

AGUAS INTERIORES:

Se analizará, esta cuestión desde un punto de vista general, para pasar posteriormente, a lo que será la regulación de España, sobre sus aguas interiores.

En principio, habrá que hacer una distinción entre las diferentes formas, que existen para determinar donde comienza el mar territorial, y donde terminan las aguas interiores. La principal diferencia, entre estos dos espacios marítimos, son las líneas de base, que dan origen, a la existencia de aguas interiores, estas líneas pueden ser:

– Líneas de base normal: quedan definidas como la línea de bajamar a lo largo de la costa (art. 3 de la Convención de las Naciones Unidas de 1958: Anchura del mar territorial: Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial, hasta un límite que no exceda de doce millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.), es decir, aquella que sigue el trazado actual de la costa en marea baja.

España, se inclina en la práctica por medir la anchura del mar territorial; sino se establecen líneas de base rectas, desde la línea de bajamar escorada, o línea de bajamar más baja de todas, la cual se produce en equinoccios de inviernos y otoño.

– Líneas de base recta: (Art. 4 de la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sobre el Derecho del Mar: Límite exterior del Mar Territorial: El límite exterior del mar territorial es la línea, cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base a una distancia igual a la anchura del mar territorial; y Art. 7 de la Convención de 1982.), consiste en el trazado de líneas rectas, que unen los puntos de referencia apropiados de la costa cuando esta tenga profundas aberturas y escotaduras, o haya una franja de islas a lo largo de ellas, situadas en su proximidad inmediata; pudiendo tenerse en cuenta solo para el trazado de determinadas líneas, los intereses económicos de la región, si en realidad e importancia están demostradas por un prolongado uso de las aguas.

La validez jurídica de las líneas trazadas ha de cumplir una serie de requisitos:

1. No deben apartarse de forma apreciable de la dirección general de la costa.
2. Las zonas de mar, encerradas por esas líneas, situadas entre estas y la tierra firme, deben estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre, para someterlas al régimen de aguas interiores.
3. Las líneas rectas, no pueden trazarse hacia o desde elevaciones que emerjan en la bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas, que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua.
4. El trazado, no puede aislar del alta mar o zona económica exclusiva, el mar territorial de otro Estado.
5. La delimitación, deberá publicarse en cartas marinas, y el estado ribereño, les dará publicidad.

De una apreciación, de la limitación que hacen ambas líneas, podemos ver que ambos tipos de líneas dan origen a aguas interiores (entre las citadas línea y la tierra firme); no obstante, es el tratado de líneas de Base recta, el que implica la creación de amplios sectores de aguas interiores; mientras que la línea de Base recta, solo en casos específicos, permite la creación de pequeños cinturones de aguas interiores. Como norma general, puede indicarse que las líneas de base normal, para la cual se suelen tomar las líneas de bajamar escorada (la que se dispone en España), no crea aguas interiores.

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA:

En España, la ley que da lugar al trazado de tales líneas, es la Ley 20/1967 de 8 de Abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas, a 12 millas, a efecto de pesca. En el Art. 2º de dicha ley, se determina que las líneas de base, a partir de las cuales, se mide la anchura de esas aguas jurisdiccionales, son las que vienen definidas por las líneas de bajamar escorada, aunque el Gobierno podrá acordar el trazado de líneas de base recta.

El desarrollo de esta previsión, se elabora en el Real Decreto 2510/1977 de 5 de Agosto (Ministerio de Defensa) sobre trazado de líneas de base recta. Con este Decreto, se da paso a la existencia de aguas interiores en torno a las costas españolas, tanto en las península como en las islas.

Siguiendo el tono, del citado Art. 2º de la ley 20/1967, el Real Decreto 2510/1977, determina una serie de líneas de base recta, cuyo número, longitud y puntos que une, son, en gran medida, fruto de la discrecionalidad, aunque, de conformidad con las normas internacionales.

En total, el Real Decreto 2510/1977, procede a la fijación de 123 líneas de base recta, 77 en la península y 46 en ambos archipiélagos (Balear y Canario). Su localización y características, son acreedoras de un minucioso examen.

En cuanto, a la inclusión de las aguas interiores en nuestro ordenamiento jurídico, no existe un tratamiento expreso, y aunque la primera referencia a las aguas interiores generadas por líneas de base recta, puede encontrarse en la Ley 93/1962 de 24 de Diciembre, realmente, ha habido que esperar hasta la promulgación de la Ley de Costas de 1988 para terminar, con el estado de ambigüedad. Ni la Ley de Costas de 1969, ni su reglamento de 1980, ni la Constitución en su Art. 132, hacen alusión alguna, a tales aguas.

Sin embargo, es a partir de la Constitución de 1978, y de la consiguiente estructuración del Estado, en Comunidades Autónomas, cuando las aguas interiores han empezado a adquirir relevancia.

En definitiva, España ha optado por un sistema mixto, en la definición de sus líneas de base, normal y recta, por lo que a lo largo de sus costas existen aguas interiores en una magnitud nada desdeñable.

Las aguas interiores, constituyen una columna que comprende la masa de agua, su lecho y subsuelo, hasta llegar al límite exterior de la ribera del mar, por el final de la playa, que es el punto, hasta donde se deja sentir la acción del oleaje sobre el fondo, quedando más adentro, la línea de bajamar escorada.

El Real Decreto 258/1989 de 10 de marzo, resuelve el límite, entre las aguas continentales y las aguas interiores, indicando que tal límite, se encuentra en aquel lugar donde se hacen sensibles las mareas o, en ausencia de éstas, donde aumenta notablemente la salinidad. Por lo tanto, las aguas interiores penetran por los cursos fluviales, hasta donde se deja sentir la acción de las mareas.

Así pues, el término aguas interiores, aparece relacionado con la actividad pesquera como competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas, tal y como se contempla en el Art. 148.1.11º de la Constitución de 1978: Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: La pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura, la caza y la pesca fluvial. De manera indirecta, las aguas

interiores están vinculadas, al concepto de ordenación del litoral, en la medida en que este espacio, forma parte de su ámbito territorial, aunque en este caso la Constitución, no hace referencia expresa a esta competencia en el Art. 148, sino que utiliza la expresión más amplia y genérica de ordenación del territorio.

Las 10 Comunidades Autónomas ribereñas, contemplan en sus respectivos Estatutos la pesca en aguas interiores como una de las competencias exclusivas, utilizando el concepto de aguas interiores en su sentido expresamente marino, ya que se enumera separadamente la pesca en aguas interiores, fluvial y lacustre. Incluso en los Decretos de transferencia de funciones, competencias y servicios, en materia de pesca, se ha llegado a definir las aguas interiores como las generadas a partir de las líneas de base recta.

Realmente, no existe una pesca de aguas interiores sino una actividad extractiva, practicada por unas embarcaciones con determinada potencia, tonelaje y aparejos.

Las aguas interiores, estarían integradas dentro del ámbito litoral. Esta perspectiva, no es la dominante en la literatura jurídica, que interpreta el término litoral con un sentido restringido, asociado fundamentalmente al segmento seco o emergido, y como soporte de actividades urbanísticas.

En la práctica, se interpreta el litoral, en un sentido restringido, vinculado al medio terrestre, y las aguas interiores quedan fuera del término municipal.

La superficie total de aguas interiores, península e islas, generadas por el trazado de líneas de Base recta en España, es 14.393,45 Km², presentando la siguiente distribución:

En la península, son por tanto excepcionales, los tramos de costa en los que no existen aguas interiores. El único caso, en el que se conoce el motivo por el que no se ha trazado una línea de base recta en la Bahía de Algeciras, es por la existencia de la colonia británica con su correspondiente puerto. De haberse cerrado la bahía con una línea de base recta, los buques de la Armada del Reino Unido necesitarían permiso de las autoridades españolas para entrar y salir de la base naval.

En el resto de los tramos, no cubiertos por línea de base recta, las causas que lo pueden justificar son, bien el trazado rectilíneo de la costa o tramos muy cortos que no tiene sentido cerrar. No obstante estas causas aparentes, no son muy convincentes pues, existen tramos similares que sí están cubiertos por líneas de base recta.

En cuanto a las islas de ambos archipiélagos, el criterio que parece que se ha adoptado, es cerrar las grandes ensenadas y agrupar islas. Esto ha tenido como consecuencias: Primero, que ninguna isla esté totalmente rodeada por aguas interiores y, segundo, que al agrupar las islas se hayan generado grandes sectores de tales aguas. De ahí, que ocupen el segundo y tercer lugar ambos archipiélagos, en el desglose por Comunidades Autónomas.

MAR TERRITORIAL:

La naturaleza jurídica del mar territorial, queda definida de la siguiente manera en la Convención de las Naciones Unidas:

La soberanía del Estado ribereño, se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipiélago, de sus aguas archipiélagas, a la franja del mar adyacente designada con el nombre de mar territorial. Esta soberanía, se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar. La soberanía del mar territorial, se ejerce con arreglo a esta Convención y a otras normas de derecho internacional.

Esta formulación es idéntica, en lo esencial, a la incluida en el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

Se trata de soberanía y no meramente de jurisdicción, ya que fue desechada la ambigua tesis latinoamericana de la pluralidad de regímenes. Algunos países iberoamericanos, habían tenido que recurrir a la noción de mar territorial para justificar la extensión de sus jurisdicciones marítimas a amplias zonas, especialmente, a efectos de la exploración y explotación de los recursos de las mismas, y reivindicaban el ejercicio de soberanía y jurisdicción sobre un mar territorial de hasta 200 millas de extensión.

Competencias del Estado ribereño:

El Estado ribereño ejerce, pues, sobre su mar territorial la plenitud de la competencia que implica la soberanía. Esta competencia plena, se ejerce sobre las aguas del mar territorial, sobre el lecho y subsuelo de ese mar, y sobre el espacio aéreo supradyacente al mismo. Su ejercicio, sin embargo, no es absoluto, puesto que habrá de realizarse con arreglo a la Convención y a otras normas de Derecho Internacional. Así, tanto normas consuetudinarias como convencionales de Derecho Internacional prevén una limitación al ejercicio de la soberanía del Estado ribereño, al reconocer el derecho de paso inocente de todos los buques por el mar territorial.

Aunque la Convención, no diga nada explícitamente, se deduce la competencia plena y exclusiva del Estado ribereño, en relación con la exploración y explotación de los recursos del mar territorial. Las competencias sí se determinan, en cambio, en relación con la realización de actividades de investigación científica o con la preservación del medio marino.

Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía, en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso inocente; y el vertimiento de desechos en el mar territorial, no se realizará, sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento. Las normas correspondientes serán ejecutadas por el Estado ribereño.

La legislación española, está en sintonía con la normativa internacional, pues, España siguió en su Ley 10/1977, los criterios fijados en el Convenio de Ginebra de 1958, al establecer lo siguiente:

La soberanía del Estado español se extiende, fuera de sus aguas interiores, al mar territorial adyacente a sus costas. Dicha soberanía se ejerce, de conformidad con el Derecho Internacional, sobre la columna de agua, el lecho, el subsuelo y los recursos de ese mar, así como el espacio aéreo supradyacente.

ANCHURA Y DELIMITACIÓN DEL MAR TERRITORIAL:

Las disposiciones sobre límites del mar territorial, se contienen en la Sección 2 de la Parte II de la Convención de las Naciones Unidas:

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas medidas a partir de base determinadas de conformidad con esta Convención

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

En cuanto a las líneas de base, nos remitimos a lo establecido en las aguas interiores.

DELIMITACIÓN:

Respecto a la delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, la disposición contenida en la Convención es idéntica a la del Convenio de Ginebra.

Cuando las costas de dos Estados, sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base, a partir de los cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

La Convención, consagra la equidistancia como el criterio básico para la delimitación del mar territorial, si bien deja abierta la posibilidad de aplicar por acuerdo otros criterios cuando existan circunstancias especiales. No se especifican, sin embargo, cuáles son estas circunstancias, salvo la referencia expresa a la existencia de derechos históricos.

Por otra parte, la Convención no contiene ninguna disposición sobre el *modus operandi* en caso de que no se llegara a un acuerdo para la delimitación entre los Estados interesados, y alguno de ellos cuestionara el criterio de la equidistancia. Sólo cabría, en último término el recurso al procedimiento de conciliación.

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA:

España, sigue en su práctica legislativa las disposiciones contenidas en la Convención, aún cuando su Ley de 1977, fuera dictada con anterioridad a la adopción de aquélla. Dicha ley, justificó la fijación en 12 millas de la anchura del mar territorial en atención a que éste es el límite establecido en la actualidad por la mayoría de los Estados y considerado conforme al Derecho Internacional vigente. Así pues, el límite exterior del mar

territorial estará determinado por una línea trazada de modo que los puntos que la constituyen se encuentren a una distancia de 12 millas náuticas, de los puntos más próximos de las líneas de base. El límite interior, a su vez, viene determinado por la línea de bajamar escorada y, en su caso, por las líneas de base rectas que sean establecidas por el Gobierno. El Gobierno ha establecido líneas de base rectas mediante sendos Decretos dictados en 1976 y 1977.

En cuanto a la delimitación la Ley 10/1977 establece lo siguiente:

Salvo acuerdo en contrario, el mar territorial no se extenderá, en relación con los países vecinos y con aquellos cuyas costas se encuentren frente a las españolas, más allá, de una línea media determinada de forma tal, que todos sus puntos más próximos de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de dichos países, trazados de conformidad con el Derecho Internacional.

España firmó con Francia, en 1974 un Convenio sobre delimitación del mar territorial en el Golfo de Vizcaya. La línea delimitadora consta de dos sectores: en el primero, se sigue el meridiano que pasa por el punto medio de la línea que une Punta Erdico (España) y Punta de Santa Ana (Francia), y en el segundo, se sigue la línea de equidistancia entre las costas de los dos países. Las negociaciones que se realizaron, asimismo con Francia en forma paralela para delimitar los mares territoriales de los dos países en el Mar Mediterráneo, no prosperaron, debido a la oposición de Francia, al principio de equidistancia y sus desmesuradas pretensiones con base en unos supuestos principios equitativos.

España firmó con Portugal en 1976 sendos Convenios de delimitación del mar territorial y la zona contigua, y de la plataforma continental en la península. La línea delimitadora del mar territorial es, en el Norte, la línea geodésica que sigue el paralelo que pasa por un punto situado en la desembocadura del río Miño y, en el Sur, la línea geodésica que sigue el meridiano que pasa por un punto situado en la desembocadura del río Guadiana.

Con Marruecos, no se ha negociado la delimitación del mar territorial en el Mediterráneo y en el Estrecho de Gibraltar, por razones fundamentalmente de carácter político. El problema está teóricamente resuelto, ya que, al igual que en la ley española, la marroquí prevé que, a falta de un convenio especial, la anchura del mar territorial no se extiende más allá de una línea media, cada uno de cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base de las costas marroquíes o le sean limítrofes. Existen, sin embargo, serios problemas de hecho en relación con la delimitación de las ciudades de Ceuta y Melilla, de las Islas Chafarinas y de los Peñones de Alhucemas y de Vélez de la Gomera. Así, Marruecos estableció en 1975 líneas de base rectas, que encerraban territorios españoles dentro de las supuestas aguas interiores marroquíes, lo que fue debidamente impugnado por España.

Régimen de Navegación:

Los buques de todos los Estados, gozan del derecho de paso inocente por el mar territorial. Por paso se entiende el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuarias, fuera de las aguas interiores, ya sea para dirigirse a las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones o salir de ella. La Convención añade que el paso será rápido e interrumpido, lo que no excluye la detención y el fondeo, pero solo en la medida que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Innovación en relación con el Convenio de Ginebra son las siguientes:

- En la definición de paso se añade la referencia a hacer escala en una rada o instalación portuarias, o a salir de ella.
- Se especifica que el paso ha de ser rápido e ininterrumpido.
 - En los supuestos en que se permite la detención o el fondeo del buque en paso, se sustituye la expresión por una arribada forzosa o por un peligro extremo, por las más genéricas de por fuerza mayor o dificultad grave.
 - Adición de una nueva justificación para la detención y el fondeo con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves.

Se conserva que el paso será inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, y que deberá efectuarse con arreglo a la Convención y a otras normas del Derecho Internacional.

La Convención enumera una serie de actividades que, si son realizadas por el buque, hacen que su paso deje de ser inocente:

- 1) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad o la independencia política del Estado ribereño o que, de cualquier otra forma, viole los principios del derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.
- 2) Cualquier ejercicio o práctica de armas de cualquier clase.
- 3) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o seguridad del estado ribereño.
- 4) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño.
- 5) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves.
- 6) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares.
- 7) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño.
- 8) Cualquier acto de contaminación intencional o grave contrario a esta Convención.
- 9) Cualesquiera actividades de pesca.
- 10) La realización de actividades de investigación o levantamientos geográficos.
- 11) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o

instalaciones del Estado ribereño.

12) Cualesquiera otras actividades que no están directamente relacionadas con el paso.

La lista, menciona ciertas actividades que son categóricamente prohibidas per se (amenaza o uso de la fuerza) y otras, que sólo se consideran ilegales si se realizan con una determinada intención en perjuicio de la defensa o seguridad del Estado ribereño.

La inocencia del paso, será juzgada, exclusivamente, en función de la conducta del buque, y no por el objetivo o destino de su viaje. Se prohíbe al Estado ribereño discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado. Sólo cuando el buque realice cualquier de las actividades enumeradas, anteriormente, se convertirá su paso en no inocente, en cuyo caso podrá el Estado ribereño impedir dicho paso.

Derechos de los Estados ribereños:

El Estado ribereño, tiene plena competencia reglamentaria y ejecutiva. El convenio de Ginebra se limitó a señalar, que los buques que ejercitaran el derecho de paso inocente, deberían someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con estos artículos y con las demás normas del Derecho Internacional. Sí incluyó, en cambio, disposiciones específicas sobre los poderes de ejecución de dicho Estado, tales como la adopción de las medidas necesarias para impedir cualquier paso que no fuera inocente o la suspensión del paso inocente en ciertas circunstancias. La Convención ha mantenido las competencias ejecutivas previstas en el Convenio de 1958, pero ha estimado necesario enunciar in extenso las facultades reglamentarias.

La propia Convención establece la facultad del Estado ribereño, de expulsar de su mar territorial a cualquier buque de guerra que no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial.

La única referencia específica de la Convención a buques de guerra es la relativa a los submarinos, que deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

El Estado ribereño, está facultado a designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación de tráfico; y podrá exigir a los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a que utilicen dichas vías o dispositivos cuando fuere necesario para la seguridad de la navegación.

En cuanto a las competencias ejecutivas, la Convención mantiene las disposiciones del Convenio de Ginebra. El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente o cualquier incumplimiento de las condiciones a que está sujeta la admisión de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas.

El Estado ribereño podrá asimismo, siempre que no discrimine de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad.

La Convención también recoge el ejercicio de la jurisdicción penal y civil del Estado ribereño sobre buques extranjeros. Así, el Estado ribereño sólo podrá ejercer su jurisdicción penal, a bordo de un buque extranjero

que pase por el mar territorial para detener a una persona o realizar investigaciones en relación con un delito cometido durante dicho paso, cuando el buque se dirija hacia las aguas interiores del Estado o proceda de las mismas, o cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias: el delito pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial, el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón lo haya solicitado, o la intervención sea necesaria para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas.

El Estado ribereño, tampoco podrá tomar, contra buques extranjeros, medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.

Deberes de los Estados ribereños:

El deber básico del Estado ribereño es, el de no poner dificultades al paso inocente de los buques por el mar territorial.

La Convención impone una importante limitación a la competencia normativa del Estado ribereño, al establecer que las leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

La Convención limita, considerablemente, el ejercicio de la jurisdicción penal y civil del Estado ribereño, sobre los buques que navegan por su mar territorial, y le prohíbe que imponga gravámenes sobre dichos buques por el sólo hecho de su paso.

Por último, la Convención impone al Estado ribereño una serie de deberes relativos a la publicidad de sus normas y otras informaciones.

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA:

Navegación marítima:

España, es parte en el Convenio de 1958, sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, por lo que son de aplicación en el país las disposiciones relativas al paso inocente por el mar territorial.

La cuestión específica del paso de los buques de guerra ha sido regulada por una Orden de 1985, en la que se define el paso como el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores por el mar territorial, ya sea para dirigirse hacia esas aguas, ya sea saliendo de ellas.

No se requiere autorización especial para el paso de buques extranjeros por el mar territorial español, en el que están obligados a respetar el paso inocente, de arreglo con las normas consuetudinarias del Derecho Internacional.

Mientras naveguen por el mar territorial, deberán los buques extranjeros, ostentar el pabellón de su nación de forma bien visible, y no podrán detenerse; arriar embarcaciones; poner en vuelo aeronaves; efectuar maniobras, ejercicios, trasvases o traslados de cualquier clase, ni realizar trabajos hidrográficos u oceanográficos.

Para poder efectuar algún ejercicio o cualquier otra operación fuera del simple paso será preciso obtener la correspondiente autorización previa del Gobierno español. Los submarinos deberán navegar en superficie.

La Orden, prevé que la aplicación de sus disposiciones a los buques de armamento o propulsión nuclear, se entenderá sin perjuicio de la normativa específica aplicable a tales buques.

La Ley de 1964, se considera como excepción al derecho de tránsito inocente, el paso por aguas jurisdiccionales de los buques nucleares. Tales buques estarán obligados al cumplimiento de las normas internacionales dictadas sobre el paso por el mar territorial.

La Ley impone de forma indirecta el requisito de la previa autorización al establecer que las autoridades marítimas nacionales podrán realizar inspecciones de los buques nucleares dentro de las aguas territoriales y verificar sus condiciones de seguridad y funcionamiento antes de que los mismos sean autorizados a entrar en puerto o a transitar por dichas aguas.

En la Ley de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se prevé que, a efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinada categoría de buques civiles en el mar territorial.

Asimismo, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino. Las autoridades españolas competentes podrán visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

La normativa española sobre navegación marítima por el mar territorial, está en conformidad con las disposiciones de la Convención, salvo en lo referente a la exclusión de los buques nucleares del régimen de paso inocente.

Por último, en cuanto a la navegación aérea, España es Parte en el Convenio de Chicago. Así, la Ley de 1960 sobre navegación aérea establece que el Estado español, por tratados o convenios con otros Estados, o mediante permiso especial, podrá autorizar el tránsito inocuo sobre su territorio de soberanía nacional sin previa autorización o invitación.

Según la Ley de 1964, reguladora de la energía nuclear, las aeronaves nucleares están obligadas a cumplir las normas internacionales relativas al vuelo sobre el territorio nacional, incluido el mar territorial.

PENÍNSULA

9.649,38 Km² KM²

ATLÁNTICO: 4.460,17 Km²

MEDITERRÁNEO: 5.190,03 Km²

ISLAS

4.744,07 Km²

BALEARES: 2.345,55 Km²

CANARIAS: 2.398,52 Km²