

– En la Zona Económica y Plataforma Continental –

La Parte VI de la convención contiene una sucinta disposición conforme a la cual el artículo 60 (relativo) a aplica, **mutatis mutandis**, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental. De aquí yodo lo que a continuación se indique sobre las instalaciones situadas en la ZEE será aplicable a las emplazadas sobre la plataforma, con las adaptaciones correspondientes al caso.

Como ya se ha señalado con anterioridad, el Estado ribereño goza del derecho exclusivo a construir. Autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización en ambas zona de: islas artificiales; instalaciones y estructuras para los fines de exploración de los recursos naturales (incluida la producción de energía derivada de agua, de las corrientes y de los vientos), y para otras finalidades económicas; instalaciones y estructuras que puedan interferir en el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en las zonas.

La falta de claridad y precisión del enunciado de estos artículos se debe, como se ha puesto de manifiesto al relatar el proceso negociador, a la disparidad de criterios entre las potencias marítimas y la mayoría de los Estados (especialmente los del

Grupo de los 77) sobre el alcance del concepto de ZEE, y que se polarizó en la cuestión de los derecho residuales. No era tan solo una cuestión de los filosófico – jurídica de principio, dado que incidía en la posible realización por terceros Estados de actividades de tipo militar en la ZEE de otro Estado, y que podía llevar aparejada la construcción de instalaciones y estructuras.

El texto es deliberadamente ambiguo, aunque una interpretación literal de la Convección llevaría a la conclusión de que quedan excluidas del control del Estado ribereño, las instalaciones que no persigan fines económicos de investigación científica o de preservación del medio marino, salvo en el caso de que interfieran en ele ejercicio de los derechos del Estado ribereño en sus zonas de jurisdicción. Tal es la opinión que Tullio TREVES, quien cita como ejemplos las instalaciones de ayuda a la navegación y las destinadas a fines militares, y la del Gobierno italiano, como se puso de manifiesto en su declaración interpretativa, conforma a la cual, los derechos del Estado ribereño se limitaban a la s instalaciones expresamente mencionadas en el artículo 60.

La posición contraria fue mantenida por Brasil, Cabo Verde y Uruguay, al manifestar que los derechos exclusivos del Estado ribereño se extendían a todas las instalaciones emplazadas en su Zona Económica Exclusiva o sobre su plataforma continental, cualquiera que fuera su naturaleza. Aunque desde un punto de vista doctrinal y lógico, la discusión no tiene excesivo alcance práctico, ya que el Estado ribereño siempre podría aguantar, con suficiente fundamento jurídico, que una instalación de carácter militar interfiere el ejercicio de sus derechos en la zona en cuestión.

La Convención estipula los derechos y deberes del Estado ribereño. Así, amén de los derechos ya mencionados de construcción, autorización, reglamentación, le reconoce jurisdicción exclusiva sobre las distintas instalaciones, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración. Cabe señalar la novedad de la inclusión de las leyes y reglamentos **de seguridad**, que no figuran en la enumeración tradicionalmente incluida en el artículo paralelo relativo a la zona contigua.

Cuando fuere necesario, en el Estado ribereño, podrá establecer alrededor de las instalaciones zonas de seguridad **razonables**, en las cuales está autorizado a tomar las medidas apropiadas para garantizar la seguridad tanto de la navegación como de las propias instalaciones. Determinará la anchura de las zonas de seguridad teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables; y, salvo excepción autorizada por las normas internacionales generalmente aceptadas o recomendación de la OMI, las citadas zonas no se

extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las instalaciones, medida a partir de cada punto de su borde exterior.

Esta disposición es más flexible que la contenida en el artículo paralelo del Convenio de 1958 sobre la Plataforma Continental, que establece de forma taxativa un radio máximo de 500 metros para las zonas de seguridad, y no hace referencia a las normas internacionales o a las organizaciones competentes. Curiosamente, la Convención mantiene la imperatividad de la cifra máxima de los 500 metros en la relación con las instalaciones de investigación científica, y no incluye cifra alguna con respecto a las instalaciones relacionadas con actividades en la Zona Internacional; en la Parte XI se indica que la configuración y ubicación de las zonas de seguridad serán tales que no formen un cordón que impida el acceso legítimo de los buques a determinadas zonas marítimas, o la navegación por vías marítimas internacionales.

• **Entre los deberes del Estado ribereño cabe mencionar los siguientes:**

- • Notificación de la construcción de la instalación en cuestión y de la extensión de la zona de seguridad establecida en su alrededor.
- Colación de medios permanentes para advertir su presencia.
- Emplazamientos de las instalaciones y en su zona de seguridad en lugares que no puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.
- Remoción de las instalaciones abandonadas o en desuso.
- Aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

También aquí ha introducido la Convención variaciones con respecto a los textos del Convenio de Ginebra, al sustituir la referencia a la utilización de rutas marítimas ordinarias que son indispensables para la navegación internacional, por la de vías marítimas reconocidas que sean esenciales para dicha navegación. En la Parte XI relativa a la Zona Internacional de los Fondos Marinos se hace así mismo referencia a las vías marítimas esenciales para la navegación internacional. Siguiendo la habitual falta de concordancia terminológica en la Parte XIII se prevé que el emplazamiento de cualquier tipo de instalaciones de investigación científica, no constituiría un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas.

LEY 15/78 DE 20 FEBRERO SOBRE ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

(BOE de 23 de Febrero de 1978, A. 400)

Artículo 1ª:

- En una zona marítima denominada zona económica exclusiva, que se extiende desde

el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de 200 millas náuticas. Contadas a partir de las líneas de base desde la que se mide la anchura de aquel, del Estado español tiene derechos soberanos a los efectos de la explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo y de las aguas suprayacentes.

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

- En aplicación de lo dispuesto en el número anterior corresponde al Estado español:

- El derecho exclusivo sobre los recursos naturales de la zona.
- La competencia de reglamentar la conservación, exploración y explotación de tales recursos, para lo que se cuidará la preservación del medio marino.
- La jurisdicción exclusiva par hacer cumplir las disposiciones pertinentes.
- Cualesquiera otras competencias que el Gobierno establezca en conformidad con el Derecho Internacional.

Artículo 2º.

1. Salvo lo que se disponga en tratados internacionales con los Estados cuyas costas se encuentren enfrente de las españolas o sean adyacentes a ellas, el límite exterior de la zona económica será la línea media equidistante.

2. A los efectos del presente artículo, por la línea media o equidistante se entiende aquella cuyos puntos son equidistantes de los más próximos situados en la línea de base, trazadas de conformidad con el Derecho Internacional desde la que se mide la anchura del mar territorial de cada Estado.

En el caso de los archipiélagos, se calculará la línea media o equidistante a partir del perímetro archipelágico trazado de conformidad con el artículo 1º, párrafo 1 in fine.

Artículo 3º.

1. En la zona económica, el ejercicio de la pesca queda reservado a los españoles y previo acuerdo con los Gobiernos respectivos, a los nacionales de aquellos países cuyos buques de pesca la hayan ejercido de manera habitual.

2. Los pescadores extranjeros no comprendidos en el párrafo anterior no podrán dedicarse a la pesca en la zona económica salvo que así se establezca en los tratados internacionales en los que España sea parte.

Artículo 4º.

En la zona económica será de aplicación lo dispuesto en la Ley número 93/1962 de 24 de Diciembre, sobre sanciones a las infracciones cometidas por embarcaciones extranjeras en materia de pesca.

Artículo 5º

1. El establecimiento de la zona económica no afecta a las libertades de navegación sobrevuelo y tendido de cables submarinos.

2. En el ejercicio del derecho de libre navegación, los buques de pesca extranjeros deberán cumplir las disposiciones españolas destinadas a impedir que dichos buques se dediquen a la pesca en la zona económica, incluidas las relativas al arrumaje (distribución y colocación de la carga en un buque) de los aparejos de pesca.

DISPOSICIONES FINALES

- La aplicación de las disposiciones de la presente Ley se limitará alas costas españolas del Océano Atlántico, incluido el Mar Cantábrico, peninsulares e insulares y se faculta al Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas.
- Quedan modificadas, en lo que sea necesario para la aplicación de la presente Ley, la Ley número

93/1962 de 24 de Diciembre (anteriormente citada) sobre sanciones a las infracciones cometidas por embarcaciones extranjeras en materias de pesca; la Ley número 20/1967 de 8 de Abril sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a efectos de pesca, y cualesquiera otras disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

- El Gobierno y los órganos de la Administración competentes dictarán las disposiciones necesarias para la aplicación de la presente Ley.

–EL ALTA MAR–

Existen espacios que no están sujetos a la competencia de ningún estado o soberanía estatal en concreto, aunque se ejercen en ellos competencias concurrentes de naturaleza extraterritorial por el derecho Internacional. Estos espacios comunes o de interés internacional fuera de la jurisdicción del ribereño engloban al Alta Mar.

España como estado regula por la competencia internacional de la materia pocas cuestiones del Alta mar, el cual viene regulado en el Convenio sobre el Alta Mar de 29 de abril de 1958, básico en la materia, y cuyos contenidos coinciden con la parte VII de la convención de 1982 lo que pone de manifiesto el carácter consuetudinario de la institución del Alta Mar

- **Definición:** Aparece definido por exclusión en el artículo 86 de la Convención de Montego Bay entendiéndose por alta mar las partes del mar que no forman parte del mar territorial, de las aguas interiores, la zona económica exclusiva y las aguas archipelágicas.
- **Principios y libertades del alta mar:** Los principios en que se basa el régimen jurídico del alta mar son los siguientes:
 - **En cuanto vía de comunicación es un bien común = Principio de libertad de los mares.**
 - **Principio de la igualdad de uso.**
 - **Principio de no–interferencia.**
 - **Principio de no–sumisión al derecho Internacional.**

Estos principios quedan articulados en las convenciones con la proclamación de las cuatro libertades clásicas del alta Mar que examinamos a continuación, aunque se han postulado otras nuevas en la convención de 1982 como las libertades de construir islas artificiales y otras instalaciones y la de investigación científica {art. 87 d) y f)}.

• LA LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

El artículo 90 de la Convención de 1982 establece el derecho de navegar en alta mar de los buques que enarbolan la bandera del estado (con o sin litoral). El vínculo que liga al buque y Estado, que se exterioriza con la bandera, se concreta jurídicamente con la nacionalidad del buque.

El derecho a otorgar nacionalidad se reconoce a los Estados por el artículo 91 fijando los requisitos para su concesión y registro del buque, y, consiguientemente para que puedan usar su pabellón o bandera. Así, para evitar que haya buques sin pabellón (responsabilidades) se señala que ha de existir una relación auténtica entre el estado y el buque, en particular, el estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social.

Para la definición de este vínculo o ligamen hay que acudir al convenio sobre las condiciones de Registro de Buques de 1986 ya no en vigor y cuyos artículos disponen que los ciudadanos del estado del pabellón participen en la propiedad, tripulación y administración del buque enarbolado.

España se mantiene proclive a la libertad de registro. En, efecto, el registro y abanderamiento de buques está

sometido a la justificación de vínculos puramente formales, según se desprende del **artículo 10.2 del Real Decreto 1027/1989**, que se limita a exigir a las personas físicas o jurídicas que sean propietarias o se dediquen a la explotación de buques con eslora igual o superior a nueve metros que aporten al Registro de empresas marítimas de la Dirección General de la Marina Mercante, sin que se desprenda ninguna otra consecuencia jurídica del contenido de dicha certificación: *certificación expedida por el registro Mercantil en la que conste el nombre, objeto, domicilio, duración y, en su caso, capital social, participación extranjera y órganos de administración con el nombre y nacionalidad de los administradores y accionistas*.

La libertad de navegación y su corolario el principio de no-interferencia tiene una serie de limitaciones:

- Todos los estados tienen Derecho de apresamiento de cualquier buque o aeronave pirata o que este en manos de piratas de alta mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; esta piratería lleva como consecuencia, además del derecho de apresamiento, la posibilidad de detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo e imponer, a través de los tribunales del estado que hayan efectuado la presa, las penas y medidas oportunas.
- El derecho de represión de otras prácticas odiosas donde se incluye un aspecto muy importante como es el del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas ámbito regulado por la **Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas**, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988 y en vigor desde el 11 de noviembre de 1990 y **de la que España es parte**, donde se hace un desarrollo progresivo de la represión en alta mar de esta práctica odiosa añadiendo en su párrafo 3º

• LIBERTAD DE PESCA

Los estados tienen derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar debiendo respetarse las regulaciones referentes a la conservación de los recursos vivos de la alta mar, excluyéndose este derecho de pesca en la zona económica exclusiva.

Existe un problema respecto a los intereses de los estados ribereños en las zonas de alta mar adyacentes a sus zonas económicas exclusivas, sobre todo con relación a las especies transzonales, el artículo 63.2 viene a establecer la negociación entre los interesados, no permitiendo de ninguna manera que el Estado ribereño imponga unilateralmente medidas de conservación en alta mar = conflicto del fletan España-Canadá, cuotas de España en Alta mar e intervención de Canadá.

• LIBERTAD DE UTILIZACIÓN DEL LECHO DEL MAR PARA RENDER CABLES O TUBERIAS SUBMARINAS

Tan solo se excluye a la plataforma continental para el ejercicio de la misma. Se establecen limitaciones como la necesidad de su conservación y el establecimiento por los Estados de responsabilidades por posibles rupturas o deterioros.

D) LIBERTAD DE SOBREVOLAR EL ALTA MAR

No desarrollada por el convenio de Montego Bay de 1982, salvo en lo relativo al derecho de captura en caso de piratería aérea.

– LOS ESTRECHOS –

REGIMEN DE NAVEGACIÓN EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

El Estrecho de Gibraltar es considerado, junto con los de Ormuz y Bab-el-Mandeb, como uno de los de mayor valor estratégico del mundo; de aquí el gran interés de las superpotencias en que se reconociera en él

las libertades de navegación y sobrevuelo: Así, durante los debates de la Comisión mantuvieron que en el **Estrecho de Gibraltar** siempre ha regido un **régimen de libertad**, bien por existir dentro de él un pasillo de libre tránsito, bien por gozar de un régimen internacional **ad hoc**.

Es por ello que en la Comisión Preparatoria de Caracas ya fue un tema discutido, así como lo fue un ídolo caído de las anteriores Conferencias sobre el Derecho del Mar.

- **Limitación a 3 millas de la anchura del mar territorial:**

La tesis de las tres millas fue defendida por Gran Bretaña desde el siglo XVIII, en su continua confrontación con España por la posesión de la colonia de Gibraltar. No obstante, el ganador de la tesis en conexión con el régimen de navegación por los estrechos ha sido EEUU.

EEUU se había aferrado a la posición de que la regla de las 3 millas era generalmente aceptada como la anchura máxima del mar territorial, de este modo incluso en la parte más angosta del Estrecho de Gibraltar existía una franja de alta mar de una anchura entre 1,5 y 3 millas, en las que los buques y aeronaves gozarían respectivamente del derecho de libre navegación y sobrevuelo.

Sin embargo puesto que España había establecido desde 1760 el límite exterior de su mar territorial en 6 millas y que el mar territorial de Marruecos no podía tener menos de 3 millas, en la parte más angosta del estrecho se solapaban la soberanía de los dos Estados ribereños, por lo que, en esa parte, el estrecho se encontraba dentro del mar territorial de España o de Marruecos, sin necesidad de que ninguno de ellos extendiera a las 12 millas la respectiva anchura. Así, destaca las palabras del Embajador *Poch* en la Convención: *Lo que si ha existido en el Estrecho de Gibraltar, y a plena satisfacción de toda comunidad internacional es un régimen de paso inocente.*

- **Régimen jurídico ad hoc**

Italia y la URSS, por su parte, mantuvieron la vigencia de un régimen jurídico internacional especial de navegación por el estrecho de Gibraltar, dado que el Mar Mediterráneo sólo tenía una salida para la comunicación con el Océano Atlántico a través de Gibraltar.

La historia del Estrecho muestra, de todos modos, que el régimen jurídico consuetudinario de paso inocente por los estrechos, definido en el asunto del Estrecho de Corfú y codificado en el Convenio de Ginebra de 1958, ha sido continuamente mantenido en el Gobierno español. El Estrecho no está cubierto por disposiciones especiales como es el caso de los estrechos daneses y turcos o el de Magallanes por lo que en palabras de Brühl *el derecho de paso a través del estrecho de Gibraltar no fue sometido con anterioridad a disposiciones de ningún tipo de tratado, como tampoco lo está en la actualidad por lo que cabe asumir que el estrecho de Gibraltar está regulado por las normas ordinarias del Derecho Internacional relativas a los estrechos internacionales.*

En el debate general desarrollado en el primer periodo substantivo de la Conferencia, celebrado en Caracas, se volvieron a exponer las posiciones básicas de los distintos Estados en el tema de estrechos, reiterándose algunas de las propuestas de la Comisión Preparatoria y presentándose otras:

- **Propuestas a favor de la libertad de navegación**
- **Posición de Estados Unidos**

Estados Unidos reiteró su conocida posición de que la extensión a 12 millas del mar territorial debería suponer el reconocimiento de un derecho no discriminatorio de libre tránsito de la navegación aérea, de superficie y submarina por los estrechos utilizados internacionalmente.

De este modo, el gran americano mantuvo esta propuesta, si bien más tarde apoyaría la presentada por Gran Bretaña.

• **Propuesta de los Estados socialistas**

La URSS manifestó que, del examen de la práctica de la navegación por los estrechos que comunicaban dos partes de la alta mar, cabía deducir que ya se había establecido una norma de derecho común que reconoce el derecho de tránsito por esos estrechos de todos los buques. Para los estrechos que comunicaban la alta mar con el mar territorial de un Estado, el representante soviético se pronunció a favor del mantenimiento del régimen de paso inocente.

En consecuencia, la URSS y otros 5 países más socialistas presentaron un nuevo proyecto de artículos.

La Convención finalmente oídas todas las propuestas dedicaría **su Parte III** a los *Estrechos utilizados para la navegación Internacional* llegándose a la conclusión de que sería sumamente difícil lograr un acuerdo sobre una definición que resultara generalmente aceptada sobre Estrecho. De aquí que haya que deducir la definición del propio articulado de la Convención, teniendo ésta en mayor o menor medida en cuenta los tres elementos fundamentales que la práctica del Derecho Internacional y la doctrina ha vinculado a la palabra y concepto de Estrecho: el elemento geográfico, jurídico y funcional.

El Estrecho de Gibraltar al no estar regulado por convenciones internacionales de larga data y aun vigentes que se refieran específicamente a dichos estrechos es regulado por la Convención de Montego Bay aun cuando diversos autores y algunos estados como la URSS mantuvieron durante la Conferencia la existencia de un régimen internacional para el estrecho de Gibraltar, establecido en la Declaración franco – británica de 1904 y el tratado franco – español de 1912 sobre Marruecos, pero tanto España como Marruecos han rechazado categóricamente semejante tesis. Es por ello que el régimen general de navegación por el **Estrecho de Gibraltar es el de paso en tránsito**.

Este contexto explica cinco de las nueve declaraciones interpretativas formuladas por España al firmar la Convención el 4 de diciembre de 1984, con el objeto de paliar en lo posible los problemas que acarrea la eventual aplicación al estrecho de Gibraltar del ejercicio del derecho de paso en tránsito para la navegación y aeronavegación internacional, pretendiendo que la soberanía formal del ribereño sobre las aguas del estrecho se reflejara efectivamente en su competencia legislativa y reglamentaria tanto para regular el tráfico aéreo (ver la 2ª y 3ª declaración) como para prevenir y controlar la contaminación en dicho estrecho (ver la 4ª, 6ª y 7ª declaración), sin negar u obstaculizar por ello el derecho de paso en tránsito por Gibraltar.

Ahora bien, la capacidad real muy reducida que le queda a España para intervenir en la prevención de la contaminación en el Estrecho, así como la práctica seguida por el Gobierno Español con ocasión de sobrevuelos del Estrecho de Gibraltar por aeronaves militares de otros Estados en alguna situación de crisis, sobrevuelos a los que no se ha opuesto ni por los que tampoco ha protestado, hacían presagiar la aceptación por España del derecho de paso en tránsito previsto en la Convención, de modo y forma que las declaraciones interpretativas hechas definitivamente en el Instrumento de ratificación (BOE de 14 de febrero de 1997) han quedado simplificadas y reducidas en este punto a lo siguiente:

Interesa saber también que por Acuerdos de 24 de octubre de 1980 y 27. de septiembre de 1989, los Gobiernos de España y Marruecos han auspiciado la realización de estudios de viabilidad y promoción del proyecto de un enlace fijo entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar, teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes de la Convención de Naciones Unidas de 1982

– **En la Zona Económica y Plataforma Continental** –

La Parte VI de la convención contiene una sucinta disposición conforme a la cual el artículo 60 (relativo) a

aplica, **mutatis mutandis**, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental. De aquí yodo lo que a continuación se indique sobre las instalaciones situadas en la ZEE será aplicable a las emplazadas sobre la plataforma, con las adaptaciones correspondientes al caso.

Como ya se ha señalado con anterioridad, el Estado ribereño goza del derecho exclusivo a construir. Autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización en ambas zona de: islas artificiales; instalaciones y estructuras para los fines de exploración de los recursos naturales (incluida la producción de energía derivada de agua, de las corrientes y de los vientos), y para otras finalidades económicas; instalaciones y estructuras que puedan interferir en el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en las zonas.

La falta de claridad y precisión del enunciado de estos artículos se debe, como se ha puesto de manifiesto al relatar el proceso negociador, a la disparidad de criterios entre las potencias marítimas y la mayoría de los Estados (especialmente los del

Grupo de los 77) sobre el alcance del concepto de ZEE, y que se polarizó en la cuestión de los derecho residuales. No era tan solo una cuestión de los filosófico – jurídica de principio, dado que incidía en la posible realización por terceros Estados de actividades de tipo militar en la ZEE de otro Estado, y que podía llevar aparejada la construcción de instalaciones y estructuras.

El texto es deliberadamente ambiguo, aunque una interpretación literal de la Convección llevaría a la conclusión de que quedan excluidas del control del Estado ribereño, las instalaciones que no persigan fines económicos de investigación científica o de preservación del medio marino, salvo en el caso de que interfieran en ele ejercicio de los derechos del Estado ribereño en sus zonas de jurisdicción. Tal es la opinión que Tullio TREVES, quien cita como ejemplos las instalaciones de ayuda a la navegación y las destinadas a fines militares, y la del Gobierno italiano, como se puso de manifiesto en su declaración interpretativa, conforma a la cual, los derechos del Estado ribereño se limitaban a la s instalaciones expresamente mencionadas en el artículo 60.

La posición contraria fue mantenida por Brasil, Cabo Verde y Uruguay, al manifestar que los derechos exclusivos del Estado ribereño se extendían a todas las instalaciones emplazadas en su Zona Económica Exclusiva o sobre su plataforma continental, cualquiera que fuera su naturaleza. Aunque desde un punto de vista doctrinal y lógico, la discusión no tiene excesivo alcance práctico, ya que el Estado ribereño siempre podría aguantar, con suficiente fundamento jurídico, que una instalación de carácter militar interfiere el ejercicio de sus derechos en la zona en cuestión.

La Convención estipula los derechos y deberes del Estado ribereño. Así, amén de los derechos ya mencionados de construcción, autorización, reglamentación, le reconoce jurisdicción exclusiva sobre las distintas instalaciones, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración. Cabe señalar la novedad de la inclusión de las leyes y reglamentos **de seguridad**, que no figuran en la enumeración tradicionalmente incluida en el artículo paralelo relativo a la zona contigua.

Cuando fuere necesario, en el Estado ribereño, podrá establecer alrededor de las instalaciones zonas de seguridad **razonables**, en las cuales está autorizado a tomar las medidas apropiadas para garantizar la seguridad tanto de la navegación como de las propias instalaciones. Determinará la anchura de las zonas de seguridad teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables; y, salvo excepción autorizada por las normas internacionales generalmente aceptadas o recomendación de la OMI, las citadas zonas no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las instalaciones, medida a partir de cada punto de su borde exterior.

Esta disposición es más flexible que la contenida en el artículo paralelo del Convenio de 1958 sobre la Plataforma Continental, que establece de forma taxativa un radio máximo de 500 metros para las zonas de

seguridad, y no hace referencia a las normas internacionales o a las organizaciones competentes. Curiosamente, la Convención mantiene la imperatividad de la cifra máxima de los 500 metros en la relación con las instalaciones de investigación científica, y no incluye cifra alguna con respecto a las instalaciones relacionadas con actividades en la Zona Internacional; en la Parte XI se indica que la configuración y ubicación de las zonas de seguridad serán tales que no formen un cordón que impida el acceso legítimo de los buques a determinadas zonas marítimas, o la navegación por vías marítimas internacionales.

• **Entre los deberes del Estado ribereño cabe mencionar los siguientes:**

- · Notificación de la construcción de la instalación en cuestión y de la extensión de la zona de seguridad establecida en su derredor.
- Colación de medios permanentes para advertir su presencia.
- Emplazamientos de las instalaciones y en su zona de seguridad en lugares que no puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.
- Remoción de las instalaciones abandonadas o en desuso.
- Aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

También aquí ha introducido la Convención variaciones con respecto a los textos del Convenio de Ginebra, al sustituir la referencia a la utilización de rutas marítimas ordinarias que son indispensables para la navegación internacional, por la de vías marítimas reconocidas que sean esenciales para dicha navegación. En la Parte XI relativa a la Zona Internacional de los Fondos Marinos se hace así mismo referencia a las vías marítimas esenciales para la navegación internacional. Siguiendo la habitual falta de concordancia terminológica en la Parte XIII se prevé que el emplazamiento de cualquier tipo de instalaciones de investigación científica, no constituiría un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas.

LEY 15/78 DE 20 FEBRERO SOBRE ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

(BOE de 23 de Febrero de 1978, A. 400)

Artículo 1ª:

- En una zona marítima denominada zona económica exclusiva, que se extiende desde

el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de 200 millas náuticas. Contadas a partir de las líneas de base desde la que se mide la anchura de aquel, del Estado español tiene derechos soberanos a los efectos de la explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo y de las aguas suprayacentes.

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

- En aplicación de lo dispuesto en el número anterior corresponde al Estado español:

· El derecho exclusivo sobre los recursos naturales de la zona.

· La competencia de reglamentar la conservación, exploración y explotación de tales recursos, para lo que se cuidará la preservación del medio marino.

- La jurisdicción exclusiva par hacer cumplir las disposiciones pertinentes.
- Cualesquiera otras competencias que el Gobierno establezca en conformidad con el Derecho Internacional.

Artículo 2º.

1. Salvo lo que se disponga en tratados internacionales con los Estados cuyas costas se encuentren enfrente de las españolas o sean adyacentes a ellas, el límite exterior de la zona económica será la línea media equidistante.

2. A los efectos del presente artículo, por la línea media o equidistante se entiende aquella cuyos puntos son equidistantes de los más próximos situados en la línea de base, trazadas de conformidad con el Derecho Internacional desde la que se mide la anchura del mar territorial de cada Estado.

En el caso de los archipiélagos, se calculará la línea media o equidistante a partir del perímetro archipelágico trazado de conformidad con el artículo 1º , párrafo 1 in fine.

Artículo 3º.

1. En la zona económica, el ejercicio de la pesca queda reservado a los españoles y previo acuerdo con los Gobiernos respectivos, a los nacionales de aquellos países cuyos buques de pesca la hayan ejercido de manera habitual.

2. Los pescadores extranjeros no comprendidos en el párrafo anterior no podrán dedicarse a la pesca en la zona económica salvo que así se establezca en los tratados internacionales en los que España sea parte.

Artículo 4º.

En la zona económica será de aplicación lo dispuesto en la Ley número 93/1962 de 24 de Diciembre, sobre sanciones a las infracciones cometidas por embarcaciones extranjeras en materia de pesca.

Artículo 5º

1. El establecimiento de la zona económica no afecta a las libertades de navegación sobrevuelo y tendido de cables submarinos.

2. En el ejercicio del derecho de libre navegación, los buques de pesca extranjeros deberán cumplir las disposiciones españolas destinadas a impedir que dichos buques se dediquen a la pesca en la zona económica, incluidas las relativas al arrumaje (distribución y colocación de la carga en un buque) de los aparejos de pesca.

DISPOSICIONES FINALES

- La aplicación de las disposiciones de la presente Ley se limitará alas costas españolas del Océano Atlántico, incluido el Mar Cantábrico, peninsulares e insulares y se faculta al Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas.
- Quedan modificadas, en lo que sea necesario para la aplicación de la presente Ley, la Ley número 93/1962 de 24 de Diciembre (anteriormente citada) sobre sanciones a las infracciones cometidas por embarcaciones extranjeras en materias de pesca; la Ley número 20/1967 de 8 de Abril sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a efectos de pesca, y cualesquiera otras disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

- El Gobierno y los órganos de la Administración competentes dictarán las disposiciones necesarias para la aplicación de la presente Ley.

Toda parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave que éste haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra parte, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula: si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.

Es en el ámbito de los Derechos Fundamentales donde se han desarrollado más acuerdos y convenios, donde destaca el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974), hecho en Londres el 17 de febrero de 1978 y al que España se adhirió el 9 de Abril de 1980.

No hemos incluido el tratado por el espacio que suponían más de 20 folios, aunque es interesante su contenido: BOE 106/1981, publicado el 04 -05-1981

- *España interpreta que:*

A)El régimen establecido en la Parte III de la Convención es compatible con el derecho del estado ribereño de dictar y aplicar en los estrechos utilizados para la navegación internacional sus propias reglamentaciones, siempre que ello no obstaculice el derecho de paso de tránsito.

B)En el artículo 39, párrafo 3.a), la palabra normalmente significa salvo fuerza mayor o dificultad grave.

C)Lo dispuesto en el artículo 221 no priva al estado ribereño de un estrecho utilizado para la navegación internacional de las competencias que le reconoce el derecho internacional en materia de intervención en los casos de los accidentes a que se refiere el citado artículo.