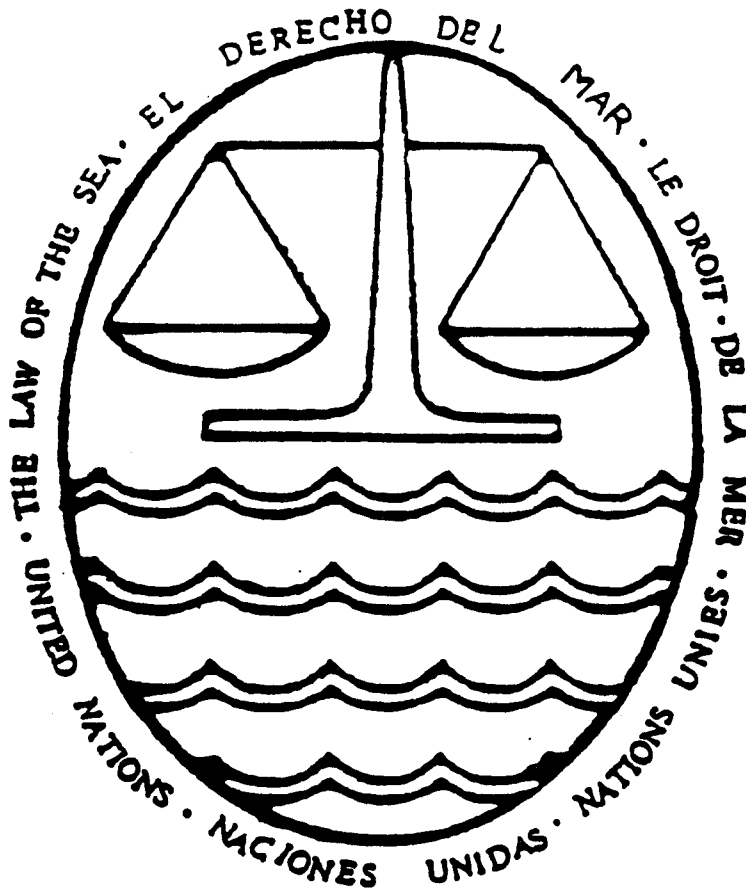


BOLETIN DEL DERECHO DEL MAR

N° 24

DICIEMBRE 1993



DIVISION DE ASUNTOS OCEANICOS Y DEL DERECHO DEL MAR
OFICINA DE ASUNTOS LEGALES

La publicación en el Boletín de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar que tienen su origen en medidas y decisiones adoptadas por los Estados no entraña el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones.

SE AUTORIZA LA REPRODUCCION, PARCIAL O TOTAL, DE CUALQUIER
INFORMACION CONTENIDA EN EL BOLETIN, A CONDICION DE
QUE SE MENCIONE LA FUENTE

INDICE

Página

I.	SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	1
A.	Orden cronológico de las ratificaciones de la Convención y las adhesiones a ella	1
B.	Ratificaciones de la Convención, y adhesiones a ella, clasificadas por grupos regionales	3
II.	INFORMACION JURIDICA RELACIONADA CON LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	5
A.	Legislación nacional reciente e informaciones recibidas de los gobiernos	5
1.	Bahrein: Ley sancionada por Decreto N° 8 de 1993 sobre el mar territorial y la zona contigua del Estado de Bahrein	5
2.	Chipre: Coordenadas geográficas mediante las que se determinan las líneas de base para medir la anchura del mar territorial	6
3.	Irán (República Islámica del): Ley sobre las zonas marinas de la República Islámica del Irán en el Golfo Pérsico y el Mar de Omán	9
4.	Países Bajos: Decreto de 6 de julio de 1993 por el que se establece una zona de pesca para las Antillas Neerlandesas y Aruba (Decreto sobre zona de pesca (Antillas Neerlandesas y Aruba))	14
5.	España: Ley N° 27/1992, de 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (extractos)	15
6.	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:	42
a)	Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno Proclamación N° 1 de 1992	42
b)	Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur Proclamación (zona marítima) N° 1 de 1993	43
7.	Estados Unidos de América (Notificaciones)	45
B.	Declaraciones recibidas de los gobiernos	48
1.	Argentina: Carta de fecha 7 de mayo de 1993 dirigida al Secretario General por el Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de la Argentina ante las Naciones Unidas	48
2.	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Carta de fecha 12 de mayo de 1993 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ante las Naciones Unidas	50

INDICE (continuación)

	<u>Página</u>
III. OTRAS INFORMACIONES	52
A. Sucesión	52
B. Corte Internacional de Justicia - Comunicado: Delimitación marítima en la zona comprendida entre Groenlandia y Jan Mayen (<u>Dinamarca contra Noruega</u>) - Fallo de la Corte . .	53
C. Publicaciones de venta de las Naciones Unidas elaboradas por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Legales	67
D. Corrección del <u>Boletín</u> Nº 23, de junio de 1993	71

I. SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Orden cronológico de las ratificaciones de la Convención y las adhesiones a ella

Habiéndose recibido el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión el 16 de noviembre de 1993, la Convención, con arreglo al artículo 308, entrará en vigor el 16 de noviembre de 1994

	<u>Fecha</u>	<u>Estado/entidad</u>	<u>Grupo regional</u>
1.	10 de diciembre de 1982	Fiji	Asia
2.	7 de marzo de 1983	Zambia	Africa
3.	18 de marzo de 1983	México	Am. Latina/Caribe
4.	21 de marzo de 1983	Jamaica	Am. Latina/Caribe
5.	18 de abril de 1983	Namibia	Africa
6.	7 de junio de 1983	Ghana	Africa
7.	29 de julio de 1983	Bahamas	Am. Latina/Caribe
8.	13 de agosto de 1983	Belice	Am. Latina/Caribe
9.	26 de agosto de 1983	Egipto	Africa
10.	26 de marzo de 1984	Côte d'Ivoire	Africa
11.	8 de mayo de 1984	Filipinas	Asia
12.	22 de mayo de 1984	Gambia	Africa
13.	15 de agosto de 1984	Cuba	Am. Latina/Caribe
14.	25 de octubre de 1984	Senegal	Africa
15.	23 de enero de 1985	Sudán	Africa
16.	27 de marzo de 1985	Santa Lucía	Am. Latina/Caribe
17.	16 de abril de 1985	Togo	Africa
18.	24 de abril de 1985	Túnez	Africa
19.	30 de mayo de 1985	Bahrein	Asia
20.	21 de junio de 1985	Islandia	Europa Occidental y otros Estados
21.	16 de julio de 1985	Mali	Africa
22.	30 de julio de 1985	Iraq	Asia
23.	6 de septiembre de 1985	Guinea	Africa
24.	30 de septiembre de 1985	República Unida de Tanzania	Africa
25.	19 de noviembre de 1985	Camerún	Africa
26.	3 de febrero de 1986	Indonesia	Asia
27.	25 de abril de 1986	Trinidad y Tabago	Am. Latina/Caribe
28.	2 de mayo de 1986	Kuwait	Asia
29.	5 de mayo de 1986	Yugoslavia	Europa oriental
30.	14 de agosto de 1986	Nigeria	Africa
31.	25 de agosto de 1986	Guinea-Bissau	Africa
32.	26 de septiembre de 1986	Paraguay	Am. Latina/Caribe
33.	21 de julio de 1987	Yemen	Asia
34.	10 de agosto de 1987	Cabo Verde	Africa
35.	3 de noviembre de 1987	Santo Tomé y Príncipe	Africa
36.	12 de diciembre de 1988	Chipre	Asia
37.	22 de diciembre de 1988	Brasil	Am. Latina/Caribe
38.	2 de febrero de 1989	Antigua y Barbuda	Am. Latina/Caribe
39.	17 de febrero de 1989	Zaire	Africa
40.	2 de marzo de 1989	Kenya	Africa

	<u>Fecha</u>	<u>Estado/entidad</u>	<u>Grupo regional</u>
41.	24 de julio de 1989	Somalia	Africa
42.	17 de agosto de 1989	Omán	Asia
43.	2 de mayo de 1990	Botswana	Africa
44.	9 de noviembre de 1990	Uganda	Africa
45.	5 de diciembre de 1990	Angola	Africa
46.	25 de abril de 1991	Granada	Am. Latina/Caribe
47.	29 de abril de 1991	Micronesia (Est. Federados de) <u>1/</u>	Asia
48.	9 de agosto de 1991	Islas Marshall <u>1/</u>	Asia
49.	16 de septiembre de 1991	Seychelles	Africa
50.	8 de octubre de 1991	Djibouti	Africa
51.	24 de octubre de 1991	Dominica	Am. Latina/Caribe
52.	21 de septiembre de 1992	Costa Rica	Am. Latina/Caribe
53.	10 de diciembre de 1992	Uruguay	Am. Latina/Caribe
54.	7 de enero de 1993	Saint Kitts y Nevis	Am. Latina/Caribe
55.	24 de enero de 1993	Zimbabwe	Africa
56.	20 de mayo de 1993	Malta	Europa Occidental y otros Estados
57.	1 ^a de octubre de 1993	San Vicente y las Granadinas	Am. Latina/Caribe
58.	5 de octubre de 1993	Honduras	Am. Latina/Caribe
59.	12 de octubre de 1993	Barbados	Am. Latina/Caribe
60.	16 de noviembre de 1993	Guyana	Am. Latina/Caribe

1/ Adhesión a la Convención.

B. Ratificaciones de la Convención, y adhesiones a ella,
clasificadas por grupos regionales

<u>Fecha</u>	<u>Estado/entidad</u>	<u>Grupo regional</u>	
1.	5 de diciembre de 1990	Angola	Africa
2.	2 de mayo de 1990	Botswana	"
3.	19 de noviembre de 1985	Camerún	"
4.	10 de agosto de 1987	Cabo Verde	"
5.	26 de marzo de 1984	Côte d'Ivoire	"
6.	8 de octubre de 1991	Djibouti	"
7.	26 de agosto de 1983	Egipto	"
8.	22 de mayo de 1984	Gambia	"
9.	7 de junio de 1983	Ghana	"
10.	6 de septiembre de 1985	Guinea	"
11.	25 de agosto de 1986	Guinea-Bissau	"
12.	2 de marzo de 1989	Kenya	"
13.	16 de julio de 1985	Malí	"
14.	18 de abril de 1983	Namibia	"
15.	14 de agosto de 1986	Nigeria	"
16.	30 de septiembre de 1985	República Unida de Tanzania	"
17.	3 de noviembre de 1987	Santo Tomé y Príncipe	"
18.	25 de octubre de 1984	Senegal	"
19.	16 de septiembre de 1991	Seychelles	"
20.	24 de julio de 1989	Somalia	"
21.	23 de enero de 1985	Sudán	"
22.	16 de abril de 1985	Togo	"
23.	24 de abril de 1985	Túnez	"
24.	9 de noviembre de 1990	Uganda	"
25.	17 de febrero de 1989	Zaire	"
26.	7 de marzo de 1983	Zambia	"
27.	24 de enero de 1993	Zimbabwe	"
1.	30 de mayo de 1985	Bahrein	Asia
2.	12 de diciembre de 1988	Chipre	"
3.	10 de diciembre de 1982	Fiji	"
4.	8 de mayo de 1984	Filipinas	"
5.	3 de febrero de 1986	Indonesia	"
6.	30 de julio de 1985	Iraq	"
7.	9 de agosto de 1991	Islas Marshall	"
8.	2 de mayo de 1986	Kuwait	"
9.	29 de abril de 1991	Micronesia (Est. Federados de) <u>1/</u>	"
10.	17 de agosto de 1989	Omán	"
11.	21 de julio de 1987	Yemen	"
1.	2 de febrero de 1989	Antigua y Barbuda	Am. Latina/Caribe
2.	29 de julio de 1983	Bahamas	"
3.	12 de octubre de 1993	Barbados	"
4.	13 de agosto de 1983	Belice	"
5.	22 de diciembre de 1988	Brasil	"
6.	21 de septiembre de 1992	Costa Rica	"
7.	15 de agosto de 1984	Cuba	"
8.	24 de octubre de 1991	Dominica	"
9.	25 de abril de 1991	Granada	"
10.	16 de noviembre de 1993	Guyana	"

1/ Adhesión a la Convención.

11.	5 de octubre de 1993	Honduras	Am. Latina/Caribe
12.	21 de marzo de 1983	Jamaica	"
13.	18 de marzo de 1983	México	"
14.	26 de septiembre de 1986	Paraguay	"
15.	7 de enero de 1993	Saint Kitts y Nevis	"
16.	27 de marzo de 1985	Santa Lucía	"
17.	1 ^a de octubre de 1993	San Vicente y las Granadinas	"
18.	25 de abril de 1986	Trinidad y Tabago	"
19.	10 de diciembre de 1992	Uruguay	"
1.	21 de junio de 1985	Islandia	Europa Occidental y otros Estados
2.	20 de mayo de 1993	Malta	"
1.	5 de mayo de 1986	Yugoslavia	Europa oriental

II. INFORMACION JURIDICA RELACIONADA CON LA CONVENCION DE LAS
NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Legislación nacional reciente e informaciones recibidas
de los gobiernos

1. BAHREIN 1/

Ley sancionada por Decreto Nº 8 de 1993 sobre el mar territorial
y la zona contigua del Estado de Bahrein

Por cuanto el Estado de Bahrein ejerce soberanía sobre el mar territorial, y derechos soberanos, control y jurisdicción sobre los mares y la plataforma continental adyacentes a sus costas de conformidad con las normas del derecho internacional y dentro de los límites estipulados por éste;

Reconociendo que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que fue ratificada por el Estado de Bahrein el 30 de mayo de 1985, en cumplimiento de la Ley sancionada por Decreto Nº 8 de 1985, representa una formulación de las normas del derecho internacional contemporáneo que concuerda con las opiniones de los Estados en general en relación con los asuntos comprendidos en las disposiciones de la presente Ley;

Y por recomendación del Ministro de Relaciones Exteriores;

Y previa consulta al Consejo de Shura;

Y previa aprobación del Consejo de Ministros;

POR LA PRESENTE DECRETO LA SIGUIENTE LEY:

Artículo 1

La anchura del mar territorial del Estado de Bahrein será de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base trazadas de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982.

Artículo 2

La anchura de la zona contigua será de 24 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base mencionadas en el artículo 1 de la presente Ley.

Artículo 3

Cada uno de los Ministros, en la esfera de su competencia, dará cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley, que entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial.

Dada en el Palacio de Riffa, el 29 de Shawal de 1413, correspondiente al 20 de abril de 1993.

1/ Texto transmitido por la Misión Permanente de Bahrein ante las Naciones Unidas en una nota verbal de 13 de octubre de 1993.

2. CHIPRE 1/

Coordenadas geográficas mediante las que se determinan las líneas de base para medir la anchura del mar territorial

La Misión Permanente de la República de Chipre ante las Naciones Unidas desearía depositar la copia adjunta de las coordenadas geográficas mediante las que se determinan las líneas de base para medir la anchura del mar territorial de Chipre donde se trazan dichas coordenadas geográficas.

Secuencia	Latitud	Longitud
1.	35° 06' 49"	32° 16' 52"
2.	35° 05' 40"	32° 16' 31"
3.	35° 04' 15"	32° 16' 12"
4.	35° 02' 21"	32° 16' 15"
5.	35° 01' 30"	32° 16' 29"
6.	34° 57' 05"	32° 18' 15"
7.	34° 53' 59"	32° 18' 32"
8.	34° 51' 30"	32° 21' 03"
9.	34° 45' 19"	32° 24' 15"
10.	34° 42' 13"	32° 29' 42"
11.	34° 39' 17"	32° 39' 29"
12.	34° 38' 30"	32° 42' 19"
13.	34° 38' 42"	32° 54' 07"
14.	34° 34' 01"	32° 56' 06"
15.	34° 33' 47"	33° 01' 45"
16.	34° 34' 06"	33° 02' 12"
17.	34° 40' 14"	33° 02' 30"
18.	34° 42' 19"	33° 15' 42"
19.	34° 43' 12"	33° 19' 37"
20.	34° 43' 52"	33° 22' 06"
21.	34° 46' 45"	33° 29' 47"
22.	34° 49' 08"	33° 36' 18"
23.	34° 51' 48"	33° 38' 18"
24.	34° 55' 41"	33° 38' 57"
25.	34° 58' 44"	33° 43' 52"
26.	34° 56' 32"	33° 51' 46"
27.	34° 58' 52"	34° 57' 23"

1/ Texto transmitido por la Misión Permanente de Chipre ante las Naciones Unidas en una nota verbal, Ref. Nº 2001/254, de 3 de mayo de 1993.

28.	34° 57' 20"	34° 05' 05"
29.	34° 57' 38"	34° 05' 13"
30.	34° 59' 21"	34° 04' 38"
31.	35° 00' 40"	34° 03' 55"
32.	35° 13' 10"	33° 54' 15"
33.	35° 16' 50"	33° 55' 36"
34.	35° 19' 45"	34° 04' 00"
35.	35° 22' 25"	34° 05' 22"
36.	35° 29' 40"	34° 18' 40"
37.	35° 33' 21"	34° 24' 30"
38.	35° 38' 31"	34° 33' 40"
39.	35° 39' 04"	34° 34' 15"
40.	35° 42' 36"	34° 36' 22"
41.	35° 39' 10"	34° 25' 52"
42.	35° 33' 41"	34° 10' 38"
43.	35° 28' 57"	34° 03' 11"
44.	35° 24' 33"	33° 45' 11"
45.	35° 21' 37"	33° 36' 25"
46.	35° 21' 00"	33° 17' 27"
47.	35° 22' 08"	33° 06' 52"
48.	35° 24' 08"	32° 55' 10"
49.	35° 13' 42"	32° 55' 15"
50.	35° 08' 38"	32° 50' 15"
51.	35° 10' 58"	32° 44' 25"
52.	35° 11' 45"	32° 40' 11"
53.	35° 11' 45"	32° 38' 37"
54.	35° 10' 35"	32° 33' 15"
55.	35° 08' 37"	32° 31' 27"
56.	35° 03' 20"	32° 27' 05"
57.	35° 02' 30"	32° 23' 52"



REPUBLIC OF CYPRUS

REPUBLIC OF CYPRUS
CYPRUS

Scale 1:100,000

3. IRAN (REPUBLICA ISLAMICA DEL) 1/

Ley sobre las zonas marinas de la República Islámica del Irán
en el Golfo Pérsico y el Mar de Omán

PARTE I
Mar territorial

Artículo 1
Soberanía

La soberanía de la República Islámica del Irán se extiende, más allá de su territorio continental, sus aguas interiores y sus islas en el golfo Pérsico, el estrecho de Ormuz y el mar de Omán, a una faja de mar, adyacente a las líneas de base, denominada mar territorial.

Dicha soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

Artículo 2
Límite exterior

La anchura del mar territorial es de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base. Cada milla marina equivale a 1.852 metros.

Las islas pertenecientes al Irán, situadas dentro de su mar territorial o fuera de él, tienen, con arreglo a la presente Ley, su propio mar territorial.

Artículo 3
Líneas de base

En el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán, las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial son las que se determinan en el Decreto N° 2/250-67, de fecha 31 de Tir de 1352 (22 de julio de 1973), del Consejo de Ministros (anexado a la presente Ley) 2/; en las demás zonas e islas, las líneas de base están constituidas por la línea de bajamar a lo largo de la costa.

Las aguas situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, y las aguas situadas entre las islas pertenecientes al Irán, cuando la distancia entre dichas islas no sea superior a 24 millas marinas, forman parte de las aguas interiores y están sujetas a la soberanía de la República Islámica del Irán.

Artículo 4
Delimitación

Cuando el mar territorial del Irán se superponga a los mares territoriales de los Estados cuyas costas sean adyacentes a las suyas o estén situadas frente a ellas, la línea divisoria entre los mares territoriales del Irán y de dichos Estados será, salvo acuerdo en contrario entre ambas partes, una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base de ambos Estados.

1/ Texto transmitido por la Misión Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas en nota verbal N° 152, de 6 de julio de 1993.

2/ El texto del Decreto N° 2/250-67, de fecha 31 de Tir de 1352 (22 de julio de 1973), no figura como anexo a la presente Ley; ya se ha reproducido en: United Nations Legislative Series, National Legislation and Treaties relating to the law of the Sea (ST/LEG/SER.B/19), pág. 55.

Artículo 5
Paso inocente

El paso de los buques extranjeros, salvo lo dispuesto en el artículo 9, está sujeto al principio del paso inocente, mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de la República Islámica del Irán.

Salvo en casos de fuerza mayor, el paso será rápido e ininterrumpido.

Artículo 6
Requisitos del paso inocente

En caso de que un buque extranjero realice cualquiera de las actividades que se indican a continuación, su paso no será considerado inocente y estará sujeto a las leyes y reglamentos civiles y penales pertinentes:

- a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de la República Islámica del Irán, o que de cualquier forma viole los principios de derecho internacional;
- b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
- c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la seguridad nacional, la defensa o los intereses económicos de la República Islámica del Irán;
- d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la seguridad nacional, la defensa o los intereses económicos de la República Islámica del Irán;
- e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o helicópteros, o de cualquier clase de personal o dispositivos militares, desde o hacia otros buques o la costa;
- f) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos de la República Islámica del Irán;
- g) Cualquier acto de contaminación del medio ambiente marino en contravención de las leyes y reglamentos de la República Islámica del Irán;
- h) Cualquier acto de pesca o explotación de los recursos marinos;
- i) La realización de cualesquiera actividades de investigación científica y levantamientos cartográficos y sísmicos o de toma de muestras;
- j) La interferencia con los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones de la República Islámica del Irán;
- k) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

Artículo 7
Leyes y reglamentos complementarios

El Gobierno de la República Islámica del Irán adoptará las demás reglamentaciones que sean necesarias para la protección de sus intereses nacionales y para la adecuada realización del paso inocente.

Artículo 8
Suspensión del paso inocente

El Gobierno de la República Islámica del Irán, inspirado en sus altos intereses nacionales y con el fin de defender su seguridad, podrá suspender el paso inocente en partes de su mar territorial.

Artículo 9
Excepciones al paso inocente

El paso por el mar territorial de buques de guerra, submarinos, buques de propulsión nuclear y buques u otros objetos flotantes o embarcaciones que transporten sustancias nucleares u otras sustancias peligrosas o nocivas perjudiciales para el medio ambiente, está sujeto a la autorización previa de las autoridades competentes de la República Islámica del Irán. Los submarinos deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

Artículo 10
Jurisdicción penal

La investigación, el enjuiciamiento y el castigo de cualesquiera delitos cometidos a bordo de los buques que pasen por el mar territorial estarán sujetos a la jurisdicción de las autoridades judiciales de la República Islámica del Irán en los siguientes casos:

- a) Cuando el delito tenga consecuencias en la República Islámica del Irán;
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial;
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado asistencia e investigación;
- d) Cuando la investigación y el enjuiciamiento mencionados sean necesarios para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

Artículo 11
Jurisdicción civil

Las autoridades competentes de la República Islámica del Irán podrán detener, desviar o retener a un buque y su tripulación para hacer cumplir mandamientos de embargo o fallos judiciales, cuando:

- a) El buque esté pasando por el mar territorial procedente de las aguas interiores del Irán;
- b) El buque esté detenido en el mar territorial del Irán;
- c) El buque esté pasando por el mar territorial, siempre que el origen del mandamiento de embargo o el fallo judicial radique en obligaciones o exigencias derivadas de la responsabilidad civil del propio buque.

PARTE II
Zona contigua

Artículo 12
Definición

La zona contigua es una zona adyacente al mar territorial cuyo límite exterior es de 24 millas marinas medidas a partir de las líneas de base.

Artículo 13
Jurisdicción civil y penal

El Gobierno de la República Islámica del Irán podrá adoptar las medidas necesarias para prevenir en la zona contigua las infracciones a sus leyes y reglamentos, incluidos los de seguridad, aduaneros, marítimos, fiscales, de inmigración, sanitarios y relativos al medio ambiente, así como para la investigación y el enjuiciamiento de los infractores.

PARTE III
Zona económica exclusiva y plataforma continental

Artículo 14
Derechos de soberanía y jurisdicción en la zona económica exclusiva

En el área situada más allá del mar territorial, que se denomina zona económica exclusiva, la República Islámica del Irán ejerce sus derechos de soberanía y su jurisdicción con respecto a:

- a) Exploración, explotación, conservación y administración de todos los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades económicas encaminadas a la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos. Tales derechos son exclusivos;
- b) La adopción y la ejecución de leyes y reglamentos adecuados, especialmente en relación con las actividades siguientes:
 - i) El establecimiento y utilización de islas artificiales y otras instalaciones y estructuras, el tendido de cables y tuberías submarinos y el establecimiento de las correspondientes zonas de seguridad y protección;
 - ii) Cualquier tipo de investigación;
 - iii) La protección y preservación del medio marino;
- c) Los derechos de soberanía otorgados por tratados regionales e internacionales.

Artículo 15
Derechos de soberanía y jurisdicción en la plataforma continental

Lo dispuesto en el artículo 14 se aplicará, *mutatis mutandis*, a los derechos de soberanía y la jurisdicción de la República Islámica del Irán en su plataforma continental, que comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio.

Artículo 16
Actividades prohibidas

Están prohibidas las actividades y prácticas militares extranjeras, la reunión de información y cualesquiera otras actividades incompatibles con los derechos e intereses de la República Islámica del Irán en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental.

Artículo 17
Actividades científicas, exploración e investigación

Cualesquiera actividades encaminadas a recuperar objetos sumergidos o de exploración e investigación científica en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental están sujetas al permiso de las autoridades competentes de la República Islámica del Irán.

Artículo 18
Preservación del medio ambiente y de los recursos naturales

El Gobierno de la República Islámica del Irán tomará las medidas apropiadas para la protección y la preservación del medio marino y la adecuada explotación de los recursos vivos y no vivos de la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Artículo 19
Delimitación

Los límites de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental de la República Islámica del Irán, salvo que en acuerdos bilaterales se determine lo contrario, estarán constituidos por una línea cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base de ambos Estados.

Artículo 20
Jurisdicción civil y penal

La República Islámica del Irán ejercerá su jurisdicción civil y penal contra los infractores de las leyes y reglamentos en la zona económica exclusiva y la plataforma continental y, cuando corresponda, investigará las infracciones o detendrá a los infractores.

Artículo 21
Derecho de persecución

El Gobierno de la República Islámica del Irán se reserva su derecho de persecución contra los infractores de las leyes y reglamentos relativos a sus aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental, en dichas áreas y en la alta mar.

PARTE IV
Disposiciones finales

Artículo 22
Reglamentos de ejecución

El Consejo de Ministros determinará los mandatos y las funciones [potestades y deberes] de los distintos ministerios y organizaciones encargados de la ejecución de la presente Ley.

Dichos ministerios y organizaciones deberán, dentro del año de la aprobación de la presente Ley, elaborar y someter a la aprobación del Consejo de Ministros los reglamentos necesarios.

Mientras no se adopten los nuevos reglamentos de ejecución, continuarán en vigor las normas y reglamentaciones vigentes.

Artículo 23

Una vez ratificada la presente Ley, quedan derogadas todas las leyes y reglamentos contrarios a ella.

La ley que antecede, que comprende 23 artículos, fue ratificada en la sesión plenaria celebrada por la Asamblea Consultiva Islámica el martes, trigésimo primer día de Farvardin, mil trescientos setenta y dos (20 de abril de 1993), y fue aprobada por el Consejo de Guardianes el 12 de Ordibehest de 1372 (2 de mayo de 1993).

4. PAISES BAJOS 1/

Decreto de 6 de julio de 1993 por el que se establece una zona de pesca para las Antillas Neerlandesas y Aruba (Decreto sobre zona de pesca (Antillas Neerlandesas y Aruba))

Artículo 1

1. Habrá una zona de pesca a lo largo de la costa de las Antillas Neerlandesas y Aruba, a partir del límite exterior del mar territorial.
2. El límite exterior de la zona de pesca será la frontera convenida con otros Estados.
3. Cuando no se haya convenido con otros Estados en una frontera, el límite exterior de la zona de pesca será la línea cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de ambos Estados.
4. La frontera entre las zonas de pesca de las Antillas Neerlandesas y Aruba será la frontera marítima establecido por la Ley del Parlamento del Reino de 12 de diciembre de 1985 por la que se estableció una frontera marítima entre las Antillas Neerlandesas y Aruba (Boletín de Leyes y Decretos, 1985, 664).

Artículo 2

El Reino ejercerá derechos exclusivos con respecto a las pesquerías de la zona mencionada en el artículo 1, teniendo en cuenta los límites establecidos por el derecho internacional.

Artículo 3

El presente Decreto entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha de publicación del Boletín de Leyes y Decretos en que aparezca.

Artículo 4

El presente Decreto podrá citarse como Decreto sobre zona de pesca (Antillas Neerlandesas y Aruba).

1/ Texto transmitido por la Misión Permanente de los Países Bajos ante las Naciones Unidas en nota verbal N° 9085, de 22 de septiembre de 1993.

5. ESPAÑA 1/

Ley Nº 27/1992, de 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado
y de la Marina Mercante (extractos)

[Original: español]

...

Capítulo III
De la marina mercante

Artículo 6
Marina mercante

1. A los efectos de esta Ley se considera marina mercante:
 - a) La actividad de transporte marítimo, exceptuado el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
 - b) La ordenación y el control de la flota civil española.
 - c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.
 - d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
 - e) El salvamento marítimo en los términos previstos en el artículo 87.
 - f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
 - g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
 - h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
 - i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
 - j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en el mar.
 - k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley a la Administración regulada en el capítulo III del título III de esta Ley.
2. No se considera marina mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7
Zonas y tipos de navegación

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

1/ Comunicada por la Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas.

- Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.

- Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

- Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

- Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquélla.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en la que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

- Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

4. Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

Corresponde al Gobierno la determinación de las mencionadas navegaciones.

Artículo 8 Flota civil y plataformas fijas

1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.

b) La flota pesquera nacional.

c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.

d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

5. La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

...

Título III
De la Marina Mercante

Capítulo I
Objetivos

Artículo 74
Objetivos

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos:

1. La tutela de la seguridad de la vida humana en el mar.
2. La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
3. La tutela de la seguridad marítima.
4. La protección del medio ambiente marino.
5. La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
6. El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

Capítulo II
Explotación naviera y régimen de las navegaciones

Sección 1ª
Buques y Empresas navieras

Artículo 75
Registro de buques y Empresas navieras

1. El Registro de buques y Empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

- Los buques abanderados en España.
- Las Empresas navieras españolas.

2. A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se hará constar todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiriera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las Empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y de cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de buques y Empresas navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimoquinta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Artículo 76 Abanderamiento de buques

1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.

2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España o países de la Comunidad Económica Europea siempre que, en este último caso, designen un representante en España.

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

4. Las condiciones de todo tipo que deben ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento en España se establecerán reglamentariamente.

Artículo 77 Dotaciones de los buques

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Asimismo, se determinarán reglamentariamente las condiciones de nacionalidad de las dotaciones de los buques, si bien los ciudadanos de Estados miembros de la Comunidad Económica Europea podrán acceder a partir del momento de entrada en vigor de esta Ley a los empleos en las dotaciones de los buques que no impliquen el ejercicio, aunque sólo sea de manera ocasional, de funciones públicas, que quedará reservado a ciudadanos españoles.

Artículo 78 Responsabilidad civil

Las Empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deberán tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación así como el alcance de dicha cobertura.

Sección 2ª
Comercio exterior de buques

Artículo 79
Importación y exportación de buques

1. Las Empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.

2. Las Empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa naviera preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.

3. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Marítimas serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.

4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

5. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior.

Sección 3ª
Navegación interior

Artículo 80
Régimen de la navegación interior

1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el

Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.

2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.

3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.

Sección 4ª
Navegación de cabotaje

Artículo 81
Navegación de cabotaje

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.

2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje queda sujeta a autorización administrativa. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes determinará los requisitos que deberán cumplir las Empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.

3. A los efectos de esta Ley tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.

4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

Sección 5ª
Navegación exterior y extranacional

Artículo 82
Navegación exterior y extranacional

1. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

2. El Gobierno, con respecto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

Sección 6ª
Establecimiento de obligaciones de servicio público

Artículo 83
Establecimiento de obligaciones de servicio público

1. La Administración competente podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones.

2. Asimismo, la Administración competente podrá establecer obligaciones específicas a las Empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las Empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

Sección 7ª
Conferencias marítimas y consejos de los usuarios

Artículo 84
Conferencias marítimas y consejos de los usuarios

1. Se entiende por conferencia marítimo un grupo constituido por dos o más Empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.

2. Las conferencias marítimas deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios.

Dichas conferencias estarán sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios, que pueda crear situaciones dominantes por parte de las Empresas integrados en las mismas.

3. Los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior podrán constituir organizaciones denominadas consejos de usuarios, con objeto de defender sus intereses, especialmente en lo referente a las condiciones tarifarias y de calidad y regularidad en que se prestan dichos servicios, y ofrecer a sus miembros un servicio de asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

Artículo 85
Obligaciones de información y consulta

1. Las conferencias marítimas cuyos buques hagan escala en puertos españoles para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante, en el caso de serles requerido por ésta, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, las tarifas y demás condiciones de transporte.

2. En el supuesto de que se encuentren constituidas conferencias marítimas y consejos de usuarios, ambas organizaciones deberán efectuar consultas mutuas

cada vez que fueran solicitadas por alguna de las partes con vistas a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos.

Capítulo III
Administración marítima

Sección 1ª
Administración Central

Artículo 86
Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 74, corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En especial, son competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes las siguientes:

1. Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

2. Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87.

3. Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

4. El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

5. La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos de buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en el mar y de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o bien a través de Entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

6. Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa, y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de Entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

7. La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras Autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.

8. El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.

9. El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

10. La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

a) Contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.

b) La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.

11. El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.

12. Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente Ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 87 Del servicio público de salvamento

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, aprobará el Plan nacional de servicios Especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan nacional.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

- Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

- Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.

- Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Para la elaboración de los programas, la Administración del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

La Administración del Estado podrá desarrollar los programas con personal y medios propios o adscritos a la misma, o bien mediante contratos con Empresas, públicas o privadas, o convenios con Entidades de carácter no lucrativo.

4. Se crea la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo como órgano de coordinación para facilitar la participación de las Administraciones Públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

Sección 2ª
Administración periférica

Artículo 88
Capitanía Marítima
Funciones

1. En cada uno de los puertos en que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico o seguridad existirá una Capitanía Marítima. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

2. En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinarán reglamentariamente.

3. El Capitán Marítimo ejercerá, entre otras, las siguientes funciones:

a) Las autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.

d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el ataque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.

e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

f) La supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

...

Título IV Régimen de policía

Capítulo I Reglamento de policía de los Puertos del Estado

Artículo 106 Reglamento de servicio y policía

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán, con informe de la Capitanía Marítima, un reglamento de servicio y policía del puerto que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones y será enviado a Puertos del Estado para su elevación, acompañado del correspondiente informe al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su aprobación.

2. El reglamento a que se refiere el párrafo anterior, una vez aprobado, deberá publicarse en el "Boletín Oficial del Estado".

Capítulo II Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

Artículo 107 Hundimiento de buques

1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto, si, requerido el naviero o consignatario para que abandone el puerto o repare el buque, éste no lo hace, podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento, a costa de aquél, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera, que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto, la Autoridad Portuaria señalará a sus propietarios, navieros, representantes o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para el rescate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo reglamentariamente establecido las cantidades devengadas por el rescate, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

3. Si el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque tuviere lugar fuera del puerto y en zona en la que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo.

Artículo 108 Operaciones de desguace

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del Capitán Marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 109 Protección de la navegación libre

En caso de que uno o varios buques impidiese o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo Capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

Artículo 110 Situación de peligro a bordo

Los Capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

Artículo 111 Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos

A los 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 determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 112 Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino

En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá

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.

Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

Capítulo III Infracciones

Artículo 113 Concepto y clasificación

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 114 Infracciones leves

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:
 - a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento de servicio y policía del puerto.
 - b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.
 - c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.
 - d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.
 - e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.
 - f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.
 - g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.
 - h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.
 - i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato.

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos de las cláusulas de los contratos de prestación indirecta de los servicios portuarios o de los pliegos de condiciones generales que regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente Ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los reglamentos de servicio y policía del puerto, del Reglamento General de Practicajes y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) La falta de presentación por parte del Capitán o de la persona que deba hacerlo de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) La navegación de cualquier clase de buques, embarcaciones o artefactos destinados a usos de transporte, pesca o de recreo en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

e) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos deportivos, fuera de los canales balizados para acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas.

f) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino.

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los reglamentos de la policía de puertos o de otras aguas sobre

mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.

b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.

Artículo 115
Infracciones graves

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a las doscientas mil pesetas e inferiores a un millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona II, exterior de las aguas portuarias.

c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica.

d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.

e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima o al personal de las sociedades estatales de estiba y desestiba, con objeto de captar su voluntad en beneficio del sobornador, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades o sociedades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.

f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.

g) El falsamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.

c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.

d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas de baño, cuando cause lesiones a los usuarios de las mismas.

m) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

- i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.
- j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.
- k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de buques y empresas navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.
- l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.
- m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.
- ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

4. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en el mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.
- b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.
- c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.
- d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

Artículo 116
Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los artículos 114 y 115 anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios

superiores al millón de pesetas, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta Ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2. Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) Contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones, salvo en el caso de las embarcaciones de recreo.

f) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

g) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la presente Ley.

h) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasionen accidentes con daños para las personas

i) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

j) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

k) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

l) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.

b) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación, o con los certificados reglamentarios caducados.

c) Navegar sin que el buque se halle debidamente matriculado.

d) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente Ley.

e) El incumplimiento de las normas sobre Registro de buques y empresas navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

f) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 109, 110, 111 y 112 de la presente Ley.

g) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente Ley.

h) El falsamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

i) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

j) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente Ley, sobre coordinación de los puertos del Estado y de la marina mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización del vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

Artículo 117 Prescripción

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 118 Responsables

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o título administrativo, el titular de éste.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero, y solidariamente el consignatario del mismo o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular del contrato de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la Empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 114.1,g), las Entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 114.1,h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 115.1,d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 115.1,e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

2. Supuestos de infracciones en materia de marina civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patronos de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la marina mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad. Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de marina civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta Ley.

Capítulo IV
Sanciones y otras medidas

Sección 1ª
Disposiciones Generales

Artículo 119
Principios generales

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente Ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación.

5. [En los casos en que esta Ley hubiese previsto responsabilidad imposición de sanción administrativa al trabajador cuando éste hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.] 2/

Sección 2ª
Sanciones aplicables

Artículo 120
Multas y sanciones accesorias

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 10.000.000 de pesetas.

2. En el caso de infracción grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: En los supuestos del artículo 115, 1), b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 20.000.000 de pesetas; en los supuestos del artículo 115, 1), a) y d), multa de hasta 50.000.000 de pesetas.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 30.000.000 de pesetas.

2/ El texto de este párrafo se ha colocado entre corchetes pues parece faltarle algún pasaje.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 20.000.000 de pesetas.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 100.000.000 de pesetas.

3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: En los supuestos del artículo 116, 1), c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones. En el resto de los supuestos, multa de hasta 100.000.000 de pesetas.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 150.000.000 de pesetas.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 50.000.000 de pesetas.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 500.000.000 de pesetas.

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.

7. En el supuesto del artículo 116, 2), b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.

8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, producidas en el ejercicio de las actividades a que se refiere el artículo 54 de la presente Ley, se podrá declarar por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

9. En el caso de autorizaciones de actividades previstas en el artículo 59.1 de la presente Ley, a realizar en la zona de servicio del puerto, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Infracciones leves: Suspensión por un período no superior a un mes.

- Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a seis meses.

- Infracciones muy graves: Suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad en el supuesto de que se trate.

10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la

Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a un año.
- b) Infracciones muy graves: Suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

Artículo 121 Medidas no sancionadoras

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

- a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.
- b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

- c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.
- d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.

Artículo 122 Criterios de graduación

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 123 Competencia

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley corresponderá:

- a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y al Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, para los supuestos de infracciones graves tipificados en esta Ley.

d) Al Ministro de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía inferior a doscientos millones.

e) Al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a la señalada en el apartado anterior del presente artículo.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

Sección 3ª

Indemnización por daños y perjuicios

Artículo 124

Indemnización por daños y perjuicios

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

- a) Coste teórico de la restitución y reposición.
- b) Valor de los bienes dañados.
- c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Capítulo V

Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

Artículo 125

Procedimiento

1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de

pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente Ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 126 Medidas para garantizar el cobro

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley de Procedimiento Administrativo y la Legislación de Costas.

Artículo 127 Obligaciones de consignación de los hechos producidos

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta Ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 128 Retención de buques

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 118.2,d) de la presente Ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

Disposición adicional primera Zona de servicio

En tanto no se proceda a la delimitación prevista en el artículo 15.1, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional segunda
Zona contigua

En la zona contigua definida en el artículo 7.1 de la presente Ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.
- b) Sancionar dichas infracciones.

...

6. REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

a) Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno

Proclamación Nº 1 de 1992

En nombre de Su Majestad Isabel II, por la Gracia de Dios Reina del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de Sus otros Reinos y Territorios, Jefa del Commonwealth, Defensora de la Fe,

Por el Excelentísimo Señor David Joseph Moss Esquire, Compañero de la Orden de San Miguel y San Jorge, Gobernador de las Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno,

Por cuanto es necesario establecer y regular las actividades en una zona económica exclusiva en torno a las Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno, de conformidad con las normas del derecho internacional,

Por tanto yo, David Joseph Moss, actuando en cumplimiento de instrucciones impartidas por Su Majestad por conducto de un Secretario de Estado, proclamo por la presente lo siguiente:

1. 1) Establecese para las Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno una zona económica exclusiva (en adelante denominada "la zona") situada más allá de los mares territoriales que rodean a dichas islas y adyacente a ellos;
- 2) Los límites exteriores de la zona serán las líneas definidas en el anexo a la presente Proclamación.
2. Todos los derechos que puedan ejercerse sobre las aguas de la zona, su lecho y su subsuelo y sus recursos naturales quedan atribuidos por la presente a Su Majestad.
3. En lo tocante a la zona, Su Majestad ejercerá con respecto a la exploración y la explotación de los recursos naturales, la protección y la preservación del medio marino, la investigación científica marina y las demás actividades de explotación económica la misma jurisdicción que tiene con respecto a dichos asuntos en los mares territoriales de las Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno, con sujeción a las disposiciones vigentes o que en el futuro se establezcan por ley para dichos asuntos dentro del mar territorial y de la zona.
4. La presente proclamación entrará en vigor de inmediato.

Dado de mi puño y letra y con el Sello Público de las Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno, en la sede del Alto Comisionado Británico, Wellington, Nueva Zelandia, el noveno día del mes de noviembre del año de Nuestro Señor mil novecientos noventa y dos.

ANEXO

La zona está delimitada por líneas del tipo descrito en la Columna 2 que unen los puntos definidos, con aproximación al segundo de arco, por las coordenadas de latitud y longitud del Datum WGS 72 especificadas en la Columna 1.

<u>Columna 1</u>		<u>Columna 2</u>
<u>Coordenadas de latitud y longitud</u>		<u>Tipo de línea</u>
1.	26° 34' 05" 133° 25' 29"	1-2 loxodrómica
2.	25° 40' 40" 132° 59' 32"	2-3 loxodrómica
3.	24° 04' 08" 132° 41' 11"	3-4 loxodrómica
4.	22° 22' 55" 132° 23' 23"	4-5 loxodrómica
5.	21° 03' 05" 132° 08' 37"	5-6 loxodrómica
6.	20° 45' 54" 131° 58' 43"	6-7 una línea trazada
7.	26° 34' 05" 133° 25' 29"	en el sentido de las agujas del reloj a 200 millas marinas de distancia de los puntos más próximos de las líneas de base del mar territorial de las islas Oeno, Henderson, Ducie y Pitcairn

b) Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur

Proclamación (zona marítima) Nº 1 de 1993 1/

En nombre de Su Majestad Isabel II, por la Gracia de Dios Reina del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de Sus otros Reinos y Territorios, Jefa del Commonwealth, Defensora de la Fe,

Por David Everard Tatham Esquire, Compañero de la Distinguidísima Orden de San Miguel y San Jorge, Comisionado para las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur,

Por cuanto es necesario establecer y regular las actividades en una zona marítima en torno a las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur, de conformidad con las normas del derecho internacional,

Por tanto yo, David Everard Tatham, actuando en cumplimiento de instrucciones impartidas por Su Majestad por conducto de un Secretario de Estado, proclamo por la presente lo siguiente:

1. Establecese para las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur una zona marítima cuyos límites interiores serán los límites exteriores del mar territorial de las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur y cuyo límite exterior será una línea trazada de forma que cada uno de sus puntos esté a 200 millas marinas de distancia del punto más próximo de las líneas de base definidas, en el caso de Georgia del Sur, en los párrafos 3) y 4) del artículo 3 del Anexo a la Ordenanza sobre las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur (Mar territorial) y, en el caso de las Islas Sandwich del Sur, en los párrafos 1) y 2) del artículo 3 de dicha Ordenanza.

2. Todos los derechos que puedan ejercerse sobre las aguas de la zona marítima y de su lecho y su subsuelo, así como de sus recursos naturales (vivos o no vivos), quedan atribuidos por la presente a Su Majestad.

3. En lo tocante a la zona, Su Majestad ejercerá jurisdicción de conformidad con las normas de derecho internacional relativas a la exploración y la explotación, la conservación y la administración de los recursos naturales (vivos o no vivos) y

1/ The South Georgia and the South Sandwich Islands Gazette, Nº 1 de mayo de 1993.

a la protección y la preservación del medio marino, con sujeción a las disposiciones vigentes o que en el futuro se establezcan por ley para dichos asuntos dentro del mar territorial y de la zona.

4. La presente proclamación entrará en vigor de inmediato.

Dado de mi puño y letra y con el Sello Público de las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur, el séptimo día del mes de mayo del año de Nuestro Señor mil novecientos noventa y tres.

7. ESTADOS UNIDOS DE AMERICA 1/

La Misión Permanente de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas saluda atentamente a las Naciones Unidas y tiene el honor de informarle de que el Gobierno de los Estados Unidos desea comunicar a las Naciones Unidas las Notificaciones adjuntas publicadas en el Registro Federal de los Estados Unidos por el Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) del Departamento de Comercio de los Estados Unidos. En la primera Notificación se comunica públicamente la renuncia por parte del Consorcio Kennecott a una licencia que lo autorizaba para la exploración de recursos minerales duros en los fondos marinos profundos de zonas determinadas del Océano Pacífico oriental y central. En la segunda Notificación se comunica públicamente una solicitud de licencia de derechos de exploración en la misma zona presentada por la Ocean Minerals Company. En las notificaciones publicadas en el Registro Federal figuran las coordenadas geográficas de las zonas de los fondos marinos profundos dentro de las cuales se ha autorizado la exploración de recursos minerales duros en los fondos marinos profundos y las coordenadas de una parte de la zona comprendida en la licencia que ha de reservarse como zona de referencia ambiental.

El 21 de mayo de 1993, el Consorcio Kennecott renunció a la licencia USA-4 de minería en los fondos marinos profundos y posteriormente la Ocean Minerals Company ha solicitado la licencia para realizar actividades de exploración en la zona USA-4. Dichas medidas se han adoptado con arreglo a la Ley de los Estados Unidos sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos, Ley Pública 96-283, 30 U.S.C. 1401 y siguientes. Con arreglo al inciso 2) del párrafo 8 de la Sección 102 de dicha Ley, las licencias expedidas con arreglo a la Ley son exclusivas con respecto a "cualquier ciudadano de los Estados Unidos o cualquier ciudadano, nacional u organismo gubernamental de cualquier Estado que actúe con reciprocidad, o cualquier entidad jurídica organizada o existente con arreglo a las leyes de tal Estado". Son Estados que actúan con reciprocidad los que se designan como tales con arreglo a la Sección 118 de la Ley.

El Gobierno de los Estados Unidos señala asimismo a la atención el literal A) de la Sección 3 de la Ley, que estipula lo siguiente:

"Mediante la sanción de la Ley, los Estados Unidos:

- 1) Ejercen jurisdicción sobre los ciudadanos y buques de los Estados Unidos, y las personas y buques extranjeros sujetos en otra forma a su jurisdicción, en el ejercicio de la libertad de la alta mar para dedicarse a la exploración y la extracción comercial de recursos minerales duros de los fondos marinos profundos de conformidad con los principios generalmente aceptados de derecho internacional reconocidos por los Estados Unidos, pero
- 2) No reivindica por la presente soberanía ni derechos exclusivos de jurisdicción sobre zonas o recursos algunos de los fondos marinos profundos, ni la propiedad de tales zonas o recursos."

Además de confirmar para las Naciones Unidas y, por conducto de éstas, a sus Estados Miembros, la renuncia a una licencia por parte del Consorcio Kennecott y la solicitud formulada por la Ocean Minerals Company, respecto de la misma zona de licencia, para la exploración de los recursos minerales duros de los fondos marinos profundos, el Gobierno de los Estados Unidos aprovecha la oportunidad para expresar que, habida cuenta de la obligación jurídica internacional de todos los Estados de abstenerse de toda injerencia no razonable en los intereses de los demás Estados en su ejercicio de las libertades de la alta mar, el Gobierno de los Estados Unidos está dispuesto a celebrar consultas sobre este tema con cualquier otro gobierno.

El Gobierno de los Estados Unidos solicita que las Naciones Unidas distribuyan la presente Nota, y las adjuntas Notificaciones en el Registro Federal, en el próximo Boletín del Derecho del Mar.

1/ Comunicado por la Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas.

DEPARTAMENTO DE COMERCIO 2/

Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera
Minería de los fondos marinos profundos; renuncia a licencia de exploración

Organismo: Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera, Comercio

Acción: Notificación de renuncia a la Licencia USA-4 de exploración minera de los fondos marinos profundos por parte del Consorcio Kennecott.

Resumen: Con arreglo al párrafo a) de la Sección 115 de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos y 15 CFR 971.803 a), que se publicó en el 54 FR 514, de 6 de enero de 1989, se notifica por la presente que el Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) recibió el 21 de mayo de 1993 una comunicación formal de renuncia a la Licencia de exploración de los fondos marinos profundos USA-4 expedida por el NOAA el 29 de octubre de 1984 al Consorcio Kennecott, a/c Flambeau Mining Company, N4100, Highway 27, Ladysmith, Wisconsin 54848.

Para obtener información más detallada dirigirse a:

Betty Rosser, Ocean Minerals and Energy Division (N/ORM1),
Office of Ocean and Coastal Resource Management, National
Oceanic and Atmospheric Administration, 1305 East-West Highway,
Silver Springs, MD 20910, (301) 713-3159.

Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera
Minería de los fondos marinos profundos; recepción de solicitud de licencia de exploración

Organismo: Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera, Comercio

Acción: Notificación de solicitud.

Resumen: Con arreglo al párrafo a) de la Sección 116 de la Ley sobre recursos minerales duros de los fondos marinos profundos y 15 CFR 970.212 a), que se publicó en el 46 FR 45898, de 15 de septiembre de 1981, reformado según consta en el 54 FR 547, de 6 de enero de 1989, se notifica por la presente que el Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) recibió el 17 de junio de 1993 una solicitud de la Ocean Minerals Company, P.O. Box 2227, Menlo Park, California 94026, para realizar actividades de exploración minera en los fondos marinos en el área de licencia USA-4, anteriormente concedida al Consorcio Kennecott, de Ladysmith, Wisconsin. Con arreglo a lo dispuesto en 15 CFR 971.802, que prohíbe divulgar públicamente determinadas informaciones, se permitirá que las personas interesadas examinen los materiales relacionados con esta solicitud y presenten observaciones escritas al NOAA.

Fechas: Las observaciones escritas deberán presentarse al NOAA a más tardar el 30 de agosto de 1993.

Dirección: Las observaciones deberán dirigirse a: Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Oceanic and Atmospheric Administration, 1305 East-West Highway, Room 11437, Silver Springs, MD 20910.

Para obtener información más detallada dirigirse a:

Betty Rosser o Karl Jugel, Ocean Minerals and Energy Division, en la dirección indicada, (301) 713-3159.

Coordenadas del área USA-4
solicitada por la Ocean Minerals Company
Junio de 1993

El área está comprendida dentro de las geodésicas trazadas entre las coordenadas enumeradas a continuación, y se extiende hasta ellas:

1)	Latitud Norte 14°20'	Longitud Oeste 128°00'
2)	Latitud Norte 14°20'	Longitud Oeste 126°15'
3)	Latitud Norte 13°45'	Longitud Oeste 126°15'
4)	Latitud Norte 13°45'	Longitud Oeste 125°20'
5)	Latitud Norte 12°15'	Longitud Oeste 125°20'
6)	Latitud Norte 12°15'	Longitud Oeste 127°00'
7)	Latitud Norte 11°40'	Longitud Oeste 127°00'
8)	Latitud Norte 11°40'	Longitud Oeste 127°43'
9)	Latitud Norte 12°00'	Longitud Oeste 127°43'
10)	Latitud Norte 12°00'	Longitud Oeste 128°00'
1)	Latitud Norte 14°20'	Longitud Oeste 128°00'

Dentro de dicha área está comprendida el área definida por los puntos de inflexión indicados a continuación. Esta última área está reservada como área de referencia ambiental para futuros estudios y preservación (Federal Register, 53:224, lunes 21 de noviembre de 1988):

1)	Latitud Norte 13°30'	Longitud Oeste 128°00'
2)	Latitud Norte 13°30'	Longitud Oeste 127°45'
3)	Latitud Norte 12°30'	Longitud Oeste 127°45'
4)	Latitud Norte 12°30'	Longitud Oeste 128°00'
1)	Latitud Norte 13°30'	Longitud Oeste 128°00'

B. DECLARACIONES RECIBIDAS DE LOS GOBIERNOS

1. Argentina 1/

Carta de fecha 7 de mayo de 1993 dirigida al Secretario General por el Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de Argentina ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de remitir a Vuestra Excelencia el texto de la declaración del Gobierno de la República Argentina, emitida el 7 de mayo de 1993, con relación al acto unilateral del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte pretendiendo extender su jurisdicción marítima en las aguas adyacentes a las islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur (véase el anexo).

Le solicito que la presente nota y su anexo se distribuyan como documento oficial de la Asamblea General en relación con el tema 46 de la lista preliminar y del Consejo de Seguridad, así como que se ponga en conocimiento del Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales.

ANEXO

Declaración de fecha 7 de mayo de 1993 del Gobierno de la República Argentina

En la fecha, el Gobierno del Reino Unido dictó una medida extendiendo su alegada jurisdicción en relación a espacios marítimos circundantes a las islas Georgias del Sur e islas Sandwich del Sur.

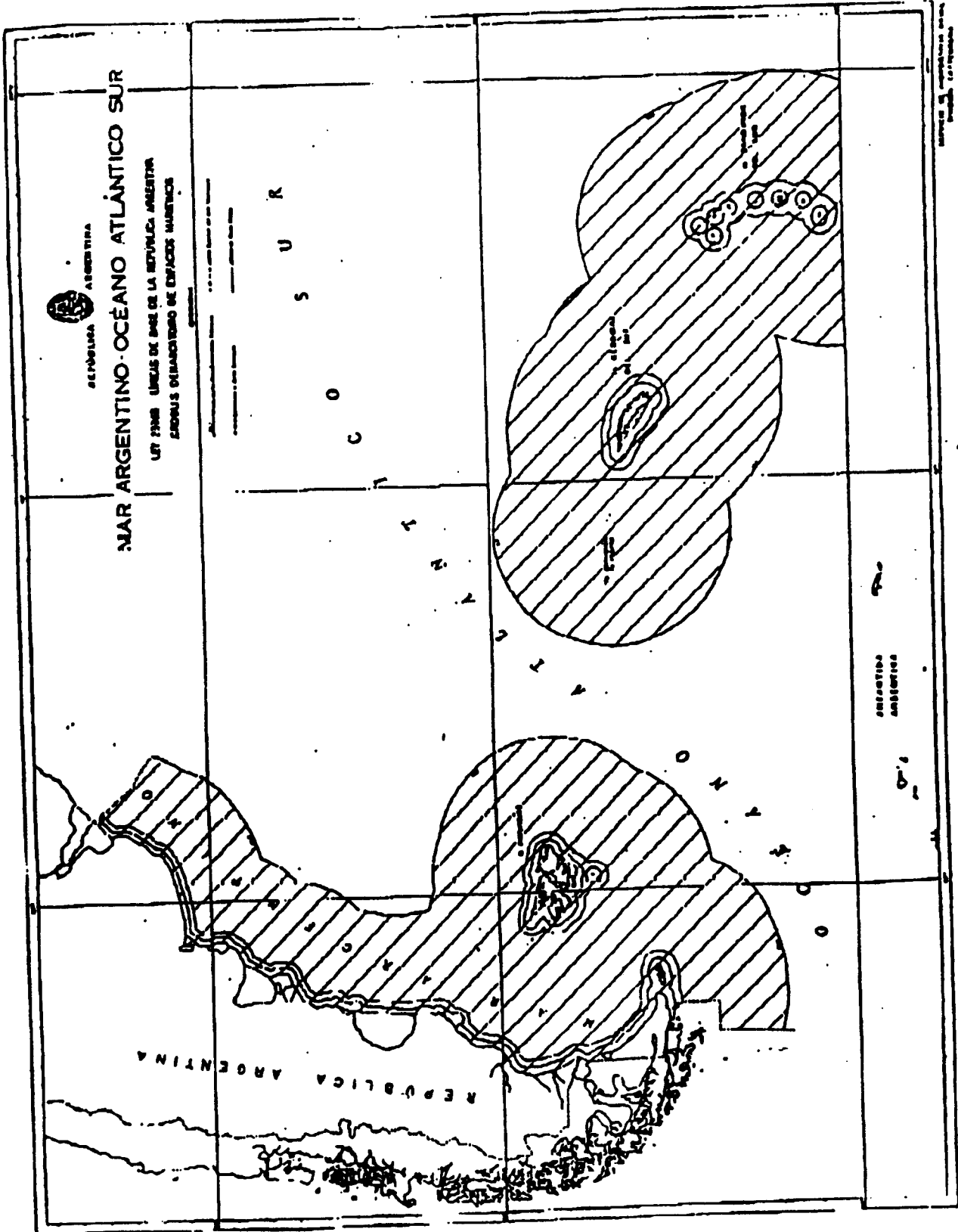
El Gobierno nacional rechaza firmemente esta medida, reafirma los legítimos derechos de soberanía de la República Argentina sobre las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur y recuerda que estos territorios forman parte de la disputa de soberanía que las Naciones Unidas reconoce y mantiene bajo consideración.

En ese contexto, se ha entregado una nota formal de rechazo y protesta a la Embajada del Reino Unido en Buenos Aires y se ha instruido a la Embajada de la República de Londres a efectuar idéntica gestión ante el Gobierno británico. Asimismo, el texto de la presente declaración será transmitido al Secretario General de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de los Estados Americanos, solicitando su circulación como documento oficial de esas organizaciones.

Debe recordarse que la República Argentina desde hace ya más de dos décadas, extendió su jurisdicción y soberanía sobre los espacios marítimos adyacentes al territorio nacional, comprendidas esas islas, de conformidad con el derecho internacional. Por Ley No. 17.094 del 29 de diciembre de 1966 se dispuso la extensión de esos derechos hasta las 200 millas marinas y la soberanía sobre la plataforma continental.

Posteriormente, por la Ley de espacios marítimos 23.968, promulgada el 10 de septiembre de 1991, se precisaron los alcances de la jurisdicción y la soberanía de la Nación sobre dichos espacios, comprendidos las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Los alcances de dicha legislación pueden apreciarse en el croquis adjunto.

1/ Véase el documento A/48/162-S/25742.



Escala: 1:100,000

2. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte 1/

Carta de fecha 12 de mayo de 1993 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de transmitirle el texto de dos declaraciones formuladas por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte el 7 de mayo de 1993 con respecto a la extensión de la zona marítima alrededor de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur (véase el anexo I) y la conservación de los recursos marinos en la zona con arreglo a la Convención sobre la conservación de los recursos marinos vivos de la Antártida (anexo II).

Le agradeceré que se sirva hacer distribuir el texto de la presente carta como documento oficial de la Asamblea General, en relación con el tema 36 de la lista preliminar, y del Consejo de Seguridad.

ANEXO I

Texto de una declaración formulada por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte el 7 de mayo de 1993 sobre la extensión de la zona marítima alrededor de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur

En años recientes el Gobierno de Su Majestad se ha venido interesando cada vez más en la conservación de los recursos marinos alrededor de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur en el Atlántico del Sur, que es un territorio dependiente británico. Hasta el 7 de mayo de este año la soberanía y la jurisdicción de la Corona alrededor de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur se extendía hasta el límite de 12 millas del mar territorial. Respecto de las aguas situadas más allá del límite, nos confiábamos exclusivamente en la labor de la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos de la Antártida (CCRMVA), un elemento del sistema del Tratado Antártico. Este depende de la reglamentación y la vigilancia del Estado del pabellón con el fin de aplicar las medidas de conservación objeto del consenso de los 22 miembros. Apoyamos plenamente a la CCRMVA y cooperamos en la labor de ese órgano. Hemos colaborado muy decididamente para reforzar el papel de la CCRMVA en la reglamentación de las pesquerías del océano meridional. Aunque la CCRMVA ha dado en forma oportuna protección, que era muy necesaria, a las especies que se pescan comercialmente, nos preocupa que a pesar de ello se están agotando las especies de peces.

Además, han aumentado las infracciones a la reglamentación de la CCRMVA. Resulta clara la necesidad de reforzar los arreglos relativos a la conservación en la zona respecto de la cual es responsable el Gobierno de Su Majestad. En consecuencia, los ministros decidieron reforzar la conservación y la ordenación de los recursos marinos alrededor de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur mediante la introducción de medidas nacionales. Esas medidas tienen por objeto complementar el papel de la CCRMVA, no reemplazarlo, y, desde luego, son plenamente compatibles con él.

Por ese motivo, el Comisionado de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur dictó una Proclamación el 7 de mayo de 1993 acerca del ejercicio de los derechos soberanos de la Corona a la jurisdicción sobre una zona marítima. Esa medida refuerza las que están vigentes en el marco de la CCRMVA.

1/ Véase el documento A/48/167-S/26773.

Desde que se restablecieron en 1990, nuestras relaciones con la Argentina han progresado hasta el excelente estado actual y se caracterizan ahora por renovada apertura y confianza recíproca en aumento. Ello es fuente de gran satisfacción para el Gobierno de Su Majestad, que seguirá tratando de desarrollar todavía más la relación. Con estos antecedentes, es natural que celebremos deliberaciones acerca de nuestras preocupaciones con respecto a la conservación en forma cabal con el Gobierno de la Argentina, con el que hemos tenido extensos intercambios acerca de asuntos relativos al Atlántico meridional, particularmente con respecto a las pesquerías. Esperamos llevar adelante ese diálogo.

ANEXO II

Texto de una nueva declaración formulada por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte el 7 de mayo de 1993 acerca de la conservación de los recursos marinos

La República Argentina ha reafirmado hoy día sus pretensiones relativas a Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur, así como acerca de las aguas que las rodean. Al promulgar su Ley No. 23968 en noviembre de 1991, la República Argentina reiteró esas pretensiones de jurisdicción sobre las zonas marítimas en cuestión sobre las cuales el Reino Unido ejerce derechos soberanos con arreglo al derecho internacional. El Gobierno de Su Majestad no acepta esas pretensiones argentinas. No tenemos duda alguna acerca de nuestra soberanía sobre Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur y nuestros derechos consiguientes a la jurisdicción marítima, con arreglo al derecho internacional, en torno a ese territorio.

El Gobierno de Su Majestad reconoce la fuerza y la importancia de la relación permanente con Argentina, asigna gran valor a la fuerza permanente de esas relaciones y reconoce la necesidad de que trabajemos juntos en beneficio recíproco y para lograr los objetivos de la conservación en el Atlántico meridional. El Gobierno de Su Majestad está empeñado en ejercer en forma estricta la conservación en las aguas comprendidas en la Convención sobre la conservación de los recursos marinos vivos en la Antártida y apoya el papel permanente y eficaz de la Comisión establecida con arreglo a esa Convención.

III. OTRAS INFORMACIONES

A. Sucesión

El 28 de mayo de 1993 1/ se recibió del Gobierno de Eslovaquia el instrumento de sucesión en los tratados siguientes:

Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral, celebrada en Nueva York el 8 de julio de 1965;

Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, celebrada en Ginebra el 29 de abril de 1958;

Convención sobre la Alta Mar, celebrada en Ginebra el 29 de abril de 1958;

Convención sobre la Plataforma Continental, celebrada en Ginebra el 29 de abril de 1958;

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 (sucesión en la firma);

Convención y Estatuto sobre el régimen internacional de los puertos marítimos, Ginebra, 9 de diciembre de 1923;

Convenio y Estatuto sobre la libertad de tránsito, Barcelona, 20 de abril de 1921;

Declaración relativa al reconocimiento del derecho de pabellón a los Estados que no poseen litoral marítimo, Barcelona, 20 de abril de 1921.

1/ Fecha de recepción de los documentos pertinentes.

B. Corte Internacional de Justicia 1/

Delimitación marítima en la zona comprendida entre Groenlandia y Jan Mayen
(Dinamarca contra Noruega)

Fallo de la Corte

La Secretaría de la Corte Internacional de Justicia ha comunicado a la prensa la información siguiente:

Hoy, 14 de junio de 1993, la Corte Internacional de Justicia dictó su fallo en el caso mencionado. En su fallo, la Corte, por catorce votos contra uno, fijó una línea de delimitación para la plataforma continental y las zonas de pesca de Dinamarca y Noruega en el área comprendida entre Groenlandia y Jan Mayen.

La integración de la Corte fue la siguiente: Presidente Sir Robert Jennings; Vicepresidente Oda; Magistrados Ago, Schwebel, Bedjaoui, Ni, Evensen, Tarassov, Guillaume, Shahabuddeen, Aguilar Mawdsley, Weeramantry, Ranjeva, Ajibola; Magistrado ad hoc Fischer; Secretario Valencia-Ospina.

El texto completo del párrafo dispositivo es el siguiente:

"94. Por tales razones,

LA CORTE,

Por catorce votos contra uno,

Decide que, dentro de los límites definidos

1. al norte por la intersección de la línea de equidistancia entre las costas de Groenlandia Oriental y las costas occidentales de Jan Mayen con el límite de 200 millas calculado desde las mencionadas costas de Groenlandia, señalada en el croquis N° 2 como punto A, y

2. al sur, por el límite de 200 millas en torno de Islandia, según la reivindicación de Islandia, entre los puntos de intersección de dicho límite con las dos líneas mencionadas, señalados en el croquis N° 2 como puntos B y D,

la línea de delimitación que divide la plataforma continental y las zonas de pesca del reino de Dinamarca y el Reino de Noruega debe trazarse en la forma indicada en los párrafos 91 y 92 del presente fallo.

VOTOS A FAVOR: Presidente Sir Robert Jennings; Vicepresidente Oda; Magistrados Ago, Schwebel, Bedjaoui, Ni, Evensen, Tarassov, Guillaume, Shahabuddeen, Aguilar Mawdsley, Weeramantry, Ranjeva, Ajibola.

VOTOS EN CONTRA: Magistrado ad hoc Fischer.

El Vicepresidente Oda y los Magistrados Evensen, Aguilar Mawdsley y Ranjeva agregaron declaraciones al fallo de la Corte.

El Vicepresidente Oda y los Magistrados Schwebel, Shahabuddeen, Weeramantry y Ajibola agregaron al fallo de la Corte sus opiniones separadas.

El Magistrado ad hoc Fischer agregó al fallo de la Corte su opinión disidente.

(Se adjunta un resumen de dichas declaraciones y opiniones.)

1/ Comunicado de la Corte Internacional de Justicia N° 93/14, de 14 de junio de 1993.

Oportunamente se editará el texto impreso del fallo (los pedidos y averiguaciones deben dirigirse a la Sección de Distribución y Ventas, Oficina de las Naciones Unidas, 1211 Ginebra 10; a la Sección de Ventas, Naciones Unidas, Nueva York 10017; o a las librerías especializadas).

A continuación figura un resumen del fallo. Ha sido preparado por la Secretaría y no afecta en modo alguno la responsabilidad de la Corte. No puede ser citado en oposición al texto del fallo, y no constituye una interpretación de éste.

Resumen del fallo

Examen de las actuaciones y resumen de los hechos (párrs. 1 a 21)

La Corte reseña las sucesivas etapas de las actuaciones a partir de la fecha en que se presentó el caso ante ella (párrs. 1 a 8) y expone las pretensiones de las partes (párrs. 9 y 10). Recuerda que Dinamarca, al entablar el procedimiento el 16 de agosto de 1988, había pedido a la Corte

"que decida, de conformidad con el derecho internacional, dónde deberá trazarse una línea única de delimitación entre las zonas de pesca y las áreas de plataforma continental de Dinamarca y Noruega en las aguas comprendidas entre Groenlandia y Jan Mayen";

y, en el curso de las actuaciones, había formulado las pretensiones siguientes:

"Que se falle y declare que Groenlandia tiene derecho a una zona de pesca y área de plataforma continental de 200 millas completas frente a la isla de Jan Mayen; y consiguientemente

"Que se trace una línea única de delimitación de la zona de pesca y el área de plataforma continental de Groenlandia en las aguas comprendidas entre Groenlandia y Jan Mayen a una distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base de Groenlandia."

"Si la Corte, por cualquier motivo, no encuentra posible trazar la línea de delimitación solicitada en el párrafo 2), Dinamarca pide a la Corte que decida, de conformidad con el derecho internacional y a la luz de los hechos y argumentos desarrollados por las partes, dónde deberá trazarse la línea de delimitación entre las zonas de pesca y las áreas de plataforma continental de Dinamarca y Noruega en las aguas comprendidas entre Groenlandia y Jan Mayen, y que trace dicha línea."

y que Noruega había pedido que la Corte fallara y declarara que la línea media constituía la frontera a los efectos de la delimitación de las áreas pertinentes de la plataforma continental y la zona de pesca entre Noruega y Dinamarca en la región comprendida entre Jan Mayen y Groenlandia. A continuación la Corte describe las zonas marítimas a las que se ha hecho referencia en los argumentos de las partes (párrs. 11-21).

El argumento de que ya existe una delimitación (párrs. 22 a 40)

Uno de los principales argumentos de Noruega es que se ha establecido una delimitación entre Jan Mayen y Groenlandia. Según Noruega, los tratados en vigor entre las partes - un Acuerdo bilateral de 1965 y la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental - han tenido el efecto de establecer a la línea media como frontera de la plataforma continental de las partes, y la práctica de las partes con respecto a las zonas de pesca ha representado un reconocimiento de que las fronteras existentes de la plataforma continental son asimismo aplicables al ejercicio de la jurisdicción de pesca. Será necesario examinar en primer término esos argumentos: que la aplicabilidad de la línea media para la delimitación en las relaciones entre las partes ha sido reconocida desde hace mucho tiempo, tanto respecto de la plataforma continental como de las zonas de pesca; y que ya existe una frontera establecida.

El Acuerdo de 1965 (párrs. 23 a 30)

El 8 de diciembre de 1965 Dinamarca y Noruega celebraron un Acuerdo relativo a la delimitación de la plataforma continental. El artículo 1 de dicho Acuerdo dispone:

"La frontera entre las partes de la plataforma continental sobre las cuales Noruega y Dinamarca ejercen respectivamente derechos de soberanía será la línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada Parte Contratante."

El artículo 2 dispone que "A fin de que el principio establecido en el artículo 1 pueda aplicarse adecuadamente, la frontera estará formada por líneas rectas", que a continuación se definen mediante ocho puntos, enumerados con las coordenadas geodésicas pertinentes indicadas en el cuadro anexo; las líneas que así se definen están en el Skagerrak y en parte del Mar del Norte, entre los territorios continentales de Dinamarca y Noruega. Noruega argumenta que el texto del artículo 1 es de alcance general, sin calificaciones ni reservas, y que el sentido natural de dicho texto debe ser "establecer definitivamente la base para todas las fronteras que eventualmente deban ser demarcadas" entre las partes. A su juicio, el artículo 2, que indudablemente se refiere sólo a las plataformas continentales de ambos territorios continentales, "se refiere a la demarcación". Noruega deduce que las partes están y continúan vinculadas por el principio de la línea media del Acuerdo de 1965. Dinamarca, por su parte, argumenta que el Acuerdo no tiene esa aplicación general y que su objeto y su finalidad radican exclusivamente en la delimitación del Skagerrak y de parte del Mar del Norte sobre la base de la línea media.

La Corte considera que el objeto y la finalidad del Acuerdo de 1965 eran simplemente regular la cuestión de la delimitación en el Skagerrak y en parte del Mar del Norte, donde todo el lecho del mar (con excepción de la "Hondonada noruega") está formado por una plataforma continental a una profundidad inferior a los 200 metros y que no hay nada que indique que las partes hubieran pensado en la posibilidad de que algún día pudiera ser necesaria una frontera de la plataforma entre Groenlandia y Jan Mayen, ni que hubieran tenido la intención de que su Acuerdo se aplicase a tal frontera.

Luego de examinar el Acuerdo en su conjunto, a la luz de su objeto y su finalidad, la Corte también tiene en cuenta la práctica posterior de las partes, especialmente un tratado posterior en la misma esfera celebrado en 1979. Considera que si la intención del Acuerdo de 1965 hubiera sido vincular a las partes a la línea media en todas las delimitaciones posteriores de la plataforma, se habría hecho referencia a él en el Acuerdo de 1979. Consiguientemente, la Corte opina que el Acuerdo de 1965 no determinó una delimitación según la línea media de la plataforma continental entre Groenlandia y Jan Mayen.

La Convención de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental (párrs. 31 y 32)

Se llega a la conclusión de que la validez del argumento de que la Convención de 1958 había determinado que quedara ya "establecida" entre Groenlandia y Jan Mayen una frontera de la plataforma continental según la línea media depende de si la Corte determina que existen las "circunstancias especiales" previstas en la Convención, cuestión que se examinará más adelante. Por consiguiente, la Corte pasa a examinar los argumentos que Noruega funda en la conducta de las partes, y en particular de Dinamarca.

Conducta de las partes (párrs. 33 a 40)

Noruega sostiene que, por lo menos hasta unos diez años atrás, las partes habían reconocido desde hacía mucho tiempo por su "conducta conjunta" la aplicabilidad de una delimitación según la línea media en sus relaciones mutuas. La Corte observa que a este respecto debe examinarse primariamente la conducta de Dinamarca.

La Corte no está convencida de que un Decreto danés de 7 de junio de 1963 relativo al ejercicio de la soberanía danesa sobre la plataforma continental apoye el argumento que Noruega procura basar sobre la conducta. Tampoco una Ley danesa de 17 de diciembre de 1976, ni una Ordenanza ejecutiva de 14 de mayo de 1980, dictada con arreglo a dicha Ley, vinculan a Dinamarca a la aceptación de la línea media como frontera en la zona. Un acuerdo de 15 de junio de 1979 entre las partes, relativo a la delimitación entre Noruega y las Islas Faroe, no obliga a Dinamarca a una frontera según la línea media en una zona bien diferente. Tampoco habían prejuzgado de la posición de Dinamarca unas declaraciones danesas formuladas en ocasión de contactos diplomáticos y durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En resumen, la Corte concluye que el Acuerdo celebrado entre las partes el 8 de diciembre de 1965 no puede ser interpretado, como pretende Noruega, en el sentido de que las partes ya habían definido a la frontera de la plataforma continental como la línea media entre Groenlandia y Jan Mayen. Tampoco puede la Corte atribuir tal efecto a la disposición del párrafo 1 del artículo 6 de la Convención de 1958, de modo de concluir que en virtud de dicha Convención la línea media es ya la frontera de la plataforma continental entre Groenlandia y Jan Mayen. Tampoco puede deducirse ese resultado de la conducta de las Partes en relación con la frontera de la plataforma continental y la zona de pesca. En consecuencia, la Corte no considera que ya esté "establecida" la línea media como frontera, sea para la plataforma continental, sea para la zona de pesca. Por lo tanto, la Corte pasa a examinar el derecho aplicable actualmente a la cuestión de la delimitación que sigue estando pendiente entre las partes.

El derecho aplicable (párrs. 41 a 48)

La Corte observa que las partes discrepan sobre la cuestión de si corresponde fijar una línea de delimitación o dos líneas, pues Dinamarca pide "una línea única de delimitación de la zona de pesca y del área de la plataforma continental", y Noruega sostiene que la línea media constituye la frontera para la delimitación de la plataforma continental, y asimismo constituye la frontera para la delimitación de la zona de pesca, es decir, que ambas líneas coincidirían, pero que las dos fronteras seguirían siendo conceptualmente diferentes.

La Corte se refiere al caso del Golfo de Maine, en el que se le preguntó cuál era "el trazado de la única frontera marítima que divide la plataforma continental y las zonas de pesca del Canadá y los Estados Unidos de América". Observa que en el presente caso no está facultada - ni limitada - por un acuerdo respecto de una frontera única con doble finalidad, y que ya ha determinado que no hay una frontera establecida para la plataforma continental. Por consiguiente, pasa a examinar separadamente las dos ramas del derecho aplicable: el efecto del artículo 6 de la Convención de 1958 si se le aplicara en el momento actual a la delimitación de la frontera de la plataforma continental, y luego el efecto de la aplicación del derecho consuetudinario que rige la zona de pesca.

La Corte observa asimismo que la aplicabilidad de la convención de 1958 a la delimitación de la plataforma continental en el presente caso no significa que el artículo 6 de dicha Convención pueda interpretarse y aplicarse sin referencia al derecho consuetudinario en la materia, ni con total independencia del hecho de que también está en discusión la frontera entre zonas de pesca en esas aguas. Luego de examinar la jurisprudencia en esta esfera y las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar, la Corte observa que la estipulación (en dichas disposiciones) de una "solución equitativa" como finalidad de todo proceso de delimitación refleja las exigencias del derecho consuetudinario en lo tocante a la delimitación de la plataforma continental y de las zonas económicas exclusivas.

La línea media provisional (párrs. 49 a 52)

Abordando primero la delimitación de la plataforma continental, la Corte encuentra adecuado, tanto sobre la base del artículo 6 de la Convención de 1958 como sobre la base del derecho consuetudinario relativo a la plataforma continental, comenzar con la línea media como línea provisional y luego preguntarse si hay "circunstancias especiales" que justifiquen un ajuste o

desviación de dicha línea. Luego de examinar los precedentes pertinentes con respecto a la delimitación de las zonas de pesca, la Corte entiende, tanto para la plataforma continental como para las zonas de pesca en el presente caso, que es adecuado comenzar el proceso de delimitación con una línea media trazada provisionalmente.

"Circunstancias especiales" y "circunstancias pertinentes" (párrs. 54 a 58)

La Corte observa luego que le corresponde examinar todos los factores particulares del caso que puedan indicar la necesidad de un ajuste o desviación de la línea media trazada provisionalmente. La finalidad en todas y cada una de las situaciones debe ser lograr "un resultado equitativo". Desde este punto de vista, la Convención de 1958 requiere que se investiguen las "circunstancias especiales" que puedan existir; por otro lado, el derecho consuetudinario basado sobre los principios de equidad requiere que se investigue si existen "circunstancias pertinentes".

El concepto de "circunstancias especiales" fue incluido en las Convenciones de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (art. 12) y sobre la Plataforma Continental (párrs. 1 y 2 del art. 6). Estaba vinculado, y sigue estándolo, con el método de la equidistancia que allí se contemplaba. Así pues, parecería que son circunstancias especiales aquellas circunstancias que podrían distorsionar el resultado producido por una aplicación lisa y llana del principio de la equidistancia. El derecho internacional general ha empleado el concepto de "circunstancias pertinentes". Dicho concepto puede definirse como un hecho que es necesario tener en cuenta, en el proceso de delimitación, en la medida en que afecte a los derechos de las partes sobre determinadas áreas marítimas. Si bien se trata de categorías que son distintas en su origen y en su denominación, hay inevitablemente una tendencia a la asimilación entre las circunstancias especiales del artículo 6 de la Convención de 1958 y las circunstancias pertinentes con arreglo al derecho consuetudinario, aunque más no sea porque la finalidad de unas y otras es permitir el logro de un resultado equitativo. Ello debe ser así especialmente en el caso de las costas situadas frente a frente, en las cuales, como se ha visto, la tendencia del derecho consuetudinario ha sido, igual que en los términos del artículo 6, la de postular que la línea media conduce prima facie a un resultado equitativo.

La Corte aborda a continuación la cuestión de si las circunstancias del presente caso requieren que se ajuste o se desvíe dicha línea, teniendo en cuenta los argumentos en que se basaba Noruega para justificar la línea media, y las circunstancias invocadas por Dinamarca para justificar la línea de las 200 millas.

Disparidad de la longitud de las costas (párrs. 61 a 71)

Un primer factor, de carácter geofísico, que ha figurado con la mayor prominencia en la argumentación de Dinamarca, en relación tanto con la plataforma continental como con la zona de pesca, es la disparidad o desproporción entre las longitudes de las "costas pertinentes".

Prima facie, una delimitación según la línea media entre costas situadas frente a frente conduce en general a una solución equitativa, en particular si las costas de que se trata son aproximadamente paralelas. Sin embargo, hay situaciones - y el presente caso es una de ellas - en que las relaciones entre la longitud de las costas pertinentes, y de las áreas marítimas generadas por ellas al aplicarse el método de la equidistancia, son tan desproporcionadas que se ha considerado necesario tener en cuenta tal circunstancia a fin de lograr una solución equitativa.

A la luz de la jurisprudencia existente, la Corte llega a la conclusión de que la marcada diferencia de longitud entre las costas pertinentes en el presente caso (que se ha calculado como de aproximadamente 9 (para Groenlandia) a 1 (para Jan Mayen)) constituye una circunstancia especial en el sentido del párrafo 1 del artículo 6 de la Convención de 1958. Análogamente, en lo tocante a la zona de pesca, la Corte opina que la aplicación de la línea media conduce a resultados manifiestamente no equitativos.

De ello se desprende que, a la luz de la disparidad de las longitudes de las costas, la línea media debería ajustarse o desviarse de modo de lograr una delimitación más próxima a la costa de Jan Mayen. Sin embargo, debe quedar claro que tener en cuenta la disparidad de la longitud de las costas no quiere decir aplicar en forma directa y matemática la relación entre el litoral de Groenlandia oriental y el de Jan Mayen. Tampoco exigen las circunstancias que la Corte haga lugar a la pretensión de Dinamarca de que la frontera se trace a 200 millas de las líneas de base de la costa de Groenlandia oriental, es decir, una delimitación que daría a Dinamarca la máxima extensión de su reivindicación de la plataforma continental y la zona de pesca. El resultado de dicha delimitación sería dejar a Noruega meramente la parte residual del "área pertinente para la controversia sobre la delimitación" tal como la definía Dinamarca. La delimitación según la línea de las 200 millas calculadas desde las costas de Groenlandia oriental podría parecer, desde una perspectiva matemática, más equitativa, que la efectuada sobre la base de la línea media, teniendo presente la disparidad de la longitud de las costas; pero ello no quiere decir que el resultado sea equitativo en sí mismo, que es el objetivo de toda delimitación marítima basada sobre el derecho. La Corte observa a este respecto que la costa de Jan Mayen, no menos que la de Groenlandia oriental, genera un título potencial a las zonas marítimas reconocidas por el derecho consuetudinario, es decir, en principio hasta el límite de 200 millas a contar desde sus líneas de base. Atribuir a Noruega meramente el área residual después de reconocer plenamente los efectos de la costa oriental de Groenlandia iría absolutamente contra los derechos de Jan Mayen y asimismo contra las exigencias de la equidad.

En esta etapa de su análisis, pues, la Corte considera que ni la línea media ni la línea de las 200 millas calculadas desde las costas de Groenlandia oriental en la zona pertinente deberían adoptarse como frontera de la plataforma continental ni de la zona de pesca. De allí se deduce que la frontera debe situarse entre las dos líneas que se han descrito, y ubicarse de forma tal que la solución obtenida resulte justificada por las circunstancias especiales previstas por la Convención de 1958 sobre la Plataforma Continental, y asimismo equitativa sobre la base de los principios y normas del derecho internacional consuetudinario. Por consiguiente, la Corte considerará a continuación qué otras circunstancias pueden afectar también la posición de la frontera.

Acceso a los recursos (párrs. 72 a 78)

La Corte aborda entonces la cuestión de si el acceso a los recursos del área en que se superponen las reivindicaciones constituye un factor pertinente para la delimitación. Las partes están esencialmente en conflicto con respecto al acceso a los recursos pesqueros, el principal de los cuales es el capelán. Por lo tanto, la Corte tiene que considerar si se justificaría una desviación o un ajuste de la línea media, como frontera de la zona de pesca, a fin de asegurar el acceso equitativo a los recursos de pesca del capelán.

La Corte estima que la migración estacional del capelán se ajusta a una pauta tal que, al norte de la línea de 200 millas reivindicada por Islandia, puede considerarse centrada en la parte meridional del área de superposición de las reivindicaciones, aproximadamente entre dicha línea y el paralelo de 72° de latitud norte, y que la delimitación de la zona de pesca debería reflejar tal hecho. Resulta claro que ninguna delimitación en esa área podría garantizar a cada parte la presencia, cada año, de cantidades capturables de capelán en la zona que le correspondiese según dicha línea. Sin embargo, la Corte estima que la línea media está demasiado al oeste para que Dinamarca obtenga la seguridad de un acceso equitativo a la población de capelán, pues atribuiría a Noruega la totalidad del área en que se superponen las reivindicaciones. Por esta razón también la línea media debe ser ajustada o desviada hacia el este. La Corte considera asimismo probado que, si bien el hielo constituye una considerable restricción estacional al acceso a las aguas, no afecta sustancialmente el acceso a los recursos de peces migratorios en la parte meridional del área en que se superponen las reivindicaciones.

Población y economía (párrs. 79 a 80)

Dinamarca también considera pertinentes para la delimitación las grandes diferencias existentes entre Groenlandia y Jan Mayen en lo tocante a población y factores socioeconómicos.

La Corte observa que la atribución de áreas marítimas al territorio de un Estado, que, por su naturaleza, está destinada a ser permanente, es un proceso jurídico que se basa únicamente en la posesión de un litoral por parte del territorio de que se trata. La Corte recuerda en la presente controversia las observaciones que tuvo ocasión de formular, en lo tocante a la delimitación de la plataforma continental, en el caso relativo a la Plataforma continental (Jamahiriya Árabe Libia contra Malta), a saber, que la posición económica relativa de los dos Estados en cuestión no debía influir sobre la delimitación, de modo tal que el área de plataforma continental que se considerase perteneciente al menos rico de ambos Estados debiese incrementarse en cierta forma a fin de compensar su inferioridad de recursos económicos.

Por lo tanto, la Corte concluye que, en la delimitación que ha de efectuarse en el presente caso, no hay razones para considerar como circunstancias que deben tenerse en cuenta ni al carácter limitado de la población de Jan Mayen ni a los factores socioeconómicos.

Seguridad (párr. 81)

Noruega ha argumentado, en relación con la reivindicación danesa de una zona de 200 millas frente a la costa de Groenlandia, que "el trazado de una frontera más próxima a un Estado que a otro implicaría un desplazamiento no equitativo de la posibilidad del primer Estado de proteger intereses que requieren protección".

En el caso Libia/Malta, la Corte consideró probado que

"la delimitación resultante del presente fallo no se acerca tanto a la costa de ninguna de las partes como para que las cuestiones de seguridad tengan una importancia especial en el presente caso" (I.C.J. Reports 1985, pág. 42, párr. 51).

La Corte estima que lo mismo ocurre en el presente caso en lo tocante a la delimitación que se describirá más adelante.

Conducta de las partes (párrs. 82 a 86)

Dinamarca ha alegado que la conducta de las partes es un factor sumamente pertinente en la elección del método apropiado de delimitación, en caso de que dicha conducta haya indicado que es probable que un método en particular produzca un resultado equitativo. A este respecto, Dinamarca se funda en la delimitación marítima entre Noruega e Islandia, y en una frontera establecida por Noruega entre la zona económica de Noruega continental y la zona de protección pesquera del archipiélago de Svalbard (Isla de los Osos - Bjornoya).

En lo tocante a la Isla del Oso, dicho territorio está situado en una región no relacionada con el área de superposición de reivindicaciones que debe delimitarse ahora. A ese respecto, la Corte observa que no puede decirse que una parte en una controversia tenga la obligación jurídica de transponer, para el arreglo de tal controversia, una solución determinada que haya adoptado previamente en un contexto diferente. En lo tocante a la delimitación entre Islandia y Noruega, el derecho internacional no prescribe, con miras a lograr una solución equitativa, que se adopte un método único para la delimitación de los espacios marítimos en todos los lados de una isla, o en la totalidad de la costa de un Estado en particular, antes que, si así se desea, sistemas variados de delimitación para las diversas partes de la costa. Por lo tanto, en muchos casos la conducta de las partes no tendrá influencia alguna en tal delimitación. Por esas razones, la Corte concluye que la conducta de las partes no constituye un elemento que pueda influir en la operación de delimitación en el presente caso.

La definición de la línea de delimitación (párrs. 87 a 93)

Habiendo completado así su examen de las circunstancias geofísicas y de otra índole señaladas a su atención como merecedoras de consideración a los efectos de la delimitación de la plataforma continental y las zonas de pesca, la Corte ha llegado a la conclusión de que la línea media, adoptada provisionalmente para ambas como primera etapa de la delimitación, debe ajustarse o desviarse para llegar a ser una línea tal que atribuya a Dinamarca un área mayor de espacio marítimo que la que le atribuiría la línea media. Sin embargo, la línea trazada por Dinamarca a 200 millas marinas de las líneas de base de Groenlandia oriental sería un ajuste excesivo, y sus efectos no serían equitativos. Por lo tanto, la línea de delimitación debe trazarse dentro del área en que se superponen las reivindicaciones, entre las líneas propuestas por cada parte. Por consiguiente, la Corte pasará ahora a examinar la cuestión de la posición exacta de dicha línea.

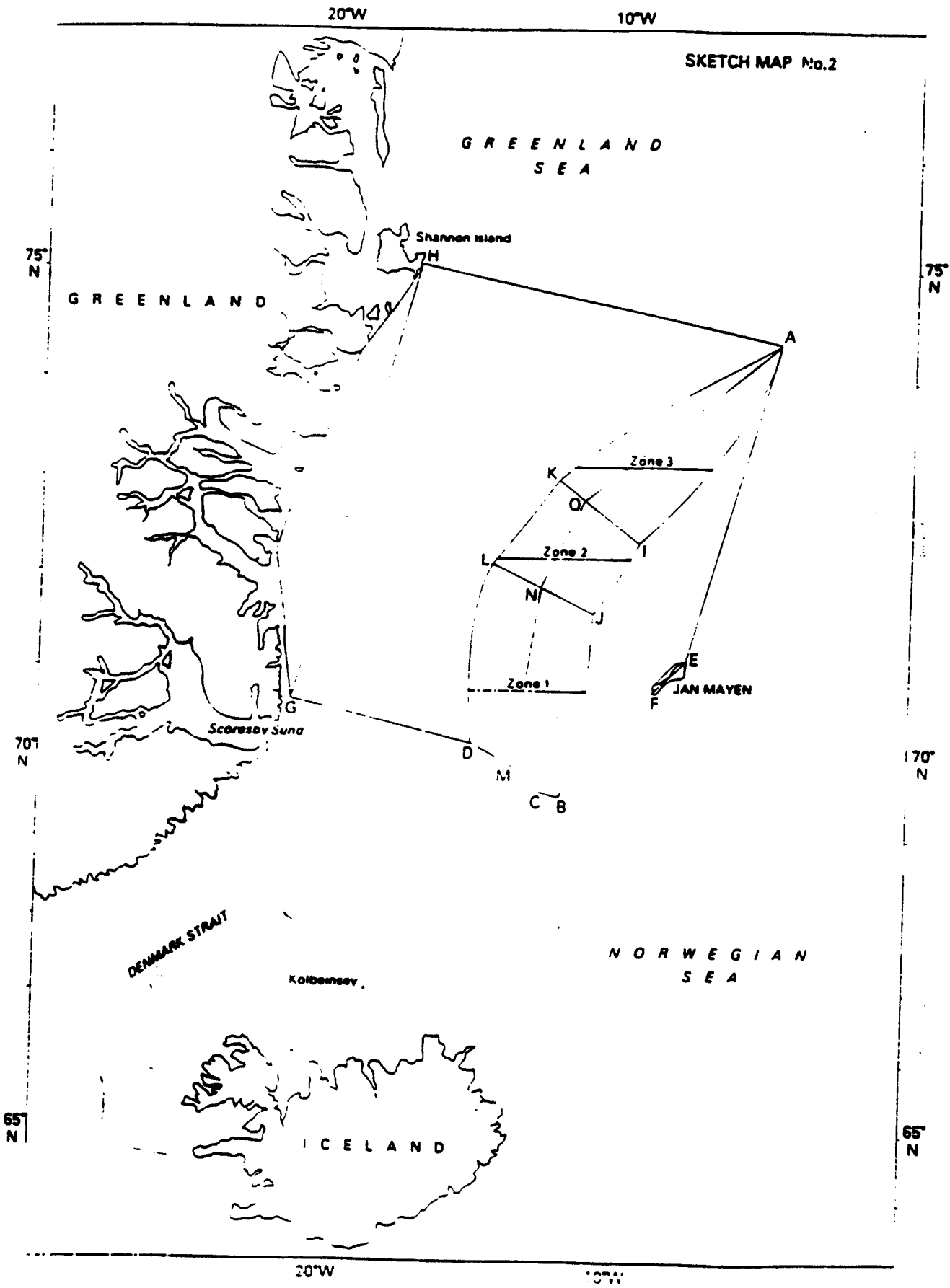
A juicio de la Corte, si se limitara a dar una indicación general de la manera en que debe fijarse la definición de la línea de delimitación y dejara el asunto librado al acuerdo a que llegaran posteriormente las partes, como propone Noruega, no estaría cumpliendo cabalmente su deber de decidir la controversia. La Corte está convencida de que debe definir la línea de delimitación de forma tal que no queden más cuestiones pendientes que asuntos estrictamente relacionados con tecnicismos hidrográficos que las partes, con la ayuda de sus expertos, podrían indudablemente resolver. El área en que se superponen las reivindicaciones queda definida por la línea media y la línea de 200 millas a partir de Groenlandia, y ambas líneas son construcciones geométricas; tal vez haya discrepancias acerca de los puntos de base, pero una vez definidos éstos, ambas líneas se determinarán automáticamente. Consiguientemente, la línea media trazada provisionalmente como primera etapa del proceso de delimitación se ha definido por referencia a los puntos de base indicados por las partes en las costas de Groenlandia y Jan Mayen. Análogamente, la Corte puede definir la línea de delimitación, que ahora habrá de indicarse, por referencia a dicha línea media y a la línea de 200 millas calculada por Dinamarca a partir de los puntos de base de la costa de Groenlandia. Consiguientemente, la Corte pasará a establecer tal delimitación, utilizando a estos efectos las líneas de base y coordenadas que las propias partes han aceptado emplear en sus memorias escritas y en sus alegatos orales.

[Párr. 91] La línea de delimitación estará comprendida entre la línea media y la línea de 200 millas a partir de las líneas de base de Groenlandia oriental. Correrá desde el punto A en el norte, el punto de intersección de ambas líneas, hasta un punto de la línea de las 200 millas a partir de las líneas de base reivindicada por Islandia, entre los puntos D (la intersección de la línea media y la línea de las 200 millas reivindicada por Islandia) y B (la intersección de la línea de las 200 millas de Groenlandia y la línea de las 200 millas reivindicada por Islandia) en el croquis N° 2. A los efectos de la definición de la línea, y con el fin de permitir un acceso equitativo a los recursos pesqueros, el área en que se superponen las reivindicaciones se dividirá en tres zonas, en la forma siguiente. La línea de las 200 millas de Groenlandia (entre los puntos A y B del croquis N° 2) tiene dos marcados cambios de dirección, señalados en el croquis como puntos I y J; análogamente, la línea media tiene dos cambios de dirección correspondientes, señalados como puntos K y L. Así pues, las líneas rectas trazadas entre el punto I y el punto K, y entre el punto J y el punto L, dividen la zona en que se superponen las reivindicaciones en tres zonas, que se designarán sucesivamente de sur a norte, como zona 1, zona 2 y zona 3.

[Párr. 92] La zona más meridional, zona 1, corresponde esencialmente a la principal área pesquera. A juicio de la Corte, ambas partes deben tener acceso equitativo a los recursos pesqueros de dicha zona. A estos efectos, se señala un punto, que se designará punto M, en la línea de las 200 millas reivindicada por Islandia entre los puntos B y D, y equidistante de ambos puntos, y se traza desde el punto M una línea que intersecte la línea que va del punto J al punto L en un punto designado como punto N, de modo de dividir a la zona 1 en dos partes de igual superficie. La línea divisoria figura en el croquis N° 2 como línea que une a los puntos N y M. En lo tocante a las zonas 2 y 3, la cuestión radica en sacar las conclusiones adecuadas, en aplicación de los principios de equidad, de la circunstancia de la marcada disparidad de la longitud de las costas, examinada supra en los párrafos 61 a 71. La Corte considera que una división por partes

iguales de toda el área en que se superponen las reivindicaciones daría un peso demasiado grande a tal circunstancia. Habida cuenta de la división por partes iguales de la zona 1, la Corte estima que las exigencias de la equidad quedarán satisfechas con la siguiente división del resto de la zona en que se superponen las reivindicaciones: se determinará en la línea que une los puntos I y K un punto (O en el croquis N° 2) tal que la distancia de I a O sea el doble de la distancia de O a K; la delimitación de las zonas 2 y 3 se efectúa entonces mediante la línea recta que va del punto N a ese punto O, y del punto O al punto A.

La Corte establece las coordenadas de los diversos puntos, para información de las partes.



Anexo al comunicado de prensa 93/143

Declaración del Vicepresidente Oda

En su declaración, el Juez Oda explica que, como la Corte ha adoptado una decisión sobre el fondo del asunto a pesar de su propia opinión de que la demanda debería haber sido rechazada por estar mal planteada, ha votado con la mayoría porque la línea elegida está ubicada dentro de la infinita gama de posibilidades entre las que podían haber optado las partes si hubiesen llegado a un acuerdo.

Declaración del Juez Evensen

En su declaración concordante, el Juez Evensen destaca que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 expresa una cantidad de principios que deben considerarse principios rectores del derecho internacional aun cuando la Convención no haya entrado todavía en vigor.

Jan Mayen debe ser considerada una isla, y no sólo una roca. En el párrafo 2 del artículo 121 de la Convención se estipula que en principio las islas deben regirse por el mismo régimen jurídico que las "otras extensiones terrestres". Así pues, Jan Mayen debe tenerse en cuenta en la delimitación de las zonas marítimas frente a Groenlandia, una extensión de dimensiones continentales.

Está dentro de las facultades discrecionales de la Corte establecer un sistema de acceso equitativo a los recursos pesqueros en las áreas en que se superponen reivindicaciones. En su declaración, el Juez Evensen apoya el sistema propuesto para la distribución de esos recursos en los mares adyacentes.

Declaración del Juez Aguilar

El Juez votó a favor del fallo porque concuerda con su razonamiento. Sin embargo, no está convencido de que la línea de delimitación trazada por la Corte produzca un resultado equitativo. A su juicio, la diferencia de longitud de las costas de Groenlandia y Jan Mayen es tal que Groenlandia (Dinamarca) debería haber recibido una mayor proporción del área en litigio. Habida cuenta de la importancia asignada a este factor en el fallo, habría sido lógico por lo menos hacer una distribución por partes iguales de las zonas 1, 2 y 3.

Declaración del Juez Ranjeva

El Juez Ranjeva agregó al fallo de la Corte una declaración en la que indicaba que había votado a favor de la parte dispositiva y suscribía los argumentos en que se basaba. A su juicio, el resultado era equitativo. Sin embargo, habría deseado que la Corte hubiese expuesto más explícitamente sus razones para trazar la línea de delimitación adoptada. Porque, en el ejercicio de sus facultades discrecionales, la Corte podría efectivamente haber sido más concreta en lo tocante a los criterios, los métodos y las normas jurídicas aplicados. Asimismo, habría preferido que la Corte hubiese dejado en claro que era en relación con los derechos de las partes a sus espacios marítimos que podrían, o a veces deberían, tenerse en cuenta las circunstancias especiales o pertinentes en una operación de delimitación; porque éstos eran hechos que afectaban los derechos de los Estados, reconocidos en el derecho positivo, sea en su totalidad, sea en el ejercicio de las potestades relacionadas con ellos. La adecuada administración de justicia y la seguridad jurídica dependían de la certeza de la norma jurídica.

Por otro lado, a juicio del juez Ranjeva, si bien la Corte - y con razón - no tenía necesidad de explorar el alcance jurídico de las declaraciones formuladas por un Estado en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, considerando el procedimiento excepcional adoptado en tal ocasión, tampoco debería haber tenido en cuenta posiciones que eran sólo oficiosas y no expresaban en modo alguno una voluntad de obligarse.

Opinión separada del Vicepresidente Oda

En su opinión separada, el Juez Oda puso de relieve que la Corte sólo puede tener la competencia de delimitar una frontera marítima por un acuerdo concreto de las dos partes interesadas. Por lo tanto, la solicitud unilateral de Dinamarca debería haber sido rechazada. Además, las pretensiones de Dinamarca suponían, erróneamente, que la zona económica exclusiva podía coexistir con una zona de pesca del tipo eliminado por la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar. Su solicitud de que se fijara la frontera mediante una línea única también pasaba por alto la evolución y el fundamento separados del régimen de la plataforma continental.

A ese respecto, el Juez Oda considera que la Corte siguió erróneamente a las partes al aplicar el artículo 6 de la Convención de 1958, que se refiere a un concepto superado de plataforma continental. Lo que se aplica hoy a la delimitación tanto de la plataforma continental como de la zona económica exclusiva es el derecho consuetudinario reflejado en la Convención de 1982, que deja a las partes en libertad de llegar a un acuerdo sobre cualquier línea que elijan, pues la referencia a una "solución equitativa" no expresa una norma jurídica.

Un tercero llamado a resolver un desacuerdo en materia de delimitación puede, o bien sugerir directrices a las partes, o bien elegir por sí una línea que produzca una solución equitativa. A juicio del Juez Oda, la Corte, como órgano judicial que aplica el derecho internacional, no está habilitada para optar por el segundo camino, a menos que ambas partes le confieran mandato para proceder de tal manera. No debía haber procedido así sobre la base de una demanda fundada en declaraciones formuladas con arreglo al párrafo 2 del Artículo 36 del Estatuto, pues tales declaraciones confieren jurisdicción únicamente para controversias de orden estrictamente jurídico, mientras que un acto de delimitación requiere una apreciación ex aequo et bono.

El Juez Oda critica asimismo la concentración de la Corte en el área en que se superponían las reivindicaciones, descuidando la totalidad del área pertinente, así como el que no se hayan dado razones convincentes para tener en cuenta el acceso a los recursos pesqueros en relación con una frontera aplicable a la plataforma continental.

Operación separada del Juez Schwebel

El Juez Schwebel, en su opinión separada, sostiene que el fallo de la Corte es cuestionable con respecto a las tres cuestiones siguientes:

1. ¿Debe revisarse el derecho de la delimitación marítima para introducir y aplicar la justicia distributiva?
2. ¿Debe la diferencia en la extensión de las longitudes de las costas situadas frente a frente determinar la posición de la línea de delimitación?
3. ¿Debe darse satisfacción a las reivindicaciones maximalistas?

Sin embargo, concluyó que, dado que lo que es equitativo parece ser tan variable como el clima de La Haya, no hay fundamentos para disentir con el fallo de la Corte.

Opinión separada del Juez Shahabuddeen

En su opinión separada, el Juez Shahabuddeen dice que interpreta el fallo en el sentido de corroborar la opinión de Noruega de que la fórmula de delimitación convencional de 1958 significa que, a falta de acuerdo y de circunstancias especiales, la frontera es la línea media. Expresa las razones por las que concuerda con esa opinión y no acepta que la fórmula convencional debe ser equiparada a la fórmula consuetudinaria. No está convencido de que deba seguirse la equiparación sugerida por el laudo arbitral anglofrancés de 1977.

Cree que el concepto de prolongación natural, considerado en un sentido físico, ha puesto límites al recurso a la proporcionalidad. A su juicio, el apartamiento del aspecto físico de la prolongación natural debería ser continuado por un relajamiento de aquellos límites.

El Juez Shahabuddeen expone las razones por las que considera que la decisión de la Corte no es ex aequo et bono. Tiene algunas dudas acerca de si es posible una línea única a falta de acuerdo de las partes en que se establezca tal línea. Concuera en que en el estado de los materiales técnicos que la Corte tuvo ante sí no debía haberse establecido una línea de delimitación efectiva, pero considera que, si los materiales hubieran sido adecuados, la Corte podría haber trazado competentemente una línea de esa índole a pesar de la falta de consentimiento de Noruega para que así se procediera.

Por último, a su juicio, cuando las partes no han llegado a un acuerdo sobre la frontera, la consiguiente controversia acerca de cuál debe ser la frontera es susceptible de arreglo judicial por medio de una solicitud unilateral fundada en el párrafo 2 del Artículo 36 del Estatuto de la Corte.

Opinión separada del Juez Weeramantry

El Juez Weeramantry, en su opinión separada, expresa su acuerdo con el fallo de la Corte y examina el papel especial desempeñado por la equidad en el razonamiento y las conclusiones de la Corte. Como el uso de la equidad en la delimitación marítima está pasando actualmente por una fase crítica, en la opinión se estudia su funcionamiento en el presente caso desde varios ángulos. Examina la pertinencia para el fallo de los principios de equidad, los procedimientos de equidad, los métodos de equidad y los resultados equitativos. En la opinión se destaca que la equidad funciona, en el fallo, infra legem y no contra legem ni ex aequo et bono, y se rastrea los diversos caminos de entrada de la equidad en la delimitación marítima. Distingue el empleo a priori de la equidad, para arribar a un resultado, de su empleo a posteriori, a fin de evaluar el resultado así obtenido, y expone los diversos usos de la equidad y sus diversos métodos de funcionamiento en el presente caso. Asimismo analiza el fallo a la luz de los diversos elementos componentes de una decisión equitativa.

Examinando las diversas incertidumbres en el uso de la equidad en la delimitación marítima, en la opinión se procura demostrar que ellas no constituyen razón suficiente para desechar el uso de la equidad como ayuda tanto para delimitaciones particulares, como ésta, cuanto para el desarrollo general del derecho del mar.

En la opinión también se examinan las invocaciones particulares, por tratados o en otra forma, de la equidad en las delimitaciones marítimas. Concluye examinando el concepto de equidad en términos mundiales, demostrando que una búsqueda de tradiciones mundiales de equidad puede abrir perspectivas de suma importancia para el desarrollo del derecho del mar.

Opinión separada del Juez Ajibola

En su opinión separada, el Juez Ajibola, al paso que apoya enérgicamente la decisión de la Corte, considera que deberían desarrollarse más algunos aspectos del fallo. Primero se refiere a algunas cuestiones de procedimiento relacionadas con la jurisdicción: ¿podía la Corte trazar alguna línea, y debía trazar una línea única con doble finalidad o dos líneas? ¿Debía haberse dictado sólo un fallo declarativo? ¿Puede la Corte proceder a una delimitación sin acuerdo de las partes? Sea como sea, una vez que se haya convencido de que hay una cuestión controvertida, la Corte debe proceder a dictar una decisión sobre el fondo.

En cuanto a la cuestión de si debía trazarse una línea única o dos líneas, el desarrollo del derecho de la delimitación marítima y la jurisprudencia pertinente respaldan las conclusiones de la Corte.

Caracterizando a las pretensiones danesas más como una reivindicación de derechos que como un pedido de delimitación, el Juez Ajibola señala que, a pesar

de la disparidad en las dimensiones, el derecho de Noruega respecto de Jan Mayen es igualmente justificable y reconocido en derecho internacional.

A continuación examina los principios de equidad en la delimitación de las fronteras marítimas, y llega a la conclusión de que son los principios fundamentales que se aplican actualmente a la delimitación marítima en el derecho internacional consuetudinario y que cabe prever que sirvan de base para su desarrollo futuro.

Por último, el Juez Ajibola examina los conceptos de "circunstancias especiales" en la Convención de 1958 y de "circunstancias pertinentes" en el derecho internacional consuetudinario, y concluye que hay una efectiva equivalencia entre, por un lado, la tríada de acuerdo, circunstancias especiales y equidistancia, y, por otro, la tríada de acuerdo, circunstancias pertinentes y principios de equidad, siendo esta última la regla fundamental en el derecho consuetudinario moderno.

Opinión disidente del Juez ad hoc Fischer

El Juez Fischer votó contra la decisión porque considera que la solución más equitativa habría sido una delimitación a una distancia de 200 millas marinas de Groenlandia oriental. Sus razones principales son las siguientes.

No cree que la Corte haya tenido suficientemente en cuenta la diferencia entre las costas pertinentes de Groenlandia oriental (aproximadamente 524 kilómetros) y Jan Mayen (aproximadamente 58 kilómetros). La relación es de más de 9 a 1 a favor de Groenlandia, mientras que la relación entre las áreas asignadas es solamente de 3 a 1. La delimitación a 200 millas de Groenlandia habría asignado a las partes áreas en una relación de 6 a 1, lo cual, según el Juez Fischer, habría estado en consonancia con el principio generalmente aceptado de la proporcionalidad.

Contra el punto de vista de la Corte, el Juez Fischer considera que debería haberse tenido en cuenta la diferencia fundamental entre Groenlandia y Jan Mayen con respecto a sus estructuras demográfica, socioeconómica y política. Subrayó que Groenlandia es una sociedad humana viable con una población de 55.000 habitantes que dependen en gran medida de la pesca y tienen autonomía política, mientras que Jan Mayen no tiene población en el sentido recto de la palabra.

El Juez Fischer considera además que la delimitación entre Islandia y Jan Mayen, que respeta la zona de 200 millas de Islandia, es sumamente importante para el presente caso. Como los factores pertinentes en ambos casos son muy semejantes, habría sido justo y equitativo trazar la línea de delimitación en el presente caso de manera análoga a la delimitación entre Islandia y Jan Mayen.

El Juez Fischer no es partidario del método de utilizar una línea media como línea trazada provisionalmente. A su juicio, la práctica judicial es ambigua, y no se puede deducir un método de esa índole del artículo 6 de la Convención de 1958 sobre la Plataforma Continental.

Por último, el Juez Fischer considera que el método de dividir el área en la que se superponen las reivindicaciones en tres zonas, y de dividir cada una de esas zonas según criterios diferentes, es artificial y carece de fundamento en derecho internacional.

C. Publicaciones de venta de las Naciones Unidas elaboradas por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Legales

1. El Derecho del Mar: texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con anexos e índice temático, Acta final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - textos introductorios de la Convención y la Conferencia. 1984. 224 págs. \$12,95.
Nº de venta S.83.V.5 (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso).
2. The law of the sea: a select bibliography - 1985. 91 págs. \$12,00 (LOS/LIB/1) Nº de venta E.85.V.2 (inglés únicamente).
3. El Derecho del Mar: situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 42 págs. \$ 8,00.
Nº de venta S.85.V.5 (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso).
4. El Derecho del Mar: repertorio general de referencias a los documentos oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 178 págs. \$ 19,50
Nº de venta S.85.V.9 (español, francés, inglés).
5. The law of the sea: national legislation on the exclusive economic zone, the economic zone and the exclusive fishery zone. 1986. 337 págs. \$ 35,00.
Nº de venta E.85.V.10 (inglés únicamente).
6. El Derecho del Mar: tratados multilaterales pertinentes para la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 121 págs. \$ 14,50.
Nº de venta S.85.V.11 (español, francés, inglés).
7. El Derecho del Mar: la contaminación por vertimiento - historia legislativa de los artículos 1, apartado 5) del párrafo 1, 210 y 216 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 74 págs. \$ 11,50.
Nº de venta S.85.V.12 (español, francés, inglés).
8. The law of the sea: a select bibliography - 1986. 84 págs. \$ 11,50. (LOS/LIB/2). Nº de venta E.87.V.2 (inglés únicamente).
9. El Derecho del Mar: acontecimientos recientes en la práctica de los Estados (Nº I). 1987. 237 págs. \$ 23,00.
Nº de venta S.87.V.3 (español, francés, inglés).
10. El Derecho del Mar: derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito - historia legislativa de la Parte X, artículos 124 a 132, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1987. 112 págs. \$ 19,00.
Nº de venta S.87.V.5 (español, francés, inglés).
11. El Derecho del Mar: régimen de las islas: estudio de la historia legislativa de la Parte VIII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - artículo 121. 1988. 112 págs. \$ 13,50.
Nº de venta S.87.V.11 (español, francés, inglés).
12. El Derecho del Mar: acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984). 1987. 315 págs. \$ 38,00.
Nº de venta S.87.V.12 (español, francés, inglés).
13. The law of the sea: a select bibliography - 1987. 49 págs. \$ 9,50. (LOS/LIB/3). Nº de venta E.88.V.2 (inglés únicamente).

14. El Derecho del Mar: líneas de base: examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1989. 79 págs. \$ 8,50.
Nº de venta S.88.V.5 (árabe, español, francés, inglés).
15. El Derecho del Mar: navegación en alta mar - historia legislativa de la sección I de la Parte VII (artículos 87, 89, 90 a 94 y 96 a 98) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1989. 100 págs. \$ 12,00.
Nº de venta S.89.V.2 (español, francés, inglés).
16. The law of the sea: a select bibliography - 1988. 63 págs. \$ 11,00.
(LOS/LIB/4). Nº de venta E.89.V.3 (inglés únicamente).
17. El Derecho del Mar: legislación nacional sobre la plataforma continental. 1989. 297 págs. \$ 30,00.
Nº de venta S.89.V.5 (español, francés, inglés).
18. El Derecho del Mar: acontecimientos recientes en la práctica de los Estados (Nº II). 1989. 226 págs. \$ 23,00.
Nº de venta S.89.V.7 (español, francés, inglés).
19. El Derecho del Mar: legislación nacional, reglamentos y documentos complementarios sobre la investigación científica marina en zonas bajo jurisdicción nacional. 1991. 297 págs. \$ 32,00.
Nº de venta S.89.V.9 (español, francés, inglés).
20. El Derecho del Mar: líneas de base: legislación nacional con mapas ilustrativos. 1989. 390 págs. \$ 42,00.
Nº de venta S.89.V.10 (español, francés, inglés).
(Esta recopilación es complementaria de la publicación mencionada con el Nº 14 titulada Líneas de base: examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1989.)
21. El Derecho del Mar: estados archipelágicos - historia legislativa de la Parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1990. 143 págs. \$ 17,50.
Nº de venta S.90.V.2 (español, francés, inglés).
22. El Derecho del Mar: protección y preservación del medio marino. Repertorio de acuerdos internacionales relativos a las secciones 5 y 6 de la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1990. 95 págs. \$ 12,00.
Nº de venta S.90.V.3 (español, francés, inglés).
23. The law of the sea: a select bibliography - 1989. 47 págs. \$ 11,00
(LOS/LIB/5). Nº de venta E.90.V.8 (inglés únicamente).
24. The law of the sea: a select bibliography - 1990. 73 págs. \$ 12,00.
(LOS/LIB/6). Nº de venta E.91.V.2 (inglés únicamente).
25. El Derecho del Mar: Investigación científica marina. Guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1991. 38 págs. \$ 12,00.
Nº de venta S.91.V.3 (árabe, español, francés, inglés).

26. The law of the sea: a bibliography on the law of the sea, 1968-1988 - Two decades of law-making, State practice and doctrine. 1991. 472 págs. \$ 25,00. N° de venta E/F.91.V.7 (Bilingüe: francés e inglés).
27. El Derecho del Mar: Acuerdos sobre fronteras marítimas (1942-1969). 1991. Con ilustraciones y mapas. \$ 25,00. N° de venta S.91.V.11 (español, francés, inglés).
28. The law of the sea: Preparatory Commission for the International Seabed Authority and for the International Tribunal for the Law of the Sea - Documents. Volumen I. (Primer período de sesiones, 1983). 1991. 431 págs. \$ 35,00. N° de venta E.91.V.10 (inglés únicamente).
29. El Derecho del Mar: Estrechos utilizados para la navegación internacional. Historia legislativa de la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Volumen I. 1992. 152 págs. \$ 20,00. N° de venta S.91.V.14 (español, francés, inglés).
30. El Derecho del Mar: Reivindicaciones nacionales de jurisdicción marítima. Extractos de leyes y cuadro de reivindicaciones. 1992. 145 págs. \$19,50. N° de venta S.91.V.15 (español, francés, inglés).
31. El Derecho del Mar: Acuerdos sobre fronteras marítimas (1985-1991). 1992. 97 págs. Con ilustraciones y mapas. \$ 15,00. N° de venta S.92.V.2 (español, francés, inglés).
32. El Derecho del Mar: Práctica de los Estados archipelágicos. 1992. 249 págs. \$ 32,00. N° de venta S.92.V.3 (español, francés, inglés).
33. The law of the sea: a select bibliography - 1991. 64 págs. \$ 15,00 (LOS/LIB/7). N° de venta E.92.V.6 (inglés únicamente).
34. El Derecho del Mar: Zona económica exclusiva. Historia legislativa de los artículos 56, 58 y 59 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1992. 117 págs. \$ 15,00. N° de venta S.92.V.8 (español, francés, inglés).
35. El Derecho del Mar: Régimen de pesca en la alta mar. Situación actual y perspectivas. 1992. 48 págs. \$ 10,00. N° de venta S.92.V.12 (español, francés, inglés).
36. El Derecho del Mar: acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. (N° III). 1992. 340 págs. \$ 45,00. N° de venta S.92.V.13 (español, francés, inglés).
37. El Derecho del Mar: Estrechos utilizados para la navegación internacional. Historia legislativa de la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Volumen II. 1992. 176 págs. \$ 25,00. N° de venta S.92.V.14 (español, francés, inglés).
- 38.* Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy, Main Documents 1985-1987. Vols. I y II. 1989. 940 págs. \$ 185,00. (Inglés únicamente). Anual. Recopilado y editado por la Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas.
- 39.* Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy, Main Documents, 1988. Vol. III. 1990. 1416 págs. \$ 92,50. (Inglés únicamente). Anual. Comprende índice temático. Recopilado y editado por la Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

40. Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy, Main Documents, 1989. 1993. 594 págs. \$ 75,00. Anual. Comprende índice temático. N° de venta E.93.V.5 (inglés únicamente).
41. The law of the sea: national legislation on the exclusive economic zone. 1993. 403 págs. \$ 45.00. N° de venta E.93.V.10 (inglés únicamente).
42. The law of the sea: a select bibliography - 1992. 61 págs. \$ 15.00 (LOS/LIB/8). N° de venta E.93.V.12 (inglés únicamente).
43. The law of the sea: Preparatory Commission for the International Seabed Authority and for the International Tribunal for the Law of the Sea - Documents. Volumen II. (Segundo período de sesiones, 1984). 1993. 788 págs.

Nota: Las publicaciones arriba indicadas deben encargarse directamente a Publicaciones de las Naciones Unidas, Oficina DC2-0853, Nueva York, NY 10017, Estados Unidos de América. Teléfono: (212) 963-8302 y (800) 253-9646. Fax: (212) 963-3489.

* Los volúmenes I a III de Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy, Main Documents (que abarca los años 1985 a 1988) deben encargarse a UNIFO Publishers, Inc., P.O. Box 3858, Sarasota, Florida 34230, Estados Unidos de América.

D. Corrección al Boletín N° 23, de junio de 1993

1. [Se aplica sólo a la versión inglesa.]

2. [Se aplica sólo a la versión inglesa.]

3. Página 68

Cuadro de Reivindicaciones de zonas marítimas, columna "Plataforma continental:

Bélgica: sustituir "Hasta línea media con los Estados adyacentes y con costas situadas frente a frente" por:

"Delimitación con los Estados adyacentes y con costas situadas frente a frente de conformidad con el artículo 83 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Acuerdos celebrados con Francia el 8 de octubre de 1990 y con el Reino Unido el 29 de mayo de 1991).

4. Página 70

Cuadro de Reivindicaciones de zonas marítimas, columna "Zona de pesca"

Turquía no tiene una reivindicación de 12 millas. La Ley N° 2674 sobre el mar territorial de la República de Turquía no contiene referencia alguna a zona de pesca - Nota verbal N° 3315/1866, de 11 de octubre de 1993.

