

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

UNIVERSIDAD GRAN MARISCAL DE AYACUCHO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA DE DERECHO

DOMINIO MARITIMO

CUMANA, MAYO DEL 2000

INTRODUCCIÓN.

El expandir de la ciencia del Derecho la ha llevado a adentrarse en áreas acentuadamente específicas y particulares. De esta manera surge el derecho Marítimo con sus características peculiares. La soberanía de una nación se extiende más allá de sus costas y ello debe quedar plasmado en su cuerpo jurídico de manera de aclarar muy bien delante demás naciones cuáles son las reglas que deben seguirse en las áreas que constituyen el cuerpo físico de la nación venezolana. Para quienes se adentran en el estudio de ese cuerpo jurídico se hace indispensable entonces tomar contacto con los conceptos fundamentales a manejarse en tal situación. Tal es la intención con la presente monografía realizada a instancia de la cátedra de Derecho Internacional Público del segundo año de la Universidad Gran Mariscal de Ayacucho que hoy presentamos.

EL DERECHO DEL MAR

Se entiende, que son todos aquellos principios y normas que regulan los espacios marinos y las relaciones entre los sujetos de Derecho Internacional en la utilización del océano mundial, de su fondo y su subsuelo con fines diferentes.

Los espacios marítimos reconocidos actualmente por el Derecho Internacional del Mar, obedecen a las condiciones establecidas en las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958, que son leyes en Venezuela y versan sobre: Mar Territorial y zona contigua, Plataforma Continental, Alta Mar y Pesca y Conservación de los recursos vivos de la Alta Mar; y el Tratado del Derecho del Mar de 1982, el cual no es ley en Venezuela, por las reservas respecto a los artículos 15, 74, 83 y párrafo 3 del Artículo 121 de la Convención de Jamaica, que son inaceptables y por consiguiente Venezuela no esta, ni se encuentra dispuesta a vincularse en modo alguno por estas normas.

Los espacios marítimos son: El Mar Territorial, Zona Contigua, Aguas Interiores, Plataforma Continentales, Zona Económica Exclusiva, Alta Mar y Zona o Fondos Internacionales.

EVOLUCION HISTORICA DEL DERECHO DEL MAR

El origen del Derecho Internacional del Mar se encuentra en los escritos de algunos de los mas ilustres juristas del Siglo XVIII:

-- Grocio, en su obra Mare Liberum, defiende la libre navegación y la inapropiabilidad de los espacios marítimos por parte del Estado.

-- Vitoria de Francisco y Fernando Vasquez de Menchaca, defienden la inapropiabilidad de los espacios marítimos por parte del Estado.

--Seldem John, en su obra Mare Clausum, defiende contrariamente, la apropiación de los espacios marítimos por parte del Estado.

El Interés por dominar las aguas adyacentes al territorio responde a una necesidad de seguridad, generalizándose la extensión de 3 millas sobre las que el Estado ribereño podía ejercer su jurisdicción, coincidiendo esta extensión con el alcance de la bala de un cañón. Esta regla ha permanecido hasta el Siglo XX, habiendo sido confirmada por un Tribunal Arbitral en 1893, creado en la controversia sobre las focas del mar de Bering entre Estados Unidos de América y Gran Bretaña.

LAS CODIFICACIONES DEL DERECHO DEL MAR

El progreso de la tecnología hizo aparecer nuevas actividades, como la investigación científica o aprovechamiento minero, además de originar un movimiento proteccionista del medio ambiente marino frente a las diversas fuentes de la contaminación. Así, con el fin de adaptar las normas jurídicas a las nuevas exigencias se ha creado una ruptura de la contraposición tradicional entre el mar territorial (sometido a la soberanía del Estado Ribereño) y la alta mar (espacio donde todos los Estados disfrutaban de una libertad de utilización, empezando donde termina el mar territorial).

Con la aparición de estas 2 zonas surge la necesidad de adecuar las normas existentes para contemperar las actividades desarrolladas en estas zonas. Para solucionar este y otros problemas, comenzaron los trabajos de Codificación , considerándose el método mas apropiado para poner cierto orden en el Derecho Internacional del Mar. En la evolución del Derecho del Mar hay tres etapas:

1) Inicios de la sociedad moderna, final de la Segunda Guerra Mundial:

- Los intereses predominantes son el comercio, las comunicaciones y los descubrimientos
- El régimen jurídico de los mares y océanos se articula jurídicamente sobre la distinción de los espacios, un mar territorial de escasa dimensión (3 millas) y el alta mar mas allá del mar territorial.
- Las normas que regían eran de carácter consuetudinario.

En 1930 se celebró en La Haya una Conferencia de codificaciones, por iniciativa de la Sociedad de Naciones, con el objetivo de fijar la extensión del mar territorial y la institución de una zona contigua, fracasó sin llegar a ningún acuerdo.

2) Periodo entre 1945 y 1970

Los intereses predominantes son los económicos, ya que en los mares y océanos empiezan a surgir nuevas expectativas de aprovechamiento, debido al aumento de la población (la pesca es el elemento fundamental para la subsistencia de la población) y al descubrimiento de importantes recursos energéticos en la plataforma continental (yacimientos de hidrocarburos).

En 1958 se celebró en Ginebra la 1ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adaptándose cuatro convenios: sobre el mar territorial y la zona contigua; sobre la alta mar, sobre la pesca y conservación de los recursos de la alta mar; y sobre la plataforma continental. Pero la codificación de Ginebra no solucionó el problema de la extensión del mar territorial y dejó sin recibir la tendencia de 3 países latinoamericanos, Chile, Ecuador y Perú, extender su soberanía mas allá del mar territorial, estableciendo una zona exclusiva de pesca. Por el contrario, si que posibilitó a los Estados ribereños el aprovechamiento de los recursos minerales hallados en los fondos marinos de baja profundidad adyacentes a la plataforma continental.

Pero pronto quedó de manifiesto el envejecimiento de la Conferencia del 1958, debido a la aceleración de los

acontecimientos históricos, por lo que en 1960 se celebró en Ginebra la 2ª Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con el objetivo de fijar la extensión del mar territorial y de limitar la zona de pesca, pero sin llegar a ningún acuerdo. Son varios los motivos por los que volvió a revisar de nuevo el Derecho del Mar:

— Factores económicos: están relacionados con el proceso descolonizador producido en la década de los sesenta, que supuso el acceso a la independencia de numerosos pueblos que anteriormente estaban dominados.

Son países en vías de desarrollo, que basados en el principio de soberanía permanente del Estado sobre sus recursos naturales, impugnaron el régimen de la Conferencia de 1958, por considerarlo contrario a sus intereses. Estos países reivindican la ampliación del mar territorial hasta un límite de 12 millas marinas y el establecimiento de una zona económica exclusiva sobre el cual ejerce derechos soberanos para la explotación de recursos vivos y naturales.

— Factores estratégicos: se refieren a la situación de paz deteriorada y de tensión. Los Estados Unidos de América y Rusia necesitaban una mayor movilidad para sus efectivos bélicos, pero esta movilidad se veía obstaculizada por el régimen del Tratado sobre mar territorial y zona contigua de la Conferencia de 1958, que establecía el derecho de paso inocente por los estrechos utilizados para la navegación internacional.

— Factores Tecnológicos: el Tratado sobre plataforma continental de la Conferencia de 1958 establecía que el Estado ribereño podía explorar y explotar sus recursos naturales hasta 200 metros de profundidad. Pero desde la década del 70, gracias a los avances tecnológicos, se hizo posible la explotación de los recursos naturales a grandes distancias de la costa y a gran profundidad. Así se hizo necesario establecer un régimen jurídico para explotar estos fondos marinos, que habían sido declarados en 1970 patrimonio común de la Humanidad.

3) Desde 1973 hasta la actualidad:

En 1973 se celebró la 3ª Conferencia de Codificación, promovida por las Naciones Unidas, siendo desarrollada en varias sesiones en Nueva York, Caracas y Ginebra, concluyendo sus trabajos en Bahía Montego en 1982, con la apertura a la firma de un nuevo tratado de codificación, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, compuesto por 320 Art. y 9 anexos, siendo redactado en 9 lenguas oficiales. Características del Convenio:

— Consagra el derecho del mar consuetudinario y contribuye a su desarrollo progresivo.

— Contiene los 2 elementos más importantes que han caracterizado la más reciente evolución del Derecho del Mar: el patrimonio común de la humanidad y la zona económica exclusiva.

— Entra en vigor 12 años después de su adopción (el 16 de Noviembre de 1994)

En esta fase se acordaron 2 sistemas de adopción de decisiones:

— El consenso: se caracteriza por la ausencia de votación, y porque antes de someter el texto a los países ha habido previamente una larga negociación. Fue sustituido por la votación.

— La negociación global: hay que negociar, no por bloques sino en conjunto teniendo que llegar a una solución global.

El Convenio no pone fin a la evolución del Derecho Internacional del Mar. Prueba de ello son 2 convenios celebrados en la década de los 90:

- El acuerdo de 1994 sobre la aplicación de la parte 11 del Convenio de 1982
- El acuerdo de 1995 sobre poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios.

MAR TERRITORIAL

Naturaleza jurídica del territorio marítimo

EN FUNCION DEL TERRITORIO PROPIAMENTE DICHO:

Según este criterio el Mar Territorial se determina en virtud del Derecho de Propiedad o del Derecho de Soberanía.

DERECHO DE SOBERANIA:

Se considera el territorio marítimo como un verdadero territorio sumergido , sujeto al Imperium Estatal .

DERECHO DE PROPIEDAD:

Se aplica el criterio Dominiun . Esta tesis implica el concepto de posesión y conlleva a la analogía lo que es inconveniente de admitirse en ese criterio, el Estado podrá actuar como simple propietario y en virtud de ello estaría facultado para cerrar libremente al tránsito la porción del mar territorial, ejerciendo un verdadero monopolio a través de la prohibición establecida a la circulación.

Actualmente este criterio se encuentra abandonado por ser insostenible.

EN FUNCION DEL ALTA MAR:

Este criterio ha sido acogido por la Pradelle, de acuerdo a este el mar es una Res Communis sobre la cual el Estado, como ribereño, solo posee un conjunto de servidumbre. Esta tesis no es aceptada, ya que la servidumbre como institución limitativa de derechos, implicaría una pérdida de soberanía, lo cual es inconveniente y discutible desde el punto de vista jurídico.

CRITERIO VIGENTE:

En la actualidad los Estados acogen la tesis de la Soberanía, anunciada por el Convenio de Ginebra sobre Mar Territorial de 1958, limitando solo su ejercicio al tránsito inocuo, la cual fue ratificada en la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar de 1982.

ZONA CONTIGUA

La zona contigua es una faja anexa a todo lo largo del Mar Territorial, con una anchura de 5 km. y 556 metros y en el cual el Estado ribereño posee unas competencias rigurosas delimitadas por el Derecho Internacional, como lo son: Funciones policiales, aduaneras, fiscales, de inmigración sanitaria, protección y conservación de las riquezas del mar y el petróleo.

Por su naturaleza jurídica, la zona contigua difiere en dos aspectos del mar territorial:

- a) Así como este, como su propio nombre lo indica forma parte del territorio del Estado, la zona contigua
- b) Mientras el Estado ribereño ejerce sobre el mar territorial un poder sintético, una competencia plena, en la zona contigua solo posee competencia limitada, fragmentarias y especializadas que corresponden a una

concepción analítica del espacio marítimo que constituye su objeto.

El origen de la zona contigua esta en las Hoverings Acts de Gran Bretaña del siglo XVIII, con las que pretendió las infracciones de su legislación fiscal y aduanera llevadas a cabo por los buques que se dirigían a sus puertos nacionales, dentro de la distancia de 12 millas desde la costa. Pretensiones similares fueron avanzadas por los Estados Unidos, con el objeto de evitar el contrabando de bebidas alcohólicas.

El convenio de Ginebra no se estableció su extensión máxima, tan solo se estableció que entre la zona contigua y el mar territorial no se puede superar las doce millas, aquí el Estado ejerce el derecho de impedir toda información a las leyes fiscales, aduaneras, inmigratorias y sanitarias. Ha sido el convenio el Naciones Unidas sobre Derechos del Mar de 1982 el que ha ampliado la extensión de la zona contigua a 24 millas a partir de la línea de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Para que el Estado ribereño tenga derechos sobre la zona contigua, el art. 33 establece que puede ejercer el control necesario para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración cometidos en su territorio o en su mar territorial. Estas competencias han sido ampliadas por el art. 303, que establece que se considerara también como una infracción a las normas del Estado ribereño la extracción de objetos arqueológicos y de origen histórico hallados en la zona contigua. Estas competencias *numerus clausus*, habiendo intentado algunos Estados ampliar las competencias sobre esta zona, en materia de seguridad.

La zona contigua es una zona de carácter residual: todo aquello que el Convenio no regule sobre la zona contigua, se podrá aplicar sobre ella residual: todo aquello que el Convenio no regule sobre la zona contigua, se podrá aplicar sobre ella residualmente las normas de la zona económica exclusiva.

Criterio legal venezolano sobre el mar territorial y la zona contigua.

La primera ley que se ocupo de la fijación de la extensión del mar territorial fue la ley de navegación de 1941, donde se fijo una extensión del mar territorial de 3 millas náuticas a partir de la baja marea y 9 millas se determinaron para la zona contigua con fines de seguridad y policía.

El 23 de Julio de 1956, el Estado venezolano adopto nuevas medidas con respecto al mar territorial, zona contigua, plataforma continental, protección de la pesca, y espacio aéreo. De acuerdo con dicha Ley, el mar territorial tiene a todo lo largo de la costa continental e insular de la República una anchura de 22 kilómetros y 224 metros (12 millas náuticas). La soberanía del Estado se ejerce no solo sobre esas aguas sino sobre el suelo y el subsuelo y los recursos que en ellos se encuentran.

En materia convencional, Venezuela formar parte de la Convención de las Naciones Unidas de 1982.

ESTADO ACTUAL DEL MAR TERRITORIAL Y DE LA ZONA CONTIGUA.

En materia de mar territorial o jurisdiccional, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece que la franja del mar adyacente al territorio de un Estado o de sus aguas interiores o de sus aguas archipelágicas en el caso de un Estado archipelágico, se denomina mar territorial, extendiéndose sobre el la soberanía del Estado e incluido el espacio aéreo suprayacente así como el lecho y el subsuelo de ese mar. Esta misma convención expresa que todo Estado tiene el derecho de fijar la anchura del mar territorial hasta un límite que no exceda de las 12 millas a partir de la línea de bajamar a lo largo de la costa, salvo que esta costa tenga profundas aberturas y escotaduras o que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, en cuyo caso se usará un sistema de líneas de bases rectas. Garantiza igualmente el paso inocente de buques a través de dicho mar, previo el cumplimiento de los requisitos legales del Estado ribereño sometiendo al régimen de aguas interiores a las contenidas en las bahías que no tengan mas de 24 millas marinas de ancho en su boca. Consagrar también dicha Convención el derecho que tiene el Estado

sobre su zona contigua, la cual, según expresamente lo dispone dicho instrumento no debe exceder de 24 millas contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial y en cual cada Estado puede ejercer el derecho de impedir toda infracción a las leyes fiscales, aduaneras, inmigratorias o sanitarias.

ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Es el espacio que se extiende a las costas continentales de los Estados, donde es Estado ribereño ejerce derecho de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas subyacentes y otras actividades como la producción de energía derivada del agua, corrientes y derechos de jurisdicción sobre aquellas actividades que coadyuvan al aprovechamiento de los recursos. Sobre el establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación marina y preservación del medio marino. Permitiendo el ejercicio de la navegación, la soberanía y otros casos relacionados con la navegación y comunicación reconocidas internacionalmente.

La zona económica exclusiva se extiende hasta un límite de 200 millas náuticas es decir 360 kilómetros de la costa, a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial, es decir, que el mar territorial es de 12 millas marinas, la máxima extensión de la zona económica exclusiva es de 188 millas.

La zona económica exclusiva fue una de las innovaciones del Convenio de Bahía Montego de 1982, que ha marcado un punto de inflexión en el régimen de la pesca marítima. Evolución de la zona económica exclusiva:

- En 1945 surgieron los primeros movimientos partidarios de la creación de zonas marítimas distintas al mar territorial y a la alta mar. La proclamación de Truman sobre pesquerías estableció el interés del Estado ribereño de explotar los recursos vivos de la alta mar adyacente a su mar territorial.
- En 1970 se produjeron las primeras reivindicaciones sobre recursos más allá de la alta mar, provenientes de países en vías de desarrollo. Estos países empezaron a darse cuenta del valor económico de los caladeros próximos a sus costas, y que eran explotados por los países desarrollados. Así, amparándose en el principio de la soberanía del Estado sobre recursos naturales como medio para su desarrollo, comenzaron a reivindicar con fuerza la extensión de sus competencias más allá de su mar territorial.
- Fue en la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar donde se estableció que la zona económica exclusiva tendrá una extensión máxima de 200 millas, contadas desde la línea de base. Fue 200 millas porque esta es la distancia media de la plataforma continental, siendo esta agua el hábitat más adecuado para las principales especies pesqueras.

El Estado ribereño podrá ejercer 2 tipos de competencias:

- Explorar y explotar, conservar y administrar los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas, del lecho marino y de su subsuelo, y con respecto a otras actividades con finalidad económica.
- Jurisdicción en materia de:
 - Establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones estructuras.
 - Investigación científica marina.
 - Protección y preservación del medio marino.

A los demás Estados les compete, sin embargo, las libertades de navegación, de sobre vuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos.

Para que un Estado pueda acceder a la flota pesquera de otro Estado, el Estado ribereño debe fijar el total de capturas admisibles y su capacidad de capturas. Cuando tal capacidad sea inferior al total de capturas admisibles, el Estado ribereño autorizará a otros Estados a acceder al total residual de captura. Los Estados admitidos a la pesca en la zona económica ajena deben observar las medidas de conservación y las demás condiciones establecidas en la normativa del Estado ribereño.

El Estado ribereño puede tomar todas las medidas necesarias para asegurar el respeto de las normas que ha adoptado el Convenio de Naciones Unidas de Derecho del Mar, comprendido el arresto, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. Debe, sin embargo, proceder sin tardanza a revocar el apresamiento de los buques y a liberar a sus tripulantes, en cuanto se constituya una fianza u otra garantía razonable. Las sanciones impuestas no pueden comprender ninguna forma privativa de libertad.

El Convenio de Naciones Unidas sobre Derechos del Mar regula la pesca de especies transzonales, de altamente migratorias (atunes), de mamíferos marinos, y de las especies anádromas y catádromas (salmones y anguilas).

Entre el mar territorial y la zona económica exclusiva existe una diferencia de carácter jurídico, mientras el primero es una zona de mar adyacente a la costa, la zona económica exclusiva el Estado ejerce soberanía para aprovechar los recursos naturales y no puede impedir a los demás estados la libertad de navegación, el sobrevuelo y tendido de cable y de tuberías submarinas.

Entre la zona económica exclusiva y la plataforma continental difieren ya que la primera es la extensión sumergida de la masa terrestre hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas, mientras que en la zona económica exclusiva se miden 200 millas en forma horizontal a partir de las mismas líneas de base desde las cuales se mide el mar territorial.

El Estado ribereño goza de jurisdicción referente a la utilización y establecimiento de islas artificiales investigación científica y preservación del medio marino, esta zona le permite al Estado costero el utilizarla para fines económicos.

PLATAFORMA CONTINENTAL

La plataforma continental es aquel zócalo o costa sumergida en que aparece apoyarse el continente. Desde el punto de vista geográfico, la plataforma continental pertenece al fondo oceánico, el cual se compone de las siguientes partes.

- 1.- Plataforma Continental propiamente dicha
- 2.- Talud Continental
- 3.- Cuencas Oceánicas.

La plataforma continental es una llanura sumergida que a determinada profundidad, 200 metros desciende de forma casi vertical hasta el fondo del mar (isóbata de los 200 metros) . El talud es la profundidad en la cual la plataforma desciende y llega a los 2500 metros. Las cuencas oceanográficas son de dos clases: pelágicas, hasta los 5000 metros, y **abisales**, desde los 5000 metros en adelante. En la plataforma continental es donde se encuentran los recursos naturales, como calcio, fosfato, hidrocarburos, peces de todas clases y flora en gran cantidad.

El origen de la demarcación de la plataforma continental se da en el año de 1945, con la proclama del presidente Norteamericano H. Truman. Los EE.UU. fueron los primeros en reivindicar su jurisdicción sobre los recursos existentes en su plataforma continental. En los años inmediatamente sucesivos, numerosos países

adoptaron medidas análogas, que no encontraron ninguna objeción.

El Convenio de Naciones Unidas sobre Derechos del Mar de 1958 consagró la existencia de la plataforma continental. Posteriormente, el Convenio de 1982 definió la plataforma continental en un sentido geológico, siendo el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas. Con esta nueva definición de plataforma continental se pretendió dar satisfacción a 2 grupos de Estados:

- A los que no tienen plataforma continental, o si la tienen la tienen pequeña: les garantiza una extensión máxima de 200 millas.
- A los que tienen plataforma continental muy amplia: les garantiza una extensión máxima de 350 millas.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental consisten en la exploración y explotación de los recursos naturales, siendo derechos exclusivos, en el sentido de que nadie puede emprender ninguna actividad de exploración o de explotación, sin el expreso consentimiento del Estado ribereño.

Los recursos naturales de la plataforma continental comprenden a los recursos minerales y a los organismos vivos pertenecientes a las especies sedentarias.

En la plataforma continental, como en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de construir y de reglamentar la construcción y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras destinadas a fines económicos. Alrededor de ellas, el Estado ribereño puede establecer zonas de seguridad de una anchura de 500 metros. Las instalaciones y estructuras abandonadas o en desuso deben ser retiradas para garantizar la seguridad de la navegación.

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no prejuzgan el régimen de las aguas suprayacentes ni al del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

La Convención de las Naciones Unidas de 1982, modifica el concepto de la plataforma continental substancialmente considerándola como el lecho y el subsuelo de las áreas marinas mas allá de su mar territorial y a todo lo largo de su prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del borde continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. igualmente se estableció la obligación por parte de los Estados de demarcar el borde exterior del margen continental en los casos en que dicho margen se extiendan mas de 200 millas contados desde la línea de base.

Los puntos fijos que constituyan la línea del limite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar de la demarcación de la demarcación anteriormente referida deberán estar situados a una distancia menor de 350 millas contadas desde la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial. En el caso de las crestas submarinas el limite exterior de la plataforma continental no excederá las 300 millas salvo que se trate de elevaciones submarinas tales como mesetas, emersiones, bancos y espolones de dicho margen.

Delimitación De La Plataforma Continental Y De La Zona Económica Exclusiva.

La delimitación de la plataforma continental o de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente ha sido objeto de numerosas controversias internacionales, debido a los grandes intereses económicos que suponen los nuevos espacios marítimos ganados al mar.

El Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958 estableció la regla de la equidistancia, y

posteriormente el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 reguló la delimitación de la zona económica exclusiva en su art.74, y la de la plataforma continental en el art.86. A los Estados se les requiere que intenten resolver sus controversias por medios pacíficos(negociaciones, investigación, mediación, conciliación o arbitraje). Ninguna delimitación podrá realizarse unilateralmente por un Estado, teniendo que ser negociada presidida por el principio de la buena fe.

La equidad no implica necesariamente la igualdad, ya que lo que se trata es, en presencia de una situación geográfica de casi igualdad entre varios Estados, reparar una particularidad no esencial, de la que podría derivarse una diferencia de trato injustificable.

Las Circunstancias Relevantes A Los Fines De La Delimitación.

Hay 6 tipos de circunstancias: biológicas y ecológicas, económicas, geológicas, geográficas, militares y políticas, pero solo vamos a hacer referencia a las circunstancias geográficas:

- Método del desplazamiento de la línea equidistante a favor del Estado dotado de costas más extensas: cuando las fachadas marítimas de los Estados tengan diferente longitud(en el golfo de Maine).
- Método del pasillo(en la controversia entre Canadá y Francia en las islas de Saint Pierre-et-Miquelon).
- Método de la perpendicular a la dirección general de la costa(en la controversia entre Guinea y Guinea Bissau).
- Método de la perpendicular a la línea de cierre de una bahía(el golfo de Maine).
- Método de seguir la línea de costa(en la controversia entre Túnez y Libia).
- Método equitativo: cuando las costas de 2 Estados están frente a frente, de modo lineal o de modo que la irregularidad del litoral de uno se compensa por la irregularidad del litoral del otro(en la delimitación del Reino Unido y Francia en el Canal de la Mancha).
- Método proporcional: cuando un Estado tenga una configuración costera particular respecto a la de sus Estados vecinos:
 - En las costas cóncavas, las líneas de la equidistancia tienden a converger para encontrarse a una distancia próxima a la costa(en el mar del Norte entre Alemania, Dinamarca y los Países Bajos).
 - En las costas convexas, las líneas de la equidistancia tienden a divergir, de modo que la plataforma se amplía a medida que crece la distancia de la costa.

ALTA MAR

El Alta Mar es la faja marítima que se encuentra a partir de cierta medida contada desde la costa o la línea de base, desde el cual se mide la anchura del mar territorial, es decir, que se extiende desde el borde de las 200 millas náuticas correspondientes a la zona económica exclusiva. Se ha considerado que esta faja no pertenece a nadie y es más bien una cosa común a todos los pueblos de la comunidad internacional.

Este espacio marítimo ha sufrido modificaciones por el desarrollo del derecho del mar, por la aparición de la zona económica exclusiva le ha quitado a la alta mar, la zona productiva de los recursos renovables del medio marino.

La Naturaleza Jurídica de la Alta Mar

Principio de la Libertad de los Mares:

El principio fundamental es de que la Alta Mar, es libre lo cual significa que no es propiedad de ningún Estado, y que escapa de cualquier tipo de competencia territorial.

Esta concepción presenta una importante diferencia con relación a ciertas épocas en las que reinaba la concepción romana del *Dominium Maris*.

Este último criterio prevaleció particularmente en la edad media, durante la cual las nociones feudales condujeron a los Estados Marítimos a la pretensión de gobernar el mar. Se puede citar la pretensión inglesa de del dominio de los mares, al estimar que su posición insular le otorgaba la facultad de dominar las aguas saladas de todo el mundo, como la propagación del territorio británico o de sus vías naturales de acceso; al principio del siglo XIX, en el momento de emanciparse las colonias españolas todavía podría oírse que el mar es un elemento que separa a las naciones unas de otras, y las une a Gran Bretaña.

Sin embargo poco a poco la doctrina sobre el *dominium maris* se fue transformando. El siglo XVII es un periodo de oposición a las ideas anteriores en el que se rechaza la aplicación de la teoría del *dominium maris*. En la época actual se ha producido una reaparición de la antigua concepción exclusivista, con una comunicación que reivindicaba como mares nacionales soviéticos, sobre lo que U.R.S.S. pretende tener un derecho de soberanía absoluta los cuatro mares árticos de **Kara**, de **L aptev**, de Siberia Oriental y de Chukotsk.

Admitiéndose que el mar no es propiedad de nadie tan pronto se afirma que es una *Res Nullius*, como que es una *Res Communis* e incluso los partidarios del sistema ecléctico es una *Res Nullius Communis Usus*.

Aunque un gran número de soluciones concretas sean igualmente válidas para ambas concepciones, si se tiene en cuenta las competencias que se tienen en el mar parece lo más exacto afirmar que es una *Res Nullius*.

Por lo tanto se afirma:

- 1.- Que si el mar fuera una *Res Nullius*, estaría sometido a la soberanía común de los Estados lo que en realidad no sucede.
- 2.- Si fuese una *Res Communis* se explicaría la navegación pacífica, pero no la guerra marítima porque cuando esta se desarrolla en alta mar daña los intereses de las potencias no beligerantes; sin embargo el alta mar es, de hecho y de derecho teatro de hostilidades.
- 3.- Si el alta mar fuera una *Res Communis*, se hallaría sujeta a una administración común encomendada a un órgano central.

El régimen del alta mar se ha precisado en el convenio de Ginebra del 29 de abril de 1958, en los siguientes términos:

Art. 1.- Se entiende por alta mar todas las partes del mar que no pertenecen al mar territorial o las aguas interiores de un Estado.

Art. 2.- El alta mar está abierto a todas las naciones y ningún Estado puede pretender, legítimamente someter a su soberanía una parte cualquiera del mismo. La libertad del mar se ejerce en las condiciones que determinan los presentes artículos y las demás normas de Derecho Internacional. Singularmente, comporta para los Estados, ribereños o no las libertades de: navegación, pesca, instalar cables y oleoductos marinos y sobre volarlos.

El alta mar es pues una *Res Nullius* lo que quiere decir que los diferentes Estados solo ejercen una competencia defensiva y una competencia personal relativa a sus súbditos y a los barcos que llevan su bandera.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 proclama el principio de la libertad de pesca, teniendo todos los Estados derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar. Pero esta libertad de los Estados no es absoluta, teniendo una serie de limitaciones:

- Obligación de adoptar todas las medidas necesarias para la conservación de los recursos, y entre ellas, la obligación destinada a mantener el nivel de peces en niveles óptimos.
- Obligación de cooperar con otros Estados para la adopción de tales medidas, a través de acuerdos regionales y de las Comisiones Internacionales de Pesquería, que se encargan de:
 - Gestionan los recursos pesqueros en zonas geográficas determinadas y la pesca de especies específicas.
 - Establecen las cuotas de captura y los períodos de pesca, y fijan las artes de pesca que pueden utilizar los buques (el arte de pesca que más problemas ha suscitado ha sido las redes de malla y deriva, ya que provoca un efecto depredador de capturas indiscriminadamente, por lo que han sido prohibidas o limitadas en su longitud por los convenios y legislaciones).

En general, la pesca en la alta mar está siendo revisada y debatida, sobre todo en lo referente a la conservación de los recursos, habiéndose introducido conceptos nuevos, como la pesca responsable y el uso sostenible de los recursos. Hay que destacar el papel de la FAO, celebrándose en 1993 un convenio en Roma por el que se acordó...

Una serie de Estados (con grandes fachadas oceánicas) plantearon unas reivindicaciones para extender su soberanía más allá de las 200 millas de la zona económica exclusiva. En este contexto de reivindicaciones se adoptó el Convenio de Naciones Unidas de 1995 sobre poblaciones de peces transzonales y gravemente migratorias, en el que se recogen principios marcadamente conservadores, consagrando la obligación de los Estados de cooperar a nivel internacional en esta materia. La novedad de este convenio es el establecimiento de un estricto régimen de control de los barcos que dirigen sus actividades a estas pesquerías, que incluye la posibilidad de ejercer jurisdicción sobre estos buques, aunque sean extranjeros. Este convenio aún no ha entrado en vigor.

Regulación del convenio respecto de las demás libertades en alta mar:

- Libertad de tendido de cable y de tuberías en alta mar (arts. 112–115): el convenio confiere a los Estados una serie de obligaciones (de tipificar como infracción la destrucción y deterioro de los cables y tuberías de forma negligente).
- Libertad de investigación científica: el convenio reconoce esta libertad no solo a los Estados, sino también a las Organizaciones Internacionales.

El art. 88 del convenio establece que el alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos, no impidiéndose con ello la realización de maniobras militares. En esta materia hay que destacar algunos convenios, como el de Moscú de 1963, que prohíbe los ensayos con armas nucleares en la atmósfera,...

Los Buques

La definición de nave, o buque en algunas legislaciones, es uno de los aspectos fundamentales del derecho marítimo. La interpretación de esta definición condiciona la aplicación de las normas de este derecho, debido

a que ellas giran alrededor de la nave, por ser ésta su objeto.

La convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones del Matriculación de Naves, firmada en Ginebra el 07 de febrero de 1986, en su artículo 2 define el termino nave como Toda embarcación de mar apta para navegar por sus propios medios que se utilice en el comercio marítimo internacional para el transporte de mercancía, pasajeros o mercancía y pasajeros, a excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto.

Esta definición condiciona el concepto de nave a tres elementos:

- 1.- Estructurales, que se trate de una embarcación de mar, y que adicionalmente disponga de medios propios de propulsión que le permita navegar.
- 2.- Destino o finalidad, que es el comercio marítimo internacional, netamente el transporte de personas, cosas o ambas.
- 3.- Dimensión, las embarcaciones deben ser mayores a 500 toneladas de registro bruto.

En la legislación marítima venezolana, la definición de nave ha originado una discusión doctrinaria para la determinación del concepto.

En el artículo 612 del Código de Comercio venezolano determina que:

Se considera nave, para los efectos de este libro, todo buque destinado a traficar por mar, de un puerto a otro del país o del extranjero.

Bajo la palabra nave se comprende, además del casco y quilla del buque, los aparejos correspondientes a él.

El nombre aparejo designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos y sueltos que, si formar parte del cuerpo de la nave son indispensables para ella.

No se comprende en él el armamento que no sea de uso habitual de la nave, ni las vituallas ni pertrechos.

Esta definición es restrictiva, ya que limita el termino únicamente a la navegación marítima. La palabra traficar a la que se refiere la definición implica necesariamente una actividad comercial, por lo que las actividades de recreo y pesca no comercial no darían a una embarcación el acuerdo a la lógica aplicable, pareciera referirse a la navegación

De acuerdo a esta definición toda nave es buque, pero no todo buque es nave debido a que para gozar de este calificativo tiene que estar destinado a traficar por mar. Nuestro legislador consideró además que los buques son embarcaciones con medios fijos de propulsión.

Las gabarras, grúas, botes, diques y demás construcciones sin autonomía de movimientos, no se consideraran como buques sino como accesorios de navegación.

La Nacionalidad de los Buques.

A cada Estado lo corresponde establecer los requisitos necesarios para otorgar su nacionalidad de una nave, a los fines de que esta pueda enarbolar su pabellón. Sin embargo, este principio general ha sido objeto de una limitación internacional, en virtud de la preocupación de la mayoría de los Estados miembros de la Comunidad Internacional, por el poco control ejercido sobre las naves de algunos Estados al conceder su nacionalidad.

En la actualidad muchos países otorgan su nacionalidad a buques de manera bastante flexible, dándole el derecho a enarbolar sus banderas.

Estos registros, llamados Registros Abiertos o de bandera de convivencia, dan ventaja considerable, ya que su costo es reducido, gozan de beneficios fiscales, y adicionalmente sus leyes marítimas, y laborales favorecen a los armadores.

El buque tiene una individualidad, que se manifiesta por el hecho de que lleva un nombre y una nacionalidad. La determinación de esta nacionalidad ofrece interés desde un triple punto de vista:

- a) El barco se halla bajo el amparo del Estado de cuya nacionalidad posee.
- b) Puede, en su caso, reclamar protección diplomática y consular.
- c) Les son aplicables los Tratados concluidos por el Estado del que depende.
- d) La nacionalidad viene indicada por el pabellón, si bien este no la prueba de un modo absoluto, la legislación de cada Estado determina libremente las condiciones necesarias para adquirir la nacionalidad. En todo caso hay que distinguir entre los barcos de guerra y los barcos mercantes.

Naves de Guerra

Para estos barcos el criterio de la nacionalidad reside en el hecho de pertenecer a una flota determinada. La nacionalidad se aprueba enarblando el pabellón o bandera de combate y también por la palabra de honor dada por el comandante de hallarse al servicio de un Estado determinado.

Naves Mercantes

Para estos hay que tener en cuenta el país en que el barco se construyó, como la condición de su propietario, oficialidad y tripulación. Debe de existir un vínculo sustancial entre el Estado y el navío.

Criterio Legal Venezolano

Se consideran como buques de nacionalidad venezolana aquellos sobre los cuales ejerce derechos de propiedad ciudadanos venezolanos o empresas nacionales o nacionalizadas legalmente y establecidas en el país. En el caso de buques extranjeros, serán venezolanos y se podrán naturalizar como tal cuando dichos buques sean por lo menos en un 50% propiedad de ciudadanos venezolanos domiciliados en el país.

Para comprobar el derecho de propiedad sobre los buques existe 4 formas de hacerlo:

- 1.- Si el buque ha sido construido en la República.
- 2.- Si el buque ha sido construido en el exterior con el documento de adquisición a favor de la persona o empresa venezolana que solicite su matriculación.
- 3.- Si el buque proviene de un apresamiento de una captura o de un remate, con el documento del acta de adjudicación.
- 4.- Si el buque proviene de una enajenación con el documento respectivo de traspaso.

La Piratería

La piratería es un delito internacional que debe ser perseguido por todos los estados miembros de la comunidad internacional. En el caso de apresar un buque pirata puede ser sometido a la jurisdicción del Estado del Pabellón del buque apresor.

También se define como todo acto de violencia o depredación cometido con fines privados, en alta mar desde un buque o aeronave contra otro buque o aeronave o contra las personas o bienes que se encuentra a bordo.

CONCLUSIONES.

Es evidente que para un futuro jurista el conocimiento cabal de todos los principios legales que giran alrededor de la soberanía de su país resulta esencial. Y en el ámbito del dominio marítimo en el cual se recoge toda una gran masa de recursos económicos incitan a las naciones ribereñas a hacer todo lo posible por invadir zonas marítimas de alguna importancia económica o estratégica.

Por lo antes expuesto debe ser un compromiso ineludible de quienes pretenden convertirse en adalides del Derecho, conocer los conceptos básicos sobre los cuales giran tratados internacionales que norman las actividades marítimas.

BIBLIOGRAFÍA

FAJARDO, Angel **Derecho Constitucional**. Ed Nus. Caracas, 1997.

GUERRA I, Daniel. **Derecho Internacional Público**. Ed Kelran. Caracas, 1997.

MACQUAHE, Rafael. **Geografía de Venezuela**. S/d Caracas, 1963

ROUSSEAU, Charles. **Derecho Internacional Público**. Ed Ariel. Barcelona (España), 1966.

SCHACHT, Aristiguieta. **Guyana y Colombia** en El Nacional, Caracas, 11/10/99.

SALGUEIRO, Adolfo. **Constituyente, soberanía y espacios geográficos** en El Universal sd

<http://www.analítica.com/vam> 1999.10/00.htm. Informaciones sobre problemática fronteriza de Venezuela.

VILLARROEL, Francisco. **Derecho Marítimo**. Paredes Editores. Caracas, 1998.

ZAMORA, Héctor **Geografía de Venezuela**. Ediciones Cobo. Caracas, s.f.