuelo.

– La libertad de tender cables y tuberías submarinos.

– La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional.

– La libertad de pesca.

– La libertad de investigación científica.

El principio de libertad de los mares, en el cual se encuadra el concepto normativo actual, conocido como la libertad de navegación es pues uno de los pilares de la evolución del Derecho Internacional. Su importancia es tal que sin su efectiva aplicación sería imposible pensar en el comercio marítimo en el que se sustenta una parte importante de la economía mundial.

El CMB, lo reconoce expresamente al disponer que «ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía»

Harían falta tres Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para dotar de validez formal plena a la libertad de navegación. Con un trabajo iniciado en 1949 por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas y desarrollado a lo largo de más de tres décadas hasta el CMB, la libertad de navegación debe entenderse como uno de los seis derechos reconocidos por ésta a sus Estados Miembros.

Por su parte, tal ausencia de poderes estatales implica que en principio y como regla general, en este espacio sólo los navíos del Estado cuyo pabellón enarbole un buque, están legitimados para interferir en el movimiento de éste. Es lo que se conoce como «Ley del Pabellón».

El artículo 91 del CMB dispone que cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro de su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón ostentando, los buques, la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar, debiendo existir una relación real y auténtica entre el Estado y el buque.

En nuestro Ordenamiento Jurídico las normas relativas al pabellón se encuentran recogidas en los artículos 75 y 76 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en el Real Decreto 1027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

En virtud de la ley del pabellón todo Estado ejercerá su jurisdicción y control en cuestiones técnicas administrativas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón, siendo así responsable de las cuestiones de seguridad marítima que le puedan afectar.

En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación que implique una responsabilidad para el capitán o persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos ante las autoridades del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales siendo estas las únicas competentes para ordenar en su caso el apresamiento y retención del buque.

Así las cosas, la única intervención del Estado ribereño reconocida internacionalmente en alta mar, y que supone una excepción a la ley del pabellón, es la prevista en el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos hecha en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y suscrita por España en el año 1979.

Su objetivo es permitir que los países tomen medidas en alta mar en caso de accidente marítimo que cause un riesgo de contaminación del mar y del litoral por hidrocarburos procurando asimismo el respeto al principio de libertad de los mares. Esta posibilidad de actuación aparece igualmente prevista en el artículo 221 del CMB bajo la rúbrica «Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos».

Amén de esta intervención, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, permite el ejercicio de ciertos poderes de policía al margen del pabellón. Estos poderes, deben ejercerse necesariamente por buques de guerra o aeronaves militares u otros que lleven signos claros y

sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin.

Es en este espacio, el de la alta mar, donde la Armada española conserva importantes facultades de policía marítima. Así y además de poder ejercitar el derecho de persecución al que aludimos anteriormente de acuerdo con lo previsto en el artículo 110 del CMB, el buque de guerra que se encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de inmunidad podrá ejercitar el llamado «derecho de visita» siempre que haya motivo razonable para sospechar que aquel se dedica:

– 1) A la piratería, a la que se dedican los artículos 100 a 107 del CMB, disponiendo que «todo Estado puede apresar en alta mar un buque pirata o un buque capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo». Asimismo «los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques o los bienes sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe».

En nuestro Ordenamiento Jurídico, el artículo 23 de la LO 6/1985 del Poder Judicial en su apartado cuarto reconoce la competencia de la jurisdicción española para conocer de la piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves cuando los hechos susceptibles de ser tipificados como tales delitos según la ley penal española sean cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional. No obstante es preciso denunciar en este punto la falta de tipificación en nuestro Derecho Penal del delito de piratería definido en el arto.101 del CMB por lo que y en cuanto a las penas se refiere, entiendo se habrá de estar a aquellos tipos previstos en el Código Penal en los que puedan tener encaje los hechos que en cada caso se produzcan (homicidio, lesiones, robos...). Por su parte el Código Penal en su Disposición Derogatoria Única deja sin contenido los artos 29 y 49 de la Ley 209/1964 Penal y Procesal de la Navegación Aérea por lo que tampoco se tipifica, en nuestro Ordenamiento el delito de apoderamiento ilícito de aeronave.

– 2) A la trata de esclavos. En este caso sólo el Estado del pabellón es competente para, en su caso, juzgar a los culpables.

– 3) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, entendiéndose por tales a tenor de lo dispuesto en el artículo 109 del CMB las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de las llamadas de socorro. La persona que efectúe tal tipo de transmisiones podrá ser procesada ante el Estado del pabellón del buque, el Estado en que esté registrada la

instalación, el Estado del cual la persona es nacional, cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones o cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias.

– 4) No tiene nacionalidad o tiene en realidad la misma que la del buque de guerra aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

En tales casos el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón para lo cual podrá enviar una lancha mandada por un oficial al buque sospechoso.

En la práctica, el ejercicio de este derecho se articula en cuatro fases, una primera de aproximación, una segunda de reconocimiento, una tercera de visita a bordo desempeñada como decíamos por un oficial de la dotación del buque de guerra el cual examina la documentación y la carga del buque sospechoso e interroga a la tripulación. Y finalmente una cuarta de desvío del buque que tiende a asegurar la efectividad del control en la mar en los supuestos en que el acceso a bordo sea rechazado o materialmente imposible por ejemplo por causas meteorológicas.

De otro lado la CMB exhorta expresamente a los Estados a cooperar en la lucha contra el *tráfico ilícito de estupefacientes* y en la conservación de los recursos vivos en alta mar.

Por lo que respecta a la primera el artículo 108 establece que todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en alta mar en violación de las Convenciones Internacionales, contemplando la posibilidad de que el Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica a tal actividad pueda solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a la misma.

Este artículo se expresa pues, en términos de mera cooperación, no contemplándose la posibilidad del derecho de visita, sólo prevista para los supuestos antes referenciados.

Con el fin de solventar esta deficiencia ante una de las manifestaciones más graves en la actualidad de la delincuencia organizada, se adoptó en Viena en 1988, la Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, a la que ya nos referimos al tratar de las iniciativas internacionales en materia de Seguridad Marítima. En la misma se prevé que todo Estado parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque que enarbola el pabellón de otro Estado está siendo utilizado para el tráfico ilícito podrá solicitar de éste autorización para abordar dicho buque, inspeccionarlo y tomar las medidas adecuadas si se descubren pruebas de dicho tráfico.

En nuestro Derecho Interno el artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial en su apartado cuarto considera, al igual que en el caso de la piratería, competente a la jurisdicción española para conocer del delito de tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes cometido por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional.

La Armada española, está en la actualidad, plenamente involucrada en esta labor de lucha contra el tráfico ilícito en la alta mar, actuando en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en operaciones programadas para tal fin. Así es frecuente el embarque de funcionarios de la Dirección General de la Policía, grupo GEO, en buques de guerra que actúan autorizados por la Autoridad Judicial competente (Audiencia Nacional), debiendo acomodar su intervención en todo caso a las normas de Derecho Interno (artículos 23 y 24 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y 545 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal) así como a las establecidas en los Convenios Internacionales de que España es parte.

Reflejo de la preocupación e interés de los países de nuestro entorno por la represión del narcotráfico en aguas internacionales lo son iniciativas tales como la recientemente planteada por las Autoridades Militares Francesas de solicitud de colaboración de buques de la Fuerza de Acción Marítima que actuarían a requerimiento de aquellas. En concreto, el supuesto de hecho al que se refiere tal iniciativa, podría plantearse en los siguientes términos: Solicitud del Almirante francés de que por un buque de la Armada española que se encuentre en alta mar, se acoja a fuerzas militares y policiales francesas para la intervención sobre un buque sin bandera o con bandera de un tercer país para registro y detención de sus ocupantes, caso de hallar droga a bordo, contando para ello con resolución de autoridad judicial francesa y –el posterior traslado a puerto español o francés y puesta a disposición judicial de los detenidos–.

Esta iniciativa que casaría perfectamente con ese marco de colaboración y cooperación asentado en los Convenios Internacionales a que antes nos referíamos, está siendo objeto de estudio, en cuanto al modo de llevarla a efecto, el cual debe resultar conforme, no sólo a las normas establecidas en esta legislación internacional sino también a las de nuestro propio derecho interno.

En otro orden de cosas y por lo que se refiere a *la conservación de los recursos pesqueros en alta mar*, el artículo 118 de la CMB bajo la rúbrica cooperación de los Estados en la conservación y administración de los recursos vivos insta a la cooperación interestatal en este ámbito. En la actualidad esta cooperación se lleva a cabo en el seno de las organizaciones internacionales de pesca. Así por ejemplo podemos citar el Acuerdo

sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, hecho en Nueva York el 4 de agosto de 1995 y ratificado por España en el año 2004 en cuyo artículo 21 se establece que: en las zonas de alta mar abarcadas por una organización o un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera, los inspectores debidamente autorizados de un Estado Parte, que sea miembro de la organización o participante en el arreglo, podrán subir a bordo e inspeccionar los buques pesqueros que enarboles el pabellón de otro Estado Parte en el presente Acuerdo, sea o no miembro de dicha organización o participante en ese arreglo, a los efectos de asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios establecidas por esa organización o arreglo.

Por último y para terminar esta monografía, hemos de significar que la CMB no hace previsión alguna sobre el *tráfico ilícito de migrantes*, laguna esta solventada por el Protocolo de Palermo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra mar y aire que complementa la Convención de Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y a la que ya nos hemos referido durante la presente exposición.

El artículo 8 de este Protocolo de un modo muy similar al previsto para el tráfico de drogas establece las concretas medidas contra el tráfico de migrantes por mar, disponiendo que todo Estado Parte que tenga motivos para sospechar que un buque que está haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al Derecho Internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otro Estado Parte está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar podrá notificarlo al Estado del Pabellón, pedirle que confirme la matrícula y si la confirma, solicitarle autorización para adoptar medidas apropiadas con respecto a ese buque. El Estado del pabellón podrá entonces autorizar al Estado requirente a visitar el buque, registrarlo y caso de hallarse pruebas del tráfico ilícito adoptar las medidas que sean oportunas respecto al buque, a las personas y a la carga de a bordo.

En nuestro Derecho interno, como ya se expuso al tratar de las iniciativas de Seguridad Marítima en el ámbito nacional, se ha promulgado recientemente la LO 13/2007 de 19 de noviembre para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas. Esta Ley modifica expresamente el apartado 4 del artículo 23 de la LO 6/85 de 1 de julio del Poder Judicial en el sentido de incluir entre los delitos perseguibles extraterritorialmente el tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas, sean o no trabajadores.

3. CONCLUSIONES

Siendo el espacio marítimo un marco en el que confluyen una gran diversidad de intereses, riesgos, amenazas y agencias estatales, el marco jurídico debe tener especial atención a los siguientes aspectos:

- Necesidad de coordinación de todos los agentes civiles y militares, a fin de obtener un resultado eficaz, mediante la creación de mecanismos flexibles que partiendo del respeto a la distribución de competencias legalmente establecida, asegure que el apoyo mutuo entre los organismos que confluyen en el espacio marítimo quede siempre garantizado.

- Necesidad de articular jurídicamente esa coordinación mediante las técnicas previstas en nuestro Ordenamiento Jurídico.

- Necesidad de potenciar en los espacios marítimos de interés y soberanía española la función de disuasión y prevención de la Armada en base a la LO 5/2005 de Defensa Nacional y RD de 15 de junio de 2007 de desarrollo de la estructura de las FAS.

BIBLIOGRAFÍA. LEGISLACIÓN Y DOCUMENTACION CONSULTADA

- LO 2/86 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (BOE n. 63 de 14/ 3/ 1986).
- RD 246/1991 de 22 de febrero de creación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil (BOE n. 52 de 1/03/1991).
- Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE n. 283 de 25/11/1992).
- OM 25/85 de 23 de abril por la que se establecen las normas para las escalas de los buques de guerra extranjeros en puertos españoles y su paso por nuestro mar territorial en tiempo de paz (BOE n. 115 de 14/5/1985).
- RD 1253/97 de 24 de julio sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino a puertos marítimos nacionales (BOE n. 198 de 19/8/1997).
- RD 1249/2003 de 3 de octubre sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos nacionales o salgan de éstos (BOE n. 238 de 4/10/2003).
- RD 91/2003 de 24 de enero por el que se aprueba el Reglamento de inspección de buques extranjeros en puertos españoles (BOE n.30 de 4/2/2003).

- RD 1217/2002 de 22 de noviembre por el que se determina la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo (BOE n. 297 de 12/12/2002).
- RD 319/1982 de 12 de febrero por el que se reestructura y adscribe directamente el Servicio de Vigilancia Aduanera (BOE n. 48 de 25/2/1982).
- RD 1649/1998 de 24 de julio (BOE n. 214 de 7/9/1998) de desarrollo del Título II de la LO 12/95 de 12 de diciembre sobre Represión del Contrabando (BOE n. 297 de 13/12/1995).
- LO 5/2005 de 17 de Noviembre de Defensa Nacional (BOE n. 276 de 18/11/2005).
- RD 787/2007 de 15 de junio por el que se regula la estructura operativa de las Fuerzas Armadas (BOE n. 144 de 16/6/2007).
- Orden Defensa 3537/2003 de 10 de diciembre por la que se desarrolla la estructura orgánica básica de los Ejércitos (BOE n. 303 de 19/12/2003).
- Ley 10 /77 de 4 de enero sobre el Mar Territorial (BOE n. 7 de 8/1/1977).
- Ley 15/1978 de 20 de febrero sobre reglamentación de la Zona Económica Exclusiva Española (BOE n. 46 de 23/2/1978).
- RD 1315/97 de 1 de agosto (BOE n. 204 de 26/8/1997) modificado por RD 431/2000 de 31 de marzo (BOE n. 79 de 1/4/2000) por la que se establece la Zona de Protección Pesquera del Mar Mediterráneo.
- Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas. (BOE n. 181 de 29/7/1988).
- RD 1471/1989 de 1 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988 de Costas (BOE n. 297 de 12/12/1989).
- Artículo 23.4 de la LO 6/85 de 1 de julio del Poder Judicial (BOE n. 157 de 2/7/1985) modificado por LO 13/2007 de 19 de noviembre para la persecución extraterritorial del tráfico ilícito o la inmigración clandestina de personas (BOE n. 278 de 20/11/2007).
- Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (BOE n. 39 de 14/2/1997).
- Instrumento de ratificación del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en la mar hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 (BOE n. 144 de 16/6/1980). Enmiendas de 2005 al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974 (BOE n. 80 de 3/4/2007).
- Instrumento de ratificación de 30 de julio de 1990 de la Convención de 20 de diciembre de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilí-

- cito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas hecho en Viena (BOE n. 270 de 10/11/1990).
- Instrumento de ratificación del Protocolo contra el tráfico de migrantes por tierra mar y aire que completa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000 (BOE n. 295 de 10/12/2003).
 - Instrumento de adhesión de España al Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones que complementa la Convención de Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional hecho en Nueva York el 31 de mayo de 2001 (BOE n. 71 de 23/3/2007).
 - Instrumento de ratificación de 15 de junio de 1989 del Convenio de 10 de marzo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental hechos en Roma (BOE n. 99 de 24/4/1992).
 - Libro Verde de Política Marítima Europea publicado por la Comisión europea en junio de 2006 (COM 2006. 275 final volumen I y II) no publicado en el Diario Oficial.
 - Artículos sobre «La contribución de la Armada a la acción policial del Estado en la Mar». Primera y Segunda parte, redactados por el Teniente Coronel Auditor, Asesor Jurídico de la Armada en Canarias D. Jerónimo Domínguez Bascoy y publicados en la Revista electrónica de Derecho Militar para profesionales a fechas 3 de abril (n. 18) y 1 de octubre (n. 23) de 2006.