

## TEMA 1

### LOS ESPACIOS MARÍTIMOS EN LA PESCA DE ALTURA

#### I) INTRODUCCIÓN:

El derecho marítimo internacional fue objeto de una profunda revisión en la conferencia de naciones unidas sobre el derecho del mar, celebrada en Montego Bay en 1982 (UNCLOS o CDNUMAR) y que vino a reconocer la práctica unilateral de los estados. Así en derecho internacional clásico el mar se dividía en dos espacios: **El Mar Territorial**, sobre el cual los Estados ejercían jurisdicción y **el Alta Mar**, de uso común y donde regía e principio de libertad.

Tras la conferencia UNCLOS de 1982 la situación ha cambiado, pudiendo distinguirse dos grandes bloques de espacios marítimos: 1) **Espacios sometidos a soberanía o jurisdicción del ribereño.** ( aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, estrechos y plataforma continental). Hemos de señalar que las potestades del Estado no operan igual sobre todos estos espacios, siendo menores cuanto más alejado se encuentre el espacio marítimo respecto del territorio.

2) **Espacios no sometidos a soberanía o jurisdicción por los estados.** ( Alta Mar y Zona Internacional de Fondos Marinos y Oceánicos).

Como puede observarse se ha producido un aumento de las potestades de los estados en la mar.

#### II) LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

- 1) Concepto y extensión. Es un espacio situado fuera del mar territorial y que se extiende hasta una distancia de 200 millas desde la línea de bases, el ribereño tiene derecho de explotación económica de esta zona y también de protección y preservación del medio marino. Tampoco aquí el estado es soberano sino que tiene jurisdicción en determinadas materias, siendo la competencia **funcional**.
- 2) Régimen jurídico. En principio el régimen de navegación por la ZEE es igual al del alta mar, pero tiene importantes excepciones y así el ribereño puede dictar normas para prevenir accidentes que puedan causar daños medioambientales ( así p.e. se puede reglamentar el paso solicitando a la OMI el establecimiento de un dispositivo de separación), establecer áreas de seguridad en torno a islas o instalaciones artificiales ( deben notificarse, balizarse y retirarse cuando caigan en desuso) que será de 500 metros medidos desde sus bordes exteriores y alrededor de éstas o incluso más cuando esté autorizado por las normas internacionales, así como legislar en materia pesquera. De hecho se ha omitido la libertad de pesca, la de investigación científica y todo lo relativo a la construcción de islas artificiales, instalaciones o estructuras que puedan implicar una explotación económica, ya que esto sería de la jurisdicción del ribereño.

- 3) Potestades ejecutivas por actos de contaminación. **Por regla general** son escalonadas y sucesivas de la manera siguiente: Primero se pide información ante la sospecha de una infracción en esta materia, a continuación si se ha producido una descarga importante o el buque no contesta o la información no es creíble se podrá detener el buque y realizar una inspección a bordo; si existe una prueba objetiva y clara de que se ha cometido una infracción que amenace al medio con graves daños se podrá retener al buque e iniciar un procedimiento sancionador.

Si se trata de un **accidente que pueda causar graves daños** el estado no tiene que seguir la anterior secuencia y puede tomar todas las medidas que considere oportunas, incluso en alta mar. Las sanciones a extranjeros sólo podrán ser pecuniarias y el estado de bandera tiene prioridad para sancionar salvo que se trate de daños graves efectivamente causados al ribereño, o el estado de pabellón no sea fiable.

- 4) Régimen de los recursos vivos. Los artículos 61 y 62 de la convención detallan este extremo. Podemos resumirlo como que el ribereño administra los recursos para sí y, si hubiera un excedente, daría entrada a otros estados imponiendo sus normas y a cambio de una serie de contraprestaciones, habitualmente a través de un tratado bilateral. Tanto para determinar su capacidad de captura como para la del excedente, el ribereño debe velar por que se cumplan los criterios relativos a una pesca sostenible. Por el contrario, cuando se trate de un estado sin litoral o en posición geográfica desventajosa, la Convención da a entender que tendría preferencia para acceder al excedente de los estados ribereños de su región geográfica incluso aunque este excedente fuese escaso o no existiera.

Mención aparte merecen las llamadas **especies transzonales o altamente migratorias**. Ha habido dos posturas, la que afirmaba que a estas especies no les afectaba el régimen de la ZEE, aunque estuvieran en un determinado momento dentro de ella (se considerarían como si estuvieran en alta mar), y la que señalaba que sí se aplica el régimen de la ZEE cuando se encuentran allí ( que es la que se ha impuesto). En todo caso, los ribereños deben colaborar en su conservación a través de las ORPs “atuneras” y del Acuerdo de Nueva York sobre especies transzonales y altamente migratorias de 1995. Finalmente el artículo 68 de la Convención señala que si se trata de **especies sedentarias** ( las que están inmóviles en el lecho o subsuelo marino o sólo se pueden desplazar en constante contacto con él) se les aplicará el régimen de la plataforma continental.

Respecto de la **capacidad sancionadora del ribereño frente a buques extranjeros** éste podrá visitar, inspeccionar, apresar e iniciar un procedimiento contra el buque infractor. No obstante, tanto tripulantes como el propio buque serán liberados previa constitución de fianza, las penas privativas de libertad no procederán contra extranjeros, salvo pacto en contrario, y el estado de pabellón será informado de las medidas adoptadas.

- 5) Normativa española. El establecimiento de la ZEE se realizó a través de la Ley 15/78 de 20 de febrero que dice: “ La ZEE es aquel espacio que se

extiende hasta una distancia de 200 millas de la línea de bases y en la que el estado tiene derechos de soberanía para la explotación y exploración de los recursos naturales del lecho y el subsuelo marino y la columna de agua suprayacente”. También dispone que no se podrá limitar la libertad de navegación y sobrevuelo ni el tendido de cables y tuberías submarinas.

Esta ley sólo estableció la ZEE para las costas del Océano Atlántico y Mar Cantábrico, por lo que España ha renunciado hasta el momento a establecerla en el Mediterráneo. No será hasta la LPEMM de 1992 en que se hable de una ZEE para toda España como zona de navegación. Pero posteriormente el RD 1315/1997 dictado en desarrollo de la ley del 78 ha señalado justo lo contrario, declarando para el mediterráneo una zona de protección pesquera hasta la línea equidistante con los países ribereños con unos derechos más limitados que los inherentes a la ZEE. Finalmente un nuevo Real Decreto del año 2013 ha establecido la ZEE española para el Mediterráneo hasta la línea equidistante con los países vecinos.

### III) LA PLATAFORMA CONTINENTAL.

Según UNCLOS es el lecho y subsuelo marino que constituye la prolongación natural submarina del territorio del Estado hasta el borde exterior. En caso de que la plataforma continental sea estrecha y no llegue a 200 millas se considera que el estado tiene jurisdicción hasta 200 millas. No obstante, recientemente ha habido una nueva concepción en términos geológicos de la definición de margen continental, lo que ha dado lugar a que la Comisión de Límites de la Plataforma Continental reconozca la existencia de estudios que permiten afirmar la existencia de distintos tipos de márgenes continentales. En base a ello muchos estados han solicitado la prolongación de sus plataformas continentales ( entre ellos España, para el Cantábrico-Noroeste y Canarias)

En este espacio el ribereño puede explotar los recursos que se encuentren en el lecho y subsuelo marino.

Por tanto podemos distinguir dos tipos de plataforma continental: A) **Geológica** , que puede ser mayor de 200 millas y, en concreto, podría llegar hasta las 350 millas contadas desde la línea de bases o 100 millas desde la isóbata 2.500 metros.

B) **Plataforma de 200 millas** , Para aquellos estados con plataforma continental estrecha.

No obstante aquellos países que exploten recursos de su plataforma continental más allá de las 200 millas deberán pagar un canon a la Comunidad Internacional de Fondos Marinos, excepto que el país en cuestión se encuentre en vías de desarrollo e importe el recurso que explote en esa zona.

#### IV) ALTA MAR.

El régimen jurídico del alta mar se sigue basando en los cuatro principios clásicos, a saber:

- A) Libertad del alta mar
- B) Igualdad de uso
- C) No interferencia
- D) Sumisión a derecho internacional.

No obstante han ido apareciendo una serie de normas reguladoras de este espacio debido a dos razones principalmente:

- 1) La cada vez mayor intervención de los estados en este espacio
- 2) El desarrollo tecnológico que hace posible una mayor presencia en este espacio.

La regla general es la de que los buques en alta mar gozan de **inmunidad de jurisdicción** respecto de los buques que no sean de su pabellón y a bordo el régimen jurídico será el del estado de pabellón. No obstante esta regla tiene **una serie de excepciones** por las que los buques podrían ser interceptados, visitados e incluso detenidos o destruidos en alta mar por buques de guerra o de estado que no sean de su pabellón, estas son:

- a) **Cuando así lo contemple un tratado internacional bilateral o multilateral.** Sería el caso del **tratado Intervención**, para luchar contra la contaminación o el **SUA, relativo a actos de terrorismo a bordo o transporte de armas de destrucción masiva. Acuerdo sobre especies transzonales o altamente migratorias de 1995 en materia de pesca**, en este último aunque el estado de abanderamiento no haya suscrito el tratado, queda igualmente sujeto a su aplicación. Si bien el estado de abanderamiento mantiene la inmunidad de jurisdicción, no puede oponerse a que se realice una inspección a bordo por parte de buques de estado e inspectores extranjeros en alta mar. Si estos encuentran pruebas claras de la comisión de actividades contrarias a las medidas de conservación aplicables en el área de regulación de que se trate, lo notificarán al estado de pabellón que debe responder en el plazo de 3 días hábiles. Si no lo hace o no toma medidas de ejecución, se podrá apresarse el buque y conducirlo al puerto más cercano. El estado de pabellón también puede autorizar al aprehensor para que realice la investigación y tome las medidas de ejecución oportunas.
- b) **Cuando medie la autorización del estado de pabellón.** Es el caso del tráfico ilegal de drogas (**Conv. De Viena de 1988 y acuerdo del Consejo de Europa de 1995**) o del tráfico ilegal de migrantes de Nueva York de 2000. En estos se establece un procedimiento de actuación que será: Contactar con el estado de pabellón para que confirme la matrícula, solicitud de permiso, otorgamiento del permiso para visitar el buque y, en su caso, registrarlo y, si hay pruebas, proceder contra él. En materia de pesca también se puede aplicar el **acuerdo sobre especies transzonales y altamente migratorias** con autorización del estado de pabellón, como hemos visto anteriormente.
- c) **Piratería y trata de esclavos.** En el primer caso todo estado puede apresarse en alta mar a un buque o aeronave pirata o que haya sido capturado por los piratas y esté en su poder (UNCLOS). Hay que destacar que para que se considere el delito de piratería como tal (de persecución universal por ser contrario al derecho de gentes) debe tener lugar más allá del mar territorial de un estado (de lo contrario sería robo, homicidio...) y que se realice con ánimo personal (sin mediar una causa

política o religiosa, ya que si no sería terrorismo). Además los piratas deben actuar desde otra embarcación. En el caso de los esclavos el convenio se limita a autorizar a todo estado a tomar medidas para impedir y castigar la trata de esclavos en buques de su pabellón, así como que cualquier esclavo que se refugie en un buque de cualquier pabellón queda libre ipso facto. Por tanto no está claro que se pueda apresar un buque en alta mar por este motivo si no es del mismo pabellón.

- d) **Transmisiones radioeléctricas no autorizadas.** Tendrán jurisdicción, además del estado de pabellón: El estado donde esté registrada la instalación emisora, El estado del que sean nacionales las personas que realizan la transmisión, los estados en cuyo territorio se reciban las transmisiones o sufran interferencias.
- e) **Derecho de visita e investigación del pabellón.** Cuando se sospecha que la bandera que enarbola un buque es falsa y su nacionalidad, realmente, es la del buque o aeronave de guerra o de estado que investiga.
- f) **Derecho de persecución en caliente.** Cuando un buque cometa una infracción en aguas de jurisdicción de un estado, este podrá continuar su persecución por alta mar cuando la haya iniciado en sus aguas jurisdiccionales, ya sobre el propio buque o alguna de las embarcaciones que le sirvan de apoyo.
- g) **Buques apátridas.** Son aquellos que no están registrados en ningún estado reconocido o bien navegue bajo dos o más pabellones empleándolos a conveniencia. Podrán ser apresados por buques de estado o de guerra de cualquier país.

Junto a estos supuestos “normales”, existe otro en que un buque puede ser interceptado en alta mar por otro que no sea de su bandera, este es el **derecho de visita y la presa marítima en caso de guerra**. La visita tendría lugar para cerciorarse de la nacionalidad del buque y de que este cumple con los deberes de neutralidad. Sólo puede ser ejercido por buques de guerra de un país beligerante sobre mercantes neutrales y nunca en aguas jurisdiccionales de un país neutral. La visita consiste en el envío de un oficial y algunos miembros de la dotación del buque de guerra que comprobarían documentación y carga, levantándose acta que sería anotada en el diario de navegación del buque visitado. Cabe también la posibilidad de obligar al buque visitado a poner rumbo a un puerto propio o de un aliado del buque visitador.

La presa marítima es la facultad de confiscar los buques mercantes enemigos o los neutrales que no cumplan con los deberes de la neutralidad. Son causas principales para la presa : Tentativa de huida, resistencia a la visita, contrabando de guerra, forzamiento de bloqueo... El buque apresado será conducido a un puerto del beligerante o de un aliado y si es declarado buena presa pasa a la nacionalidad del estado aprehensor.

También podrá ser destruido en alta mar cuando pudiera verse comprometida la seguridad del buque de guerra , una vez puestos a salvo los tripulantes y la documentación del buque. Están exceptuados de la presa:

- a) Buques parlamentarios
- b) Pesca costera o de bajura, salvo que intervengan en las hostilidades
- c) De organizaciones religiosas, científicas o humanitarias.
- d) Buques de prácticos
- e) buques hospitales.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Convención de naciones unidas de 1982 sobre el derecho del mar  
Manual de Derecho de la Navegación Marítima ( José luís Gabaldón García, José María Ruíz Soroa)  
Curso de Derecho Marítimo ( Ignacio Arroyo)  
Tratado de Derecho del Mar ( Juan Ramón Martínez Vargas, Giovanni Vega Barbosa)