

# **LAS ACTIVIDADES MILITARES DE LOS BUQUES DE GUERRA DE TERCEROS ESTADOS EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DE SOBERANÍA O JURISDICCIÓN DEL ESTADO RIBEREÑO**

## ***ACTIVITIES MILITARY WARSHIPS OF THIRD COUNTRIES IN THE MARITIME SPACES OF SOVEREIGNTY OR JURISDICTION OF THE COASTAL STATE***

**Miguel Ángel Franco García\***

Sumario: I. INTRODUCCIÓN. II. ¿QUÉ ES EL BUQUE DE GUERRA? LA CONFUSIÓN TERMINOLÓGICA CON LOS BUQUES MILITARES Y DE ESTADO. III. LA INMUNIDAD DEL BUQUE DE GUERRA. IV. LAS ACTIVIDADES DE LOS BUQUES DE GUERRA DE TERCEROS ESTADOS EN LAS AGUAS INTERIORES Y EN EL MAR TERRITORIAL DEL ESTADO RIBEREÑO. V. LAS ACTIVIDADES DEL BUQUE DE GUERRA DE UN TERCER ESTADO EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DEL ESTADO RIBEREÑO. VI. CONCLUSIONES.

RESUMEN: La presencia estatal en la mar, se hace ostensible fundamentalmente a través de los buques de guerra, cuyo particular régimen jurídico, condiciona su modo de ser y estar en dicho medio. Además, hace necesario conciliar el ejercicio de las actividades militares llevadas a efecto por los buques de guerra pertenecientes a terceros Estados, con los derechos que ostentan los Estados ribereños en los espacios marítimos sometidos a su soberanía o jurisdicción. La cuestión relativa a la conformidad o no a Derecho de las actividades militares desarrolladas por los buques de guerra de terceros Estados en las aguas interiores, el mar territorial, y la zona económica exclusiva del Estado ribereño dista mucho de ser pacífica en la doctrina y en la práctica internacional. Los usos militares del mar por terceros Estados, cuando se proyectan sobre las aguas interiores y el mar territorial del Estado ribereño, aparecen limitados por el ejercicio de la soberanía por parte de este último, en dichas aguas. Sin embargo, en la zona económica exclusiva del ribereño, partiendo del silencio que guarda en este punto la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las actividades militares realizadas por otros Estados, han de considerarse internacionalmente legítimas, de manera que, sólo resultarían ilegítimas si, atendiendo al supuesto concreto planteado, aquéllas contravinieran alguna de sus disposiciones.

---

Fecha de recepción del original: 12 de diciembre de 2013. Fecha de aceptación de la versión final: 10 de marzo de 2014.

\* Comandante Auditor del Cuerpo Jurídico Militar de la Defensa. Fiscal del Tribunal Militar Territorial IV (A Coruña). Diplomas: Derecho Penal Militar y Derecho Marítimo Militar. Máster en *Intervención de la Administración en la sociedad* (UNED). Doctor en Derecho (A Coruña). Correo electrónico: [mafragar@fn.mde.es](mailto:mafragar@fn.mde.es)

*ABSTRACT: State presence in the sea is mainly through ostensible warships, whose particular legal regime affects their way of being and being in that environment. Also, necessary to reconcile the exercise of military effect activities carried by warships belonging to other States, the rights for the coastal States in the maritime areas under its sovereignty or jurisdiction. The question of compliance or legality of the military activities of warships of third States in the internal waters, territorial sea, and exclusive economic zone of the coastal State is far from peaceful in doctrine and in international practice. The military uses of the sea by third States, when projected over internal waters and territorial sea of the coastal State appear limited by the exercise of sovereignty by the latter, in those waters. However, in the exclusive economic zone of the coastal, based on the silence of this point in the United Nations Convention on the Law of the Sea, military activities conducted by other States, are to be considered legitimate internationally, so that only would be illegitimate if, taking the course raised concrete, contravene any of those provisions.*

**PALABRAS CLAVE:** Buque de guerra. Usos militares del mar. Mar territorial. Aguas interiores. Zona económica exclusiva.

**KEYWORDS:** Warship. Military uses of the sea. Territorial sea. Internal waters. Exclusive economic zone.

## **I. INTRODUCCIÓN**

Este trabajo parte de una idea fundamental, subyacente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar, que es la de la legitimidad de cualesquiera usos del mar, siempre y cuando respeten las disposiciones de aquélla.

La premisa expuesta, cuya aceptación inicial no parece plantear demasiadas objeciones cuando se trata de su aplicación a los usos o actividades en la mar, desarrollados por actores de naturaleza civil, se torna polémica al intentar referirla a las actividades militares realizadas por los buques de guerra de terceros Estados, en los espacios marítimos de soberanía o jurisdicción del Estado ribereño. La aludida controversia, como aquí se pretende poner de relieve, quizá aparezca propiciada tanto por el vacío normativo que presenta la Convención, respecto a la regulación de los usos militares del mar, como por la falta de acuerdo doctrinal en cuanto al régimen jurídico aplicable a aquéllos.

Las aguas soberanas por antonomasia del Estado ribereño, mar territorial y aguas interiores, según posición comúnmente aceptada, no admiten más actividad militar por los buques de guerra de terceros Estados, que la ligada al propio derecho de paso inocente o navegación por dichos espacios marítimos, cuya extensión y límites se perfilan en este trabajo.

La pretensión de desvelar donde se halla situada la fina línea que marca la legitimidad de las actividades militares llevadas a efecto por los buques de guerra de terceros Estados, en relación con los derechos del Estado ribereño en su zona económica exclusiva, en la cual aquél, ejerce su jurisdicción sobre determinados aspectos puntuales recogidos en la Convención, es otro de los objetivos que persigue el presente estudio.

Con esa finalidad, se profundiza en la valoración jurídica de cada una de las actividades militares concretas, que habitualmente realizan los citados buques de guerra en dicha zona, poniéndose de manifiesto la abierta divergencia doctrinal, así como la heterogeneidad de las respuestas existentes en la práctica estatal, respecto a la cuestión de su conformidad a Derecho.

En definitiva, el intento de sentar un principio general con arreglo al cual, pueda definirse si son o no legítimas las actividades militares de los buques de guerra de otros Estados, en aguas de soberanía o jurisdicción del Estado ribereño, constituye el objeto principal de este trabajo. Si bien, con carácter previo a abordar su análisis, se considera necesario centrar la materia de estudio mediante la referencia a dos aspectos clave: por un lado, el de la distinción entre el concepto de buque de guerra y las nociones afines de buque militar y de Estado, que no siempre son utilizadas de modo apropiado; y por otro, el de la inmunidad de jurisdicción y ejecución de los buques de guerra, que indefectiblemente ha de tenerse en cuenta, sea cual sea el espacio marítimo en el que aquéllos realicen actividades militares, dado que caracteriza su estatuto de manera esencial.

## **II. ¿QUÉ ES EL BUQUE DE GUERRA? LA CONFUSIÓN TERMINOLÓGICA CON LOS BUQUES MILITARES Y DE ESTADO**

Aunque tradicionalmente se empleaban indistintamente los términos buque de guerra y buque de la marina militar, FARIÑA sostiene que deben distinguirse, por más que el término buque de guerra sea el generalmente empleado. Así, buque militar es todo aquél que en un país determinado depende de la administración de la Marina de Guerra y está bajo el mando de un elemento de la Marina militar. El buque de guerra, reuniendo las circunstancias de todo buque militar, se contrae a un concepto más conciso, que entraña su aplicación directa o indirecta a las operaciones militares<sup>1</sup>.

En la misma línea, indica AZCÁRRAGA, que el buque militar será el género, y el de guerra la especie, ya que en la primera categoría pueden incluirse los buques planeros o hidrográficos, los guarda-pescas, los transportes, petroleros, cisternas, talleres y tantos otros medios auxiliares, pero todos dependientes de la Marina militar; sin embargo, la categoría de buques de guerra, comprende desde el poderoso superacorazado hasta la unidad más sutil, es decir, en ella sólo han de encuadrarse los barcos armados para el ataque y la defensa<sup>2</sup>.

La distinción doctrinal citada no ha sido acogida en la Orden Ministerial 25/1985, de 23 de abril, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español

---

<sup>1</sup> FARIÑA GUTIÁN, F., *El buque de guerra ante el Derecho internacional*, Editorial Naval, Madrid, 1941, p. 23.

<sup>2</sup> DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L., *Derecho del mar*, volumen I, Universidad de Alcalá de Henares, Facultad de Derecho, Publicaciones del Departamento de Derecho Internacional Público, Alcalá de Henares (Madrid), 1983, p. 41.

en tiempo de paz<sup>3</sup>, que separándose de la noción internacionalmente acogida, en su artículo 1.1, bajo la mención *buque de guerra*, recoge las siguientes categorías: a) los buques de combate y auxiliares pertenecientes a la Marina de Guerra de un Estado que ostenten los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. Su Comandante ha de estar al servicio del Estado y su nombre debe figurar en el escalafón de oficiales de la Armada o su equivalente. Su dotación estará sometida a la disciplina naval militar; b) los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio oficial de transporte de tropas o material de guerra, que vayan al mando de un oficial cuyo nombre figure en el escalafón de oficiales de la Armada o su equivalente; c) los de cualquier clase que transporten a un Jefe de Estado y a su séquito, con exclusión de otro pasaje, en visita oficial previamente acordada por vía diplomática; y d) excepcionalmente, por orden expresa, los buques-escuela de la Marina Mercante que dependan del Gobierno respectivo y estén mandados por un oficial en activo de la Armada, cuyo nombre debe de figurar en el escalafón de oficiales de la Armada del país del pabellón y siempre que dichos buques no se dediquen al comercio.

El concepto de buque de guerra recogido en la OM 25/1985, es más amplio, tal y como se desprende de los apartados c) y d) del artículo 1.1, antes citados, que el contenido en el artículo 29 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982<sup>4</sup> (CNUDM), el cual, se halla bajo la rúbrica de *normas aplicables a los buques de guerra y a otros buques de Estado destinados a fines no comerciales*, mención esta, que introduce un nuevo factor, al deducirse de su propio tenor, que el buque de guerra es una especie de la categoría genérica constituida por los buques de Estado, que son los pertenecientes a un Estado o explotados por él, pudiendo estos buques estar destinados a prestar, bien un servicio comercial, bien un servicio oficial de carácter público, no comercial<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> BOE núm. 115, de 14 de mayo.

<sup>4</sup> BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997. Mediante Instrumento de fecha 20 de diciembre de 1996 (BOE núm. 38, de 13 de febrero de 1997), se procedió a ratificar el Acuerdo de 28 de julio de 1994, relativo a la Parte XI de la CNUDM.

<sup>5</sup> El artículo 31 CNUDM, lleva por título, *responsabilidad del Estado del pabellón por daños causados por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales*; y el artículo 32 CNUDM, *inmunities de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales*, lo cual, parece confirmar, que se considera a los buques de guerra como una especie de los de Estado. YANG, H., *Jurisdiction of the coastal state over foreign merchant ships in internal waters and the territorial sea*, Springer, Berlin. Heidelberg, 2006, p. 13, expresa que *the categorization of ships may well depend on the various criteria employed. On the basis of ownership, ships can be divided into private and government/public ships. The latter include warships and government ships operated both for commercial purposes and non-commercial purposes, such as police ships.*

<sup>5</sup> Sin embargo, el especial régimen que se atribuye a los buques de guerra frente a los de Estado en la Convención (artículos 95, 107, 110 y 111), podría fundamentar la consideración de que unos y otros, constituyen categorías independientes.

<sup>5</sup> Conforme a la legislación española son buques de Estado los siguientes: los buques y embarcaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR); las Unidades del Servicio Marítimo de la Guardia Civil; los buques y embarcaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera; los buques sanitarios del Instituto Social de la Marina; y los buques autonómicos de vigilancia pesquera.

El aludido artículo de la CNUDM, indica que se entiende por buque de guerra, el perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos externos distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente<sup>6</sup>, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares<sup>7</sup>. Parece pues, que el buque de guerra se define en atención a dos características, su pertenencia a las FAS, y la operación de la nave por personal que forme parte de aquéllas.

El panorama se aclara, o se enturbia, dependiendo de cómo se entienda lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo de 5 de septiembre de 2011 (TRLPEMM), en el que no se definen, ni utilizan siquiera las expresiones *buque de guerra* y *buque militar*, sino que en su artículo 9.2 se conceptúa el buque civil, mediante la introducción de la nota caracterizadora de tipo negativo, consistente en que aquél no se halle afecto al servicio de la Defensa nacional. De ello, puede interpretarse que el TRLPEMM, al haber huido de otras categorizaciones, solamente admite la de *buque afecto a la Defensa nacional*<sup>8</sup>, como contrapuesta al concepto de buque civil, y en esta medida, resulta incongruente con lo establecido en la CNUDM.

Dentro de los conceptos de *buque de guerra*, *buque militar*, y *buque afecto a la Defensa nacional*, resultarían comprendidos los buques pertenecientes al Ministerio de Defensa que se incluyen en la Lista Oficial de Buques de la Armada<sup>9</sup>, es decir, los buques de la Armada, los auxiliares de ésta y los pertenecientes al tren naval<sup>10</sup>, que son los únicos

---

<sup>6</sup> En el artículo 273 del Real Decreto 1024/1984, de 24 de mayo, por el que se aprobaron las Reales Ordenanzas (RROO), de la Armada, se define el buque de guerra de un modo sumamente vago y conciso, al indicarse que: *constituye el elemento básico de la Fuerza Naval para la defensa de la Patria, es fiel exponente del nivel técnico y cultural de la nación y se considera parte integrante de su territorio*. El concepto de Comandante de buque de guerra, se contiene en el artículo 81 de las RROO de la Armada, en el que se indica que *todo Oficial al Mando de un buque de la Armada tendrá la denominación de Comandante. Conservará toda su autoridad, aunque en su buque embarque otro Oficial de graduación superior. El destino de Comandante de buque nunca será compartido*.

<sup>7</sup> En parecidos términos a los del artículo 29 CNUDM, se expresaba el artículo 8.2 del Convenio sobre Alta Mar, de 29 de abril de 1958, el cual decía que, *se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar*.

<sup>8</sup> La mención a los *buques afectos a la Defensa nacional*, se contiene no sólo en el TRLPEMM, sino también en diversas normas como el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (artículo 2.1); y el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, que modifica el anterior (artículo único, apartado uno).

<sup>9</sup> Vid. *Lista Oficial de Buques de la Armada*, Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, Madrid, 2011.

<sup>9</sup> El abanderamiento de los buques de la Armada se produce en virtud de la Orden Ministerial correspondiente disponiendo su inclusión en la Lista Oficial de Buques de la Armada, la cual, es un registro administrativo. Su eficacia pues, opera tan sólo en la esfera pública, sin alcanzar a las relaciones privadas, reservadas al registro mercantil.

<sup>10</sup> El concepto de *tren naval*, exclusivo de la Armada española, agrupa a todas las embarcaciones auxiliares menores de la Armada, autopropulsadas o no propulsadas, de diversos tipos (remolcadores, gabarras, bateas, empujadoras, falúas etc.), que operan en el interior de dársenas, puertos, estaciones y

que en puridad, según nuestra opinión, pueden calificarse como buques de guerra en el sentido dado a la mención por la CNUDM.

Respecto a los buques del Servicio de Vigilancia Aduanera, ha de precisarse, que aunque se hallan inscritos en dicha Lista Oficial y tal como dispone el Decreto-Ley 1002/1961, de 22 de junio, por el que se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la represión del contrabando, tienen el carácter de auxiliares de la Armada (artículo primero)<sup>11</sup>, aparece meridianamente claro que, al pertenecer al Estado (artículo segundo) y no cumplir los requisitos establecidos en el artículo 29 CNUDM para su encuadramiento en la categoría de los buques de guerra, han de catalogarse como buques de Estado<sup>12</sup>.

Los buques propiedad del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, dedicados a las actividades de vigilancia e inspección pesquera, operados por el personal de la Armada, aunque también aparecen incluidos en la Lista Oficial de Buques de la Armada, no son buques de guerra, puesto que pertenecen a un Departamento diferente a Defensa, pudiendo caracterizarse como buques de Estado destinados a un fin oficial no comercial.

Ostentan un estatuto jurídico singular los buques de investigación oceanográfica *Hespérides* y *Las Palmas*, incluidos en la Lista Oficial de Buques de la Armada<sup>13</sup>. Su adscripción orgánica y administrativa, lo es a todos los efectos en la Armada, corriendo a cargo del Ministerio de Defensa la dotación y la gestión de dichos buques; si bien, su mantenimiento en todo lo relacionado con las actividades científicas derivadas del Plan Nacional de I+D+i y el Programa Marco de la UE, así como su modernización para las misiones de apoyo a las campañas de investigación, son asumidos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, en tanto que la planificación de las campañas en que ambos intervienen, se realiza por la Comisión de Coordinación y Seguimiento de la

---

bases navales, y están destinadas a muy variados servicios de apoyo a los buques de superficie y submarinos.

<sup>11</sup> BOE núm. 157, de 3 de julio.

<sup>11</sup> El Decreto 1002/1961, en su artículo primero señala que *el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal dispondrá de los buques necesarios para la vigilancia marítima, que en todo caso tendrán el carácter de auxiliares de la Marina de Guerra y la consideración legal de Resguardo Fiscal del Estado.*

<sup>12</sup> Una interpretación diferente a la que nosotros mantenemos, se introduce en la STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso Administrativo), de 14 de febrero de 1996 (FJ 2). Ponente: Francisco Javier d'Amorin Vieitez. RJCA 1996/223, en la cual, se resolvió el recurso planteado por la empresa *Rodman Polyships S.A.*, contra las Resoluciones del Conselleiro de Industria y Comercio de la Xunta de Galicia, de fecha 4 de noviembre de 1993, por las que se denegó a aquélla el premio de estímulo por la construcción o transformación de buques convocado por Orden de 12 de enero de 1993, en la cual, se excluían de dicho incentivo, los buques y/o artefactos de guerra, al indicar que *la calificación como de guerra de un barco o artefacto flotante viene determinada por el criterio de la propia naturaleza del buque o artefacto de que se trate, al margen de su coyuntural destino a un servicio civil o policial. En el presente caso, la clase o categoría en la que se clasifica a los tres buques (patrullera)- uno de ellos, el Petrel I, estaba destinado a fines de vigilancia aduanera- su dotación de armamento en origen como, en fin, su destino a usos distintos de los que fija aquella normativa, son circunstancias que permita(e)n calificar a las tres patrulleras como buques o artefactos de guerra y, por tanto, excluida(irlas)...de aquel premio...*

<sup>13</sup> *Lista Oficial de Buques de la Armada*, Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, Madrid, 2011, pp. 34 y 35.

Actividades de los Buques Oceanográficos (COCSABO). Los citados buques, independientemente de su dedicación a las actividades científicas o de investigación, son buques de guerra, pues tal y como se colige de la mera lectura del artículo 29 CNUDM ha de prevalecer el aspecto formal, es decir el hecho de que su Comandante y dotación son militares; sobre el funcional, que consiste en su realización principal de cometidos científicos y de investigación.

Mención especial merece la peculiar situación de los buques adscritos al Ejército de Tierra, los cuales, actualmente también aparecen incluidos en la Lista Oficial de Buques de la Armada<sup>14</sup>. Aquéllos inicialmente se registraron en la lista octava contemplada en el artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo de buques<sup>15</sup>, con la consideración, por tanto, de buques civiles. Tras la entrada en vigor de la LPEMM, se produjo la situación consistente en que la inclusión en la lista octava de los buques y embarcaciones pertenecientes al Ejército de Tierra, y por consiguiente, afectos al servicio de la Defensa nacional, quedó sin efecto, al no serles de aplicación la normativa específica de la flota civil.

Por otro lado, dichos buques y embarcaciones, no se beneficiaban de las inmunidades que la CNUDM, concedía a los buques de guerra y de Estado. Para actualizar su régimen jurídico, se dictó la Orden 48/1998, de 5 de marzo, sobre régimen, abanderamiento y matriculación de los buques afectos al servicio de la Defensa nacional, adscritos al Ejército de Tierra<sup>16</sup>, en la que se dispone que los buques y embarcaciones del Ejército de Tierra están afectos al servicio de la Defensa nacional y tendrán la consideración legal de *buques de Estado*, con el carácter de *auxiliares de la Armada*. Estos buques y embarcaciones figurarán en los apartados correspondientes de la Lista Oficial de Buques de la Armada (apartado primero). Confirma la consideración de buques de Estado, atribuida a los buques del Ejército de Tierra, el hecho de que éstos han de llevar las marcas de identificación de costado y distintivos que los acrediten de forma inequívoca como buques de Estado (apartado segundo). El régimen, empleo y dotación de los buques del Ejército de Tierra, se determina en el Acuerdo conjunto entre el Ejército de Tierra y la Armada de fecha 27 de julio de 1999, en cuyo apartado cuarto se indica que la dependencia orgánico-administrativa de dichos buques a efectos de la gestión del personal que compone su dotación y del sostenimiento que requieran corresponde a la Armada, programándose su empleo<sup>17</sup>, por una Comisión Conjunta de Gestión constituida por representantes de cada Ejército (apartado undécimo).

---

<sup>14</sup> *Lista Oficial de Buques de la Armada*, Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, Madrid, 2011, pp. 16 y 17, los buques del ET inscritos en la citada Lista son los transportes ligeros: *Contramaestre Casado*; *Martín Posadillo*; y *El Camino Español*.

<sup>15</sup> BOE núm. 194, de 15 de agosto.

<sup>16</sup> BOE núm. 65, de 17 de marzo.

<sup>17</sup> En el apartado 3 del Acuerdo Conjunto se expresa que los cometidos principales los buques del Ejército de Tierra, son: el apoyo a las guarniciones de Ceuta, Melilla, islas y peñones en el Norte de África y archipiélagos de Baleares y Canarias, así como el transporte de Unidades del Ejército para instrucción y adiestramiento entre puertos nacionales, así como entre éstos y puertos extranjeros. Como cometidos secundarios se señalan: el transporte de recursos y apoyo en general a Unidades del Ejército desplegadas

La inclusión de los buques y embarcaciones del Ejército de Tierra en la Lista Oficial de Buques de la Armada, manteniendo su adscripción al Ejército de Tierra, desvirtúa el concepto de *buque de la Armada* recogido en la disposición tercera apartado a) de la Orden PRE/262/2010, de 5 de febrero, por la que se aprueban las normas reguladoras de las escalas de los buques de la Armada en los puertos de interés general<sup>18</sup>, en la que se definen como tales, *los buques incluidos en la lista oficial de buques de la Armada, pertenecientes al Ministerio de Defensa...*, puesto que se da la circunstancia de que los buques del Ejército de Tierra, reúnen las dos condiciones recogidas en la norma citada para ser catalogados como buques de la Armada (inclusión en la Lista Oficial de Buques de la Armada y pertenencia al Ministerio de Defensa), y sin embargo, se hallan adscritos a otro Ejército, el de Tierra.

### III. LA INMUNIDAD DEL BUQUE DE GUERRA

La Ley Orgánica del Poder Judicial, en su artículo 21, reconoce la competencia general de nuestros juzgados y tribunales respecto de los juicios que se susciten en territorio español. Pero no es esta una jurisdicción absoluta, pues frente a tal formulación genérica, el párrafo segundo de ese mismo artículo exceptúa *los supuestos de inmunidad de jurisdicción y de ejecución establecidos por las normas de Derecho Internacional Público*. Según afirma LÓPEZ MARTÍN, nos encontramos ante una norma en blanco que supone una remisión global de la Ley española al ordenamiento internacional, lo que, unido a la ausencia de normativa interna específica, determina que sea aquél el que precise el concepto, contenido y límites de la inmunidad así como los beneficiarios de la misma<sup>19</sup>.

La CNUDM recoge en su artículo 95 la completa inmunidad de jurisdicción de los buques de guerra en alta mar respecto a cualquier Estado que no sea el de su pabellón, consignándose como manifestación o derivación de dicha inmunidad en el artículo 236 CNUDM, el cual aparece ubicado en la parte XII, bajo la rúbrica genérica, *protección y preservación del medio marino*, y específica *inmunidad soberana*, que las disposiciones de la Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplican a los buques de guerra y sus naves auxiliares, otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial.

El término inmunidad o exención de jurisdicción se refiere a un relevante estatus de las personas que como representantes de su Estado, ejercen tareas oficiales. Una consecuencia de la inmunidad del Estado es la de los buques de guerra, pues éstos son

---

fuera del territorio nacional, y el transporte de material y equipos derivados de compromisos por participación de Unidades en Misiones de Paz y de Apoyo Humanitario.

<sup>18</sup> BOE núm. 38, de 12 de febrero.

<sup>19</sup> LÓPEZ MARTÍN, A.G., "Las inmunidades del Derecho internacional: su aplicación en España", *Cuadernos de Derecho Público*, nº 6, 1999, pp. 157-183.



considerados como parte de aquél, y su inmunidad deriva originariamente de la estatal<sup>20</sup>. En esta línea, AZCÁRRAGA explica que la ficción jurídica de la extraterritorialidad del buque de guerra, constituye un principio de Derecho internacional marítimo, símbolo indiscutible e indiscutido de la soberanía y la independencia del Estado del cual arbola su pabellón<sup>21</sup>.

Con carácter general, las inmunidades de ejecución y de jurisdicción en su aplicación práctica han de ser objeto de un tratamiento separado, sin embargo, en el supuesto de que la inmunidad de jurisdicción vaya referida a los buques de guerra y sus auxiliares, aquélla comprende también la de ejecución, porque las actuaciones de dichos buques tienen naturaleza soberana o de *iure imperii*<sup>22</sup>, y respecto a éstas, rige el principio de completa inmunidad de ejecución cualquiera que sea el espacio marítimo en que se encuentren. Esta aseveración aparece confirmada por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a través de la orden dada el 15 de diciembre de 2012, en el asunto de la retención del buque escuela de la Armada argentina, fragata *ARA Libertad*, que había sido acordada por la *High Court* de Ghana, en el cual por unanimidad, prescribió que procedía la inmediata cesación de la inmovilización de dicho buque de guerra, disponiendo que correspondía a Ghana, la adopción de las medidas oportunas para que aquél pudiera abandonar el puerto ghanés de Tema en el que se hallaba atracada, así como, las zonas marítimas bajo la jurisdicción de dicho Estado<sup>23</sup>.

Esta conclusión parece inducirse de la doctrina sentada por la STC de 1 de julio de 1992 (FJ 4), cuando al resolver el recurso de amparo del que trae causa, expresó que *si de la inmunidad de jurisdicción pasamos a la inmunidad de ejecución, cabe apreciar mayores cautelas a la hora de sentar excepciones a la regla de la inmunidad, mas sin que quepa negar que dichas excepciones se van abriendo paso en la práctica de numerosos Estados. Dichas excepciones siguen la huella del criterio sentado para la inmunidad de jurisdicción... es decir, se considera incontrovertible que un Tribunal*

---

<sup>20</sup> AMBOS, K., *Inmunidades en Derecho (penal) nacional o internacional*, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, pp. 691 y 692. CASTELLANOS RUIZ, E. y RODRIGUEZ RODRIGO, J., “Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil: de la extensión y límites de la jurisdicción de los tribunales civiles (arts. 36 a 39 LEC)”, *Revista para el Análisis del Derecho*, n° 368, 2006, pp. 7 y 9, indican que la inmunidad de jurisdicción es un privilegio que consiste en la posibilidad de que determinados sujetos puedan no ser juzgados por tribunales de un Estado extranjero, enumerando entre tales sujetos a los buques de guerra y sus auxiliares. QUINTANA ARANGUREN, J.J. y GUZMÁN CARRASCO, G., “De espaldas al Derecho internacional: Colombia y la inmunidad de jurisdicción de los Estados”, *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n° 8, 2006, p. 55, la inmunidad del propio Estado constituye la forma suprema de la inmunidad de jurisdicción, fundamentada en un principio de largo arraigo en la práctica internacional: *par in parem non habet imperium*.

<sup>21</sup> DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L., *Derecho internacional marítimo*, Ariel, Esplugues de Llobregat (Barcelona), 1970, p. 45.

<sup>22</sup> DAILLIER, P. y PELLET, A., *Droit international public*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002, p. 1157, indican que el fundamento de la inmunidad se halla en el *principe de l'autorité de l'Etat au titre de ses services publics*.

<sup>23</sup> Tribunal International du Droit de la Mer. Rôle des Affaires: n° 20. Affaire de «l'Ara Libertad» (Argentine c. Ghana). Demande en prescription de mesures conservatoires. Ordonnance, 15 décembre 2012, paragraphe 108, p. 24.

*interno no puede adoptar medidas de ejecución (o cautelares) sobre bienes de un Estado extranjero...que sean destinados por aquél al sostenimiento de actividades soberanas o de imperio. Este sería el contenido claro de la inmunidad de ejecución en el momento presente. A partir de aquí, la aceptación de la no inmunidad de ejecución de los bienes que el Estado extranjero destine...a actividades iure gestionis o de inequívoca naturaleza privada o comercial varía, moviéndose entre la no aceptación de la más mínima excepción a la inmunidad de ejecución hasta posturas ciertamente avanzadas que exigen una inequívoca afectación de los bienes a actividades iure imperii*<sup>24</sup>.

En la práctica convencional el reconocimiento de la inmunidad de ejecución de los buques de guerra, aparece tempranamente recogido en el artículo 3.1 de la Convención de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques de Estado, de 10 de abril de 1926 y Protocolo adicional de 24 de mayo de 1934, indicándose en aquél precepto que *las disposiciones de los dos artículos precedentes no son aplicables a los buques de guerra...buques auxiliares...y dichos buques no serán objeto de embargos, capturas o detenciones por cualquier auto judicial, ni de ninguna otra acción judicial in rem*<sup>25</sup>. En términos semejantes a los citados, se pronuncian las Convenciones de Ginebra de 1958, sobre mar territorial y zona contigua; y sobre alta mar<sup>26</sup>.

El dato relevante que determina la concesión de inmunidad al buque de guerra es el del servicio, de modo que la utilización de aquél como tal, concede a la embarcación el carácter de buque de guerra, independientemente de la propiedad en un momento determinado. El buque puede recibir su patente en virtud de un decreto de requisita o de un contrato de fletamento o de arrendamiento, u obtenerse en préstamo de otro gobierno o de un particular, siempre que sea empleado o utilizado por el Estado como buque de guerra con fines de defensa nacional. Como expresa SUCHARITKUL, Relator Especial de la Comisión de Derecho Internacional, los buques de guerra de todo tipo, incluidos los acorazados, los cruceros, los destructores, los yates oficiales, los submarinos, las embarcaciones auxiliares, los transportes militares, los buques hospitales, los buques pertrechadores, etc., constituyen una clase aparte, para la cual, las inmunidades de

---

<sup>24</sup> STC de 1 de julio de 1992. Ponente: Miguel Rodríguez-Piñero y Bravo-Ferrer. RTC 1992/107. El TC ha declarado en numerosas ocasiones que la inmunidad de ejecución no es incompatible con el ejercicio de la tutela judicial efectiva, en la medida que se trata de una excepción legal a la ejecución de las sentencias, siempre que se aplique de manera restrictiva (vid. entre muchas otras, SSTC de 27 de octubre de 1994, FJ 3. Ponente: Vicente Gimeno Sendra. RTC 1994/292; 10 de febrero de 1997, FJ 6. Ponente: Carles Viver Pi-Sunyer. RTC 1997/18; y de 17 de septiembre de 2001, FJ 2. Ponente: Rafael de Mendizábal Allende. RTC 2001/176).

<sup>25</sup> El texto del Convenio, en el cual España es parte, puede consultarse en *Materials on Jurisdictional Immunities of States and their property* (1982), Naciones Unidas, Nueva York, p. 173.

<sup>26</sup> El artículo 22.2 de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua mantiene las inmunidades de los buques de Estado destinados a fines no comerciales, e indica que *nada en estos artículos afectará a las inmunidades de que gozan dichos buques en virtud de estos artículos o de otras reglas de derecho internacional*. La Convención sobre la alta mar, aprobada el 29 de abril de 1958, establece en su artículo 8.1 que *los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera*.

jurisdicción, embargo y ejecución, parecen estar firmemente establecidas fuera de toda controversia<sup>27</sup>.

El hecho de que los navíos de guerra se beneficien de una inmunidad de ejecución completa, no les dispensa de respetar la legislación del Estado costero, dado que inmunidad, no significa impunidad. Así, el artículo 32 CNUDM recoge las excepciones a las inmunidades de los buques de guerra, que se concretan en la vulneración por aquéllos de las normas relativas al paso inocente por el mar territorial contenidas en los artículos 17 a 25 de la CNUDM, en cuyo caso el artículo 25.1 CNUDM autoriza al Estado ribereño a adoptar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente. El incumplimiento de las leyes y reglamentos del ribereño relativos al aludido paso y el no acatamiento de la invitación que se efectúe al buque de guerra para que los cumpla, facultará a aquél Estado para exigirle que salga inmediatamente del mar territorial (artículo 30 CNUDM). El Estado del pabellón que haya protagonizado los referidos incumplimientos incurrirá en responsabilidad internacional (artículo 31 CNUDM).

En línea con la exclusión del ámbito de aplicación convencional a los buques de guerra y de Estado destinados a fines no comerciales, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Convenio SUA de 2005, del que España es parte, excluye totalmente de su ámbito de aplicación a los buques de guerra y a los buques propiedad de un Estado o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanera o policial (artículo 2.1.a y b), indicándose que nada de lo dispuesto en el mismo, afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales (artículo 2.2)<sup>28</sup>.

Ampliando la previsión contenida en la norma internacional, el Real Decreto 1737/2010, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles<sup>29</sup>, excluye de su ámbito de aplicación a los buques de guerra; así como a los buques pesqueros, buques de madera de construcción primitiva, buques de titularidad estatal utilizados con fines no comerciales y embarcaciones de recreo no dedicadas al comercio (artículo 3.5).

También los buques de guerra quedan excluidos de la aplicación de la normativa comunitaria relativa a la cumplimentación de las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros, consignadas en la Directiva 2010/65/UE, de 20 de octubre del Parlamento Europeo y el Consejo de la

---

<sup>27</sup> SUCHARITKUL, S., "Sexto informe sobre las inmunidades jurisdiccionales de los estados y de sus bienes", *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1984*, volumen II, primera parte, documento A/CN.4/376 y Add.1 y 2, Naciones Unidas, Nueva York, 1986, p. 31.

<sup>28</sup> El Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14 de abril de 2005, fue ratificado por España mediante Instrumento el 31 de marzo de 2008 (BOE núm. 170, de 14 de julio de 2010; corrección de errores, BOE núm. 173, de 20 de julio de 2011). El Protocolo entró en vigor de forma general y para España el 28 de julio de 2010, de conformidad con lo establecido en su artículo 9.

<sup>29</sup> BOE núm. 317, de 30 de diciembre.

Unión Europea (artículo 1.3)<sup>30</sup>, cuya incorporación al ordenamiento jurídico español se efectuó mediante el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles, o que salgan de éstos<sup>31</sup>. No son tampoco aplicables a los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar, las normas del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo (artículo 3.3)<sup>32</sup>.

La inmunidad del buque de guerra conlleva su exención de la aplicación de las normas relativas al Servicio de Tráfico Marítimo (STM), en particular, de las relativas al sistema de identificación automática de buques (SIA), que por medio de pequeñas unidades de transmisores-receptores emite automáticamente informes sobre el viaje del buque, su posición y otros datos a intervalos regulares determinados por el controlador<sup>33</sup>. En el ámbito de la UE la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, modificada por la Directiva 2011/15/UE de la Comisión, excluye de su aplicación a los *buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques propiedad de un Estado miembro o que estén a su servicio y presten servicios públicos de carácter no comercial* (artículo 2.2.a).

Desde una perspectiva general, las reglas del SOLAS, el cual, con carácter específico regula en su Capítulo V, aspectos relativos a la seguridad de la navegación entre los que se hallan el de la notificación de buques y los sistemas y aparatos náuticos que han de llevarse a bordo, no resultan aplicables a los *buques de guerra y buques para el transporte de tropas* [Anexo, Capítulo I, *Disposiciones generales*, Parte A, *Ámbito de aplicación, definiciones, etc.*, regla 3, *Excepciones*, a).i]<sup>34</sup>.

Cuando el buque de guerra se halle en puerto, en caso de delito cometido a bordo, sólo será competente para conocer y sancionar los hechos punibles acaecidos en el interior del buque, la jurisdicción del Estado del pabellón, pues en la práctica internacional, plasmada en la resolución adoptada por el juez Marshall en 1812, en el famoso asunto

---

<sup>30</sup> DOUE L núm. 283, de 29 de octubre.

<sup>30</sup> Han de completarse las previsiones de la Directiva 2010/65/UE, con las recogidas en la Directiva 2002/59/CE, de 27 de junio (DOCE L núm. 208, de 5 de agosto), a la cual, aquélla se remite en materia de exclusiones, por la que se establece un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo en cuyo artículo 2.a) señala que no se aplicará a los *buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques propiedad de un Estado miembro o que estén a su servicio y presten servicios públicos de carácter no comercial*.

<sup>31</sup> BOE núm. 229, de 22 de septiembre.

<sup>32</sup> BOE núm. 304, de 20 de diciembre.

<sup>33</sup> FERNÁNDEZ BEISTEGUI, C.F., "Aspectos parciales del régimen jurídico de la navegación: los servicios de tráfico marítimo y los sistemas automáticos de identificación de buques", *Anuario de Derecho Marítimo*, nº 19, 2002, p. 48.

<sup>34</sup> Según la redacción del SOLAS, hecho en Londres, el 1 de noviembre de 1974, contenida en el Instrumento de ratificación de aquél por España, de fecha 16 de agosto de 1978 (BOE núm. 144, de 16 de junio de 1980).

de la goleta *Exchange*<sup>35</sup>, la autorización de entrada en puerto, supone la renuncia implícita de jurisdicción, del Estado ribereño, sin perjuicio de que éste pueda adoptar medidas de protección fuera del buque de guerra. Sin embargo, las infracciones cometidas en tierra por los miembros de la dotación de un buque de guerra podrán ser juzgadas por los tribunales del Estado costero<sup>36</sup>.

La inmunidad del buque de guerra, puede tener incidencia en el derecho de asilo, en particular, en el caso de que aquél se halle en puerto extranjero. Para quienes defienden que el buque de guerra constituye una extensión de la soberanía estatal, equiparando el asilo en aquélla al territorial, todo lo que pase a bordo de la nave de guerra debe ser apreciado y tratado como si acaeciera en el interior de las fronteras territoriales del Estado del pabellón<sup>37</sup>.

Para otros, como LAGONI, en opinión que compartimos, pues el hecho de que los buques de guerra sean considerados como una extensión de la soberanía estatal, no convierte a aquéllos en parte del territorio del Estado, por esto, no existe ningún derecho de conceder asilo en el buque de guerra que se encuentra en el puerto o en las aguas interiores de un Estado extranjero<sup>38</sup>, en consecuencia, no es posible configurar obligación alguna a cargo del Estado territorial de tolerar la concesión de tal asilo. No obstante, en situaciones excepcionales y extraordinarias, cuando exista un peligro inmediato para la vida de una persona, es posible ofrecer un refugio temporal a bordo del buque de guerra hasta en tanto se restablezca la situación de seguridad<sup>39</sup>.

---

<sup>35</sup> La goleta *Exchange*, había sido decomisada en virtud de un decreto de Napoleón I y convertida posteriormente en un buque oficial armado, anclado en el año 1812 en el puerto de Filadelfia. En el asunto *The Schooner Exchange v. McFaddon and others*, vid. CRANCH, W., *Reports of cases argued and adjudged in the Supreme Court of the United States*, volume VII, Banks Law Publishing, New York, 1911, p. 116, el magistrado Marshall, Presidente del Tribunal Supremo, consideró que los buques oficiales armados constituían parte de las fuerzas armadas de la nación, y aceptó como principio de derecho público que los buques de guerra nacionales que entran en el puerto de una Potencia amiga dispuesta a recibirlos han de considerarse exentos de su jurisdicción con el consentimiento de esa Potencia.

<sup>36</sup> VINCENT, P., *Droit de la mer*, Larcier, Bruxelles, 2003, p. 60, expresa que *l'État côtier n'a pas le droit d'y effectuer des actes de contrainte (perquisition, arrestation...)*. *La seule exception à ce principe concerne l'hypothèse où un membre d'équipage se serait rendu coupable d'une infraction à terre. Dans ce cas, il pourra être jugé par les tribunaux de l'État côtier.*

<sup>37</sup> BOLESTA-KOZIEBRODZKI, L., *Le Droit d'asile*, A. W. Sythoff, Leyden, 1962, p. 298.

<sup>38</sup> LAGONI, R., "Internal waters, seagoing vessels in", en *Encyclopedia of Public International Law*, BERNHARDT, R. (ed.), volume 11, North Holland, 1989, p. 159.

<sup>39</sup> DIEZ DE VELASCO, M., *Instituciones de Derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 635 y 636, expresa que el derecho de asilo diplomático es una institución típica de los países latinoamericanos donde ha tenido un cierto desarrollo en la práctica y en el Derecho Convencional.

<sup>39</sup> En el Derecho Convencional latinoamericano, se pueden encontrar diversas referencias relativas a la posibilidad de reconocimiento del derecho de asilo en buques de guerra, y así: el Tratado sobre Derecho Penal Internacional, firmado en Montevideo, el 23 de enero de 1889, durante el Primer Congreso Sudamericano de Derecho Internacional Privado, disponible en la dirección de Internet: <http://www.unhcr.org/refworld/publisher,OAS,,4f3d15682,0.html>, se estableció en su artículo 17, que *el jefe de la Legación podrá exigir, a su vez, las garantías necesarias para que el refugiado salga del territorio nacional respetándose la inviolabilidad de su persona. El mismo principio se observará con respecto a los asilados en los buques de guerra surtos en aguas territoriales*; la Convención sobre Asilo de La Habana de 20 de febrero de 1928, firmada durante la Sexta Conferencia Internacional Americana,

#### **IV. LAS ACTIVIDADES DE LOS BUQUES DE GUERRA DE TERCEROS ESTADOS EN LAS AGUAS INTERIORES Y EN EL MAR TERRITORIAL DEL ESTADO RIBEREÑO**

Las aguas interiores son una institución jurídica reciente, de construcción doctrinal, debida de manera especial a la obra de Gilbert Gidel, que defendió la existencia de aquéllas como nuevo espacio marítimo, independiente del mar territorial, correspondiendo al TIJ el mérito del reconocimiento jurídico de dicha realidad<sup>40</sup>.

Según el artículo 8 CNUDM, forman parte de las aguas interiores del Estado *las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial*, salvo lo dispuesto en la Parte IV del Convenio relativa a los Estados archipelágicos. Se incluyen, desde luego, las aguas marítimas de los puertos, además de las radas, bahías y otras encerradas por el trazado de líneas de base rectas. En los lugares en que, por el contrario, se emplea el criterio de la bajamar, como línea de base normal, no existirán prácticamente aguas interiores<sup>41</sup>.

---

cuyo texto completo puede consultarse en versión electrónica en la dirección: [http://www.oas.org/dil/esp/Convencion\\_sobre\\_Asilo\\_La\\_Habana\\_1928.pdf](http://www.oas.org/dil/esp/Convencion_sobre_Asilo_La_Habana_1928.pdf), estableció en su artículo 1 que *no es lícito a los Estados dar asilo en Legaciones, navíos de guerra, campamentos o aeronaves militares, a personas acusadas o condenadas por delitos comunes ni a desertores de tierra y mar*, añadiéndose en su artículo 2 que *el asilo de delincuentes políticos en Legaciones, navíos de guerra, campamentos o aeronaves militares, será respetado en la medida en que, como un derecho o por humanitaria tolerancia, lo admitieren el uso, las Convenciones o las leyes del país de refugio...* En la Convención sobre Asilo Político de Montevideo firmada el 26 de diciembre de 1933, durante la Séptima Conferencia Internacional Americana, disponible en la dirección de Internet: <http://www.cedhchihuahua.org.mx/portal/tratados/pdf/13.pdf>, se sustituyó la referencia a las *personas acusadas o condenadas* del artículo 1 de la Convención de la Habana, por la siguiente mención relativa a los *inculpados de delitos comunes, que estuvieren procesados en forma o que hubieren sido condenados por Tribunales ordinarios*. El Tratado sobre Asilo y Refugio Político, firmado en Montevideo el 4 de agosto de 1939, el cual, se puede consultar en versión electrónica en la siguiente dirección de Internet: <http://www.anfitrion.cl/actualidad/relacion/alegisla/tratados/b00046.htm>, reconoce en su artículo 2, la posibilidad de concesión del asilo en buques de guerra *exclusivamente a los perseguidos por motivos o delitos políticos*; y finalmente, en el artículo 1 de la Convención de Caracas de 28 de marzo de 1954, sobre Asilo Diplomático, adoptada en la Décima Conferencia Interamericana, que se halla disponible en: <http://www.acnur.org/biblioteca/pdf/0038.pdf?view=1>, se expresa que *las naves de guerra o aeronaves militares que estuviesen provisionalmente en astilleros, arsenales o talleres para su reparación no pueden constituir recinto de asilo*.

<sup>39</sup>En España, según el artículo 2 de la Ley 12/2009, de 30 de octubre, del Derecho de Asilo y de la Protección Subsidiaria (BOE núm. 263, de 31 de octubre), el derecho de asilo es la protección dispensada a los nacionales no comunitarios o a los apátridas a quienes se reconozca la condición de refugiado en los términos definidos en el artículo 3 de esta Ley y en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra el 28 de julio de 1951, y su Protocolo, suscrito en Nueva York el 31 de enero de 1967.

<sup>40</sup> MESEGUER SÁNCHEZ, J.L., *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del mar*, Marcial Pons, Madrid, 1999, pp. 92 y 93.

<sup>41</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SORÓA, J.M., *Manual de derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 67.

Las zonas en las cuales España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, aparecen definidas en el artículo 8 del TRLPEMM<sup>42</sup>, en el cual, además de la zona contigua y la zona económica exclusiva, se mencionan las aguas interiores marítimas<sup>43</sup> y el mar territorial. El precepto indica que son aguas interiores marítimas españolas, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

El ejercicio de la soberanía en las aguas interiores y el mar territorial, se afirma además expresamente en el artículo 1 de la Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre Mar Territorial<sup>44</sup>. El principio general de carácter consuetudinario, afirmado por la Corte Internacional de Justicia en el asunto de las actividades militares y paramilitares de Nicaragua y contra ésta<sup>45</sup>, que rige respecto a las aguas interiores, es el de su asimilación al territorio terrestre sobre el cual el Estado ejerce su soberanía quedando reservada al ribereño, la regulación del acceso a aquéllas<sup>46</sup>. Al igual que sucede con el mar territorial, el artículo 132.2 de la Constitución, configura ambos espacios marítimos como bienes de dominio público estatal<sup>47</sup>.

---

<sup>42</sup> Al artículo 7 de la LPEMM de 1992, que tenía un contenido similar al artículo 8 del TRLPEMM, se remitía el artículo 2 B) apartado 7, del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (BOE núm. 285, de 28 de noviembre). El apartado 1 del artículo 7 LPEMM, fue modificado por la disposición final 2.1 de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE núm. 191, de 7 de agosto).

<sup>43</sup> PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones de derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009, p. 100, señala que el concepto jurídico de aguas interiores es de reciente creación. El Derecho del mar clásico se articula sobre dos nociones antagónicas: la de alta mar y la del mar territorial, referidas sólo a la superficie de las aguas marinas, y sometidas cada una a su propio régimen jurídico. Las aguas interiores, dotadas de régimen jurídico propio, aparecen en 1958, al ser incorporado este término al Convenio de Ginebra sobre mar territorial y zona contigua.

<sup>43</sup> El Convenio internacional sobre el mar territorial y la zona contigua, de 29 de abril de 1958 (BOE núm. 307, de 24 de diciembre de 1971), se concluyó en el marco de la primera conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, celebrada en Ginebra.

<sup>44</sup> BOE núm. 7, de 8 de enero.

<sup>44</sup> Como indica LACLETA MUÑOZ, J.M., *Las fronteras de España en el mar*, Real Instituto Elcano, Documento de Trabajo, nº 34, 2004, p. 6, antes de 1977, no existía en el ordenamiento jurídico español ninguna norma que definiera con precisión qué había de entenderse por mar territorial. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/documentos/121/121.pdf>.

<sup>45</sup> Court Internationale de Justice, année 1986 (arrêt), 27 juin, Rôle général núm. 70, *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis D'Amérique)*, párrafo 212, p. 101, se indica que *le concept juridique fondamental de la souveraineté des États en droit international coutumier, consacré notamment par l'article 2, paragraphe 1, de la Charte des Nations Unies, s'étend aux eaux intérieures et à la mer territoriale de tout État*. Disponible en: <http://www.er.uqam.ca/nobel/k14331/jur7635/jurisprudence/Nicaragua.pdf>.

<sup>46</sup> DÍEZ DE VELASCO, M. *Instituciones de Derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2003, p. 329.

<sup>47</sup> VINCENT, P., *Droit de la mer*, op. cit., p. 36. DEGAN, V.D., *Internal waters*, Netherlands Yearbook of International Law, volume 17, 1986, pp. 3-44. RIU I FORTUNY, R. *Las competencias de las Comunidades Autónomas sobre los espacios marítimos*, p. 9, el documento se encuentra disponible en la dirección: [http://www.idpbarcelona.net/docs/public/iccaa/2001/2\\_parte/espaciosmaritimos.pdf](http://www.idpbarcelona.net/docs/public/iccaa/2001/2_parte/espaciosmaritimos.pdf), indica, refiriéndose tanto a las aguas interiores como al mar territorial, que el artículo 1 de la Ley 10/1977,

Parece pertinente efectuar la distinción entre *aguas interiores marítimas* y *aguas interiores no marítimas*<sup>48</sup>, trayendo a colación el artículo 2.h de la Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprobó el Reglamento sobre despacho de buques, según el cual, ha de entenderse por aguas interiores marítimas, las aguas comprendidas entre las líneas de base rectas a partir de las que se mide el mar territorial, y la ribera del mar, extendiéndose ésta también por los márgenes de los ríos hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas y a sus tramos navegables al tráfico marítimo. No obstante, si partimos de lo establecido en el RD 258/1989, de 10 de marzo, por el que se establece la normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra<sup>49</sup>, son aguas marítimas, las de los cursos de los ríos que están en comunicación con el mar a partir del lugar en que se hace sensible el efecto de las mareas; en defecto de marea, las aguas continentales de los ríos que se dirigen al mar se convierten en marítimas allí donde dejan de ser dulces por aumentar sensiblemente su salinidad, al mezclarse con las procedentes del mar, recogiendo pues, un criterio químico de delimitación<sup>50</sup> (artículo 2.b). En todo caso, puede deducirse que sea cual sea el criterio de delimitación elegido, las aguas que no tengan la consideración de marítimas, se regirán por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y su normativa de desarrollo<sup>51</sup>.

Los navíos de guerra, deben siempre recibir autorización (discrecional), del Estado costero para poder penetrar en sus aguas interiores o en sus puertos, Nueva Zelanda, por ejemplo, prohíbe de manera permanente el acceso a sus puertos de navíos de guerra a propulsión o con armamento nuclear<sup>52</sup>. La exigencia de autorización puede conocer varias excepciones, y así: en el supuesto de acuerdos de cooperación militar; cuando concurren causas de fuerza mayor; y si como consecuencia de haber adoptado un Estado el método de las líneas de base rectas como sistema para trazar la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial, han quedado encerradas como aguas interiores, aguas que anteriormente no tenían aquella consideración, en esas aguas, existirá un derecho de paso inocente (artículo 8.2 CNUDM).

En las aguas interiores de un Estado, los buques de guerra y los buques de Estado extranjeros gozan de inmunidad frente a registros o inspecciones por parte de las

---

emplea un concepto limitado de soberanía, al expresar que el Estado ejercerá su soberanía *de conformidad con el Derecho internacional*.

<sup>47</sup>El artículo 3.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, afirma también la consideración de bienes de dominio público estatal del mar territorial y de las aguas interiores.

<sup>48</sup> GIDEL, G., *Le Droit international public de la mer: le temps de paix*, tomo II, Les eaux intérieures, Les Établissements Mellottée, Châteauroux, 1932, p. 9.

<sup>49</sup> BOE núm. 64, de 16 de marzo.

<sup>50</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., "Anotaciones sobre el régimen de policía de la navegación marítima y por agua en el Derecho español", *Anuario de Derecho Marítimo*, nº 13, 1996, p. 195.

<sup>51</sup> ESCUDERO ESPINOSA, J.F., "El régimen jurídico de la navegación en aguas interiores marítimas españolas", en *Mares y océanos en un mundo en cambio: tendencias jurídicas, actores y factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, pp. 377 y 378.

<sup>52</sup> ROUSSEAU, C., "Chronique des faits internationaux", *Revista General de Derecho Internacional Público*, 1986, pp. 436 y 437. Con carácter general, SCOVAZZI, T., *Elementi di Diritto internazionale del mare*, Giuffrè Editore, Milano, 2002, p. 102, afirma que *l'accesso ai porti di altri Stati dipende dalla stipulazione di appositi trattati, bilaterali o multilaterali*.



autoridades de dicho Estado, que sólo podrán subir a bordo con permiso del Comandante del buque. Habrán de respetar las normas penales, de policía, o de seguridad pública del Estado ribereño, y su incumplimiento dará lugar a la correspondiente protesta diplomática o a que reciban la orden de abandonar sus aguas.

La franja de mar adyacente que se extiende más allá del territorio estatal, de las aguas interiores y de las archipelágicas, en el caso del Estado archipelágico, se designa con el nombre de mar territorial. La soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar (artículo 2 CNUDM). Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base determinadas de conformidad con la Convención (artículo 3 CNUDM)<sup>53</sup>.

La línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar escorada a lo largo de la costa, tal y como aparece marcada en las cartas náuticas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (artículo 5 CNUDM). Esta línea constituye el límite interior del mar territorial o lo que es lo mismo, las aguas situadas en el interior de esta línea son las aguas interiores del Estado. Puede adoptarse el método de las líneas de base rectas para trazar la línea de base a partir de la que se medirá la anchura de mar territorial, cuando se trate de costas con profundas escotaduras

---

<sup>53</sup> Vid. GUTIÉRREZ CASTILLO, V.L., *España y sus fronteras en el mar: estudio de la delimitación de sus espacios marítimos*, Dykinson, Madrid, 2004, pp. 82-92. Según el citado autor, en relación con el límite exterior de las aguas interiores, e interior del mar territorial, nuestro derecho ha tomado tradicionalmente la línea de bajamar escorada de la costa española (p. 120).

<sup>53</sup> Según ORIHUELA CALATAYUD, E., *España y la delimitación de los espacios marítimos*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, Murcia, 1989, p. 33, nuestro país desde la Real Cédula de 17 de diciembre de 1760, tenía establecido un mar territorial de seis millas. VIDAL Y BLANCA, J. y LORENTE Y VALCÁRCEL, C., *Justicia de Marina: Leyes de atribuciones de los Tribunales y de Enjuiciamiento militar de la Marina y Código Penal de la Marina de Guerra*, Imprenta y Litografía del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús, 1896, p. 28, afirman que la Ley 5ª, Título VIII, Libro VI, de la Novísima Recopilación, fijó en dos millas de 950 toesas cada una la zona marítima de guerra, que después, por costumbre confirmada por los artículos 35 y 36 de las ordenanzas de corso de 1801, dado el mayor alcance de la artillería, se amplió a tres millas. Explican los citados autores, que el artículo 18 del Real Decreto de 20 de junio de 1852, sobre la jurisdicción de Hacienda y represión de los delitos de contrabando, señaló a la zona fiscal marítima una extensión de dos leguas o seis millas, que ha reproducido el artículo 33 de la novísima Ordenanza de Aduanas, aprobada por Decreto de 15 de octubre de 1894, dentro de cuya zona, consentida por las potencias marítimas, se puede ejercer y de hecho se ejerce, la debida vigilancia por las fuerzas del resguardo marítimo.

<sup>53</sup> Desde la Ley 93/1962, de 24 de diciembre, sobre sanciones a las infracciones que en materia de pesca cometan las embarcaciones extranjeras en aguas territoriales o jurisdiccionales españolas (BOE núm. 310, de 27 de diciembre), en la que se introdujo con carácter facultativo la posibilidad de fijar líneas de base rectas en relación con las bahías, continuó la introducción de este método de medición en nuestro Derecho, en la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas a efectos de pesca (BOE núm. 86, de 11 de abril). Vid. Sobre esta Ley MESEGUER SÁNCHEZ, J.L., "Convenios bilaterales de pesca", en *La actual revisión del Derecho del mar*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1974, pp. 119-123; y más tarde, por el Decreto 627/1976, de 5 de marzo, sobre el trazado de líneas de base rectas (BOE, Gaceta de Madrid, núm. 77, de 30 de marzo), el cual, fue rectificado, una vez que el Instituto Hidrográfico de la Marina, revisó las cartas náuticas tomadas como referencia para la redacción de, citado Decreto, mediante el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto (BOE núm. 234, de 30 de septiembre).

o cuando haya una franja de islas situadas longitudinalmente en las proximidades inmediatas de la costa (artículo 7 CNUDM).

Los artículos 17 a 21 CNUDM, regulan el derecho de paso inocente por el mar territorial, sin que en éstos se disponga matización o especialidad alguna respecto a los buques de guerra, no obstante, algunos Estados niegan la existencia de un derecho de paso inocente y requieren la previa autorización o notificación<sup>54</sup>. La cuestión relativa a si los buques de guerra disfrutaban o no del derecho de paso inocente por el mar territorial de terceros Estados fue debatida en la doctrina con anterioridad a la celebración de la Conferencia de Codificación de 1930, y en el marco de ésta se hicieron patentes las divergencias existentes en la materia entre las distintas delegaciones. Dichas discrepancias se mantuvieron tanto durante el proceso codificador iniciado en 1958, como tras la aprobación de la CNUDM, en un intento, como señala BOU FRANCH, de las delegaciones nacionales que participaron en la Conferencia, por forzar interpretaciones contradictorias<sup>55</sup>, no sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial, que es afirmado según RIQUELME CORTADO, mayoritariamente, sino en relación con la facultad o no que tienen los Estados ribereños para reglamentar dicho paso<sup>56</sup>.

Por paso inocente se entiende el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) dirigirse hacia las aguas

---

<sup>54</sup> Señalan DUPUY, R.J. y VIGNES, D., *A handbook on the new Law of the sea*, Académie de Droit International, Hudeersfield (England), 1991, pp. 932-933, que como solución de transacción a la retirada de la iniciativa de introducción en el artículo 21 de la CNUDM de una enmienda, presentada por Estados opositores al derecho de paso de los buques de guerra, en la que se recogían entre las normas que el ribereño podría dictar para regular el paso inocente, las relativas a la legislación interna en materia de seguridad (Doc. A/CONF.62/L.117), el Presidente de la Tercera Conferencia leyó una declaración, en la sesión plenaria en virtud de la cual dichos Estados dejaban claro que la decisión de no insistir en la enmienda se tomaba *without prejudice to the rights of coastal States to adopt measures to safeguard their security interest, in accordance with Articles 19 and 25 of the draft convention*.

<sup>55</sup> BOU FRANCH, V.E., "El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz", *Anuario de Derecho Marítimo*, nº 11, 1994, pp. 97-120. El autor afirma, p. 122, que la disparidad de criterios que se observó en las declaraciones de los Estados al firmar el Convenio de 1982, son insostenibles, pues ninguna disposición de aquél Convenio, autoriza a discriminar a los buques de guerra respecto de otros buques mercantes, imponiéndoles requisitos adicionales como la notificación o la autorización previa.

<sup>56</sup> RIQUELME CORTADO, R., *España ante la Convención del Derecho del mar: las declaraciones formuladas*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1990, p. 52, nota al pie núm. 41.

<sup>56</sup> La autora refiere que, p. 50, notas al pie núms. 37 y 38, los Estados que, de una forma general o particular, han formulado declaraciones interpretando el régimen de paso inocente por el mar territorial son: Cabo Verde; Egipto; Finlandia; Irán; Omán; Rumanía; Santo Tomé y Príncipe; Sudán, Suecia, Yemen, Yemen Democrático y Yugoslavia. De los Estados citados, han reivindicado de manera expresa la facultad de subordinar el paso de los buques de guerra por su mar territorial a una previa autorización: Irán; Yemen; Yemen Democrático y Yugoslavia; o notificación: Egipto y Yugoslavia. ROTHWELL, D.R., "Innocent passage in the territorial sea: the UNCLOS regime and Asia Pacific State practice", en *Navigational rights and freedoms and the new Law of the sea*, Martinus Nijhoff, The Hage. London. Boston, 2000, p. 77, afirma refiriéndose a la navegación de los buques de guerra, que en la CNUDM *the basic proposition is that warships are entitled to enjoy the right of innocent passage through the territorial sea*.

interiores o salir de ellas, o hacer escalas en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ellas, siempre y cuando tal paso no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño<sup>57</sup>.

El artículo 19.2 CNUDM, relaciona las actividades que realizadas por un buque extranjero a su paso por el mar territorial de un Estado, se consideran perjudiciales para la paz el buen orden o la seguridad de dicho Estado, entre las que se encuentran cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño, los ejercicios o prácticas con armas de cualquier clase, los actos destinados a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño, el lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves y dispositivos militares, y en general, cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

A efectos de calificar el tránsito, GARCÍA ARIAS considera que es preciso atender a las circunstancias de tiempo y de lugar; así como de si se trata del tránsito de un solo buque de guerra o de varios. Aquél, sostiene que es regla general el reconocimiento del derecho del buque de guerra a transitar por el mar territorial extranjero, siempre que su paso sea verdaderamente inocuo, aunque este derecho puede ser restringido por el Estado ribereño en circunstancias especiales y excepcionales, de carácter objetivo, tales como las razones militares de defensa. Desde luego, sean cuales sean dichas circunstancias, en modo alguno es necesario que el buque de guerra obtenga un permiso previo para transitar por el mar territorial<sup>58</sup>, no obstante lo cual, en la práctica internacional un buen número de Estados condicionan el paso de los buques de guerra por su mar territorial a la autorización o notificación previa a su ejercicio<sup>59</sup>. En este

---

<sup>57</sup> NGANTCHA, F., *The right of innocent passage and the evolution of the international Law of the sea*, Pinter, London, 1990, p. 51.

<sup>58</sup> GARCÍA ARIAS, L., "El tránsito inocuo de los buques de guerra", en *Estudios de Historia y doctrina del Derecho Internacional*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1964, pp. 288, 300 y 301. Aquél da cuenta de una serie de autores que se posicionan en pro y en contra del tránsito inocuo de los buques de guerra por los mares territoriales, pp. 291 y 292. DE YTURRIAGA BARBERÁN, J.A., *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: una perspectiva española*, Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1993, p. 181, considera que todos los buques, incluidos los de guerra gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial, sin que el mero requerimiento de notificación previa produzca el efecto de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente, por lo que está en conformidad con el Derecho Internacional. El requerimiento de la previa autorización, por el contrario, sí puede afectar adversamente al derecho de paso inocente, por lo que no parece estar en conformidad con el Derecho Internacional.

<sup>59</sup> Vid. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES). Exigen autorización previa al ejercicio del derecho de paso inocente por parte de los buques de guerra extranjeros: Argelia (artículo 2 Decreto núm. 63-403, de 12 de octubre de 1963, por el que se establece la Anchura de las aguas territoriales, y artículo 1 del Decreto núm. 72-194, de 5 de octubre de 1972, para la Regulación en tiempo de paz del paso de buques de guerra extranjeros en las aguas territoriales y sus escalas); Sierra Leona (artículo 5.2 del Decreto de 1996, sobre Zonas Marítimas); Somalia (artículo 10.1 de la Ley núm. 37, de 10 de septiembre de 1972, sobre el Mar territorial y Puertos); Sudán (artículo 8.3 de la Ley sobre Aguas Territoriales y Plataforma Continental de 1970); Bangladesh (artículo 7 de la Ley núm. XXVI de 1974, sobre Aguas Territoriales y Zonas Marítimas); China (artículo 6 de la Ley de 25 de febrero de 1992, sobre Mar Territorial y Zona Contigua); Irán (artículo 9 de la Ley de Áreas Marítimas de la República Islámica de Irán en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán de 1993); Irak (artículo 1 de la Ley núm. 71 de 1958,

orden de cosas, parece pertinente la distinción efectuada por TANAKA, en el sentido de que el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros y la exigencia de previa notificación al Estado costero, puede resultar compatible con la CNUDM, sin embargo, el requerimiento de una previa autorización aparece como una materia más discutible<sup>60</sup>. Aunque parece que la notificación del paso, sí podría ser exigible a los buques de guerra, no así la autorización, pues en virtud del pronunciamiento de la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 12 de abril de 1960, relativa al *derecho de paso por territorio indio*, la autorización previa antes de aquél equivale a la negación del derecho<sup>61</sup>.

En la misma línea, SCOVAZZI expresa sin paliativos que del derecho de paso inocente se benefician todos los navíos, esto comprende, aunque haya sido contestado por parte de algunos Estados, a los buques de guerra, de modo que lo relevante, será no tanto la naturaleza intrínseca de la nave, sino el comportamiento observado durante el paso<sup>62</sup>.

---

sobre Delimitación de las Aguas Territoriales iraquíes); Maldivas (artículo 1 de la Ley núm. 32 de 5 de diciembre de 1976, relativa a la Navegación y paso de barcos extranjeros y aeronaves a través del espacio aéreo, Aguas Territoriales y Zona Económica de la República de Maldivas); Myanmar, Burma hasta el 17 de junio de 1989 (artículo 9 a) de la Ley núm. 3 de 9 de abril de 1977, sobre Mar Territorial y Zonas Marítimas); Pakistán (artículo 3.2 de la Ley sobre Aguas Territoriales y Zonas Marítimas de 22 de diciembre de 1976); Sri Lanka (artículo 3.1 de la Ley núm. 22 de 1 de septiembre de 1976, sobre Zonas Marítimas); Siria (artículo 9 a) de la Ley núm. 28, de 19 de noviembre de 2003, sobre definición de las Aguas Interiores y los límites del Mar Territorial de la República Árabe de Siria); Emiratos Árabes Unidos (artículo 5.2 de la Ley Federal núm. 19, de 17 de octubre de 1993, sobre la delimitación de Zonas Marítimas de Emiratos Árabes Unidos); Yemen (artículo 7 a) de la Ley núm. 45, de 17 de diciembre de 1977, sobre Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y otras Áreas Marinas); Letonia (parágrafo 12 de la Ley de la República de Letonia, sobre la Frontera de la República de Letonia); Rumanía (artículo 21 de la Ley de 7 de agosto de 1990, sobre el régimen legal de las Aguas Interiores, Mar Territorial y Zona Contigua); Federación Rusa (artículo 8.1 de la Ley Federal sobre Aguas Interiores Marítimas, Mar Territorial y Zona Contigua); Eslovenia (artículo 8 del Código Marítimo de 23 de marzo de 2001); Antigua y Barbuda (artículo 14.2 de la Ley sobre Zonas Marítimas núm. 18, de 17 de agosto de 1982); Barbados (artículo 6.2 de la Ley sobre Aguas Territoriales núm. 1977-26); Granada (artículo 6.2 de la Ley núm. 17 de 1978, sobre Aguas Territoriales); y San Vicente y Granadinas (artículo 10.2 de la Ley núm. 15, de 19 de mayo de 1983).

<sup>59</sup>Exigen notificación previa al paso de los buques de guerra por el mar territorial: Isla Mauricio (artículo 4.2 de la Ley de Zonas Marítimas núm. 13, de 3 de junio de 1977); Seychelles (artículo 4.1 y 2, de la Ley de Zonas Marítimas núm. 15 de 1977); India (artículo 4.2 de la Ley núm. 80, de 28 de mayo de 1976 sobre Aguas Territoriales); Corea (artículo 5.1 de la Ley sobre el Mar Territorial núm. 3037, de 31 de diciembre de 1977); Croacia (artículo 23 del Código Marítimo de 1994); Malta (artículo 7.2 de la Ley de 10 de diciembre de 1971, sobre Aguas Territoriales y Zona Contigua, enmendada por Ley de 2002); Eslovenia (artículo 18 del Código Marítimo de la República de Eslovenia, aprobado por la Asamblea Nacional en sesión de 23 de marzo de 2001); Suecia (artículo 4 de la Proclamación de 3 de junio de 1966, sobre admisión en territorio sueco de buques de guerra extranjeros y aviones militares); y Guayana (artículo 6.3 de la Ley núm. 10, de 30 de junio de 1977 sobre Fronteras Marítimas).

<sup>60</sup>TANAKA, Y., "The international Law of the sea", *Cambridge University Press*, 2012, p. 91.

<sup>61</sup>Case concerning Right of Passage over Indian Territory (Merits), Reports 1960, p. 42, *Having regard to the special circumstances of the case, this necessity for authorization before passage could take place constitutes, in the view of the Court, a negation of passage as of right.*

<sup>62</sup>SCOVAZZI, T., *Elementi di Diritto internazionali del mare*, Giuffrè, Milano, 2002, p. 104. OXMAN, B.H., "Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer", *Annuaire Français de Droit International*, vol. 28, 1982, p. 841, sobre la controversia relativa a si el carácter inofensivo del paso se aprecia únicamente en función del comportamiento de los buques de

Puede afirmarse que, tal y como sostienen ESPALIÚ BERDUD y CASADO RAIGÓN, del articulado de la CNUDM, se deduce el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial, pues por un lado, el artículo 17 se refiere al paso inocente de los buques de todos los Estados sin distinción alguna respecto a su clase; y por otro, el título de la subsección A, *normas aplicables a todos los buques*, donde se ubica el derecho de paso inocente, no diferencia entre tipos de buques, cuando las siguientes subsecciones (B y C), sí lo hacen<sup>63</sup>.

La CNUDM contiene la exigencia para toda clase de buques, incluidos por tanto, los de guerra y de Estado, consistente en que en el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles, deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón (artículo 20).

Los buques de guerra y los de Estado destinados a un servicio oficial de carácter no comercial, han de someterse a las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente por su mar territorial. No obstante, gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto a las autoridades de dicho Estado, con dos limitaciones (artículo 30, 31 y 32 CNUDM): cuando como consecuencia del incumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de la CNUDM u otras normas de derecho internacional, se hayan causado pérdidas o daños en aquél, en cuyo caso, el Estado del pabellón del buque de guerra en cuestión, incurrirá en responsabilidad internacional.

En cualquier caso, el uso de la fuerza por parte del Estado ribereño frente a un paso no inocente de un buque de guerra, habrá de ponderarse en función de las circunstancias del caso concreto, y como indicó el Tribunal Internacional de Derecho del Mar en la Sentencia de 1 de julio de 1999, dimanante del asunto *M/V Saiga* (nº 2), atendiendo a las normas de Derecho internacional, en particular, a los principios de necesidad y proporcionalidad<sup>64</sup>:

*...the Tribunal must take into account the circumstances of the arrest in the context of the applicable rules of international law. Although the Convention does not contain express provisions on the use of force in the arrest of ships, international law..., requires that the use of force must be avoided as far as possible and, where force is unavoidable, it must not go beyond what is reasonable and necessary in the circumstances (paragraph 155).*

---

guerra en el mar territorial del Estado costero (criterio objetivo), o también en función de su pabellón o misión (que son dos criterios subjetivos), expresa, p. 842, *que les nouvelles dispositions de l'art. 19, §2, et de l'art. 24 §1, lettre b), sont incontestablement marquées par un critère objectif, et non subjectif.*

<sup>63</sup> ESPALIÚ BERDUD, C. y CASADO RAIGÓN, R., "El paso inocente de buques de guerra extranjeros por mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM", *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LVII, nº 2, 2005, pp. 789 y 790.

<sup>64</sup> The *M/V Saiga* Case (nº 2). Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea. 1999.

## V. LAS ACTIVIDADES DEL BUQUE DE GUERRA DE UN TERCER ESTADO EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DEL ESTADO RIBEREÑO

La zona económica exclusiva (ZEE), se sitúa más allá del límite exterior del mar territorial, extendiéndose hasta una distancia máxima de 200 millas marinas (artículo 57 CNUDM). En aquella, el Estado costero ejerce *derechos soberanos*<sup>65</sup>, según indica PUEYO LOSA, sobre los recursos vivos y no vivos a efectos de conservación, exploración y explotación, así como facultades para prevenir y eliminar la contaminación marina y regular la investigación científica, pero todo ello, sin que la *soberanía* se ejerza sobre la zona misma. Según el citado autor, en opinión que no es compartida por alguno<sup>66</sup>, cabe decir que el sólo ejercicio de una competencia inherente a la soberanía en un área determinada, hace presumir que esa área le pertenece al ribereño; y que del haz de competencias que se derivan de la soberanía, el Estado podría abstenerse de ejercer algunas, pero en uso precisamente de aquella<sup>67</sup>.

Nos hallamos ante un espacio marítimo, calificado por la mayoría de los autores, como zona *sui generis*, en la que coexisten las competencias de los Estados ribereños, relacionadas de modo principal pero no exclusivo, con la explotación de los recursos; y las de los demás Estados<sup>68</sup>. Dentro del catálogo de actividades que estos últimos pueden

---

<sup>65</sup> En el caso de España, de conformidad con lo prevenido en el artículo 1 de la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica exclusiva, ostenta en dicha zona, derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales tanto del lecho y del subsuelo marinos, como de las aguas suprayacentes.

<sup>66</sup> Vid. *La zone économique exclusive: genèse des articles 56, 58 et 59 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer*, Nations Unies, New York, 1992, p 1, indica que *l'origine du concept d'une zone de juridiction élargie sur les ressources marines, qui est au coeur du régime, remonte aux années suivant immédiatement la seconde Guerre mondiale...Le 28 septembre 1945, le Président Truman des Etats-Unis a promulgué deux proclamations visant à étendre la juridiction exclusive du pays sur les ressources*. En el documento citado puede verse detallado exhaustivamente el proceso de creación y evolución de la ZEE hasta la plasmación de su concepto y régimen jurídico en la CNUDM.

<sup>66</sup> GARRÉ COPELLO, B., *La expansión de las fronteras en los espacios marinos y aéreos*, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo (Uruguay), 1992, p. 30, señala que la tesis de Pueyo, no considera debidamente los desarrollos del derecho del mar plasmados en las Convenciones sobre plataforma continental (1958), y del derecho del mar (1982), que limitan la noción de soberanía global creando una nueva fórmula que disgrega el haz de los derechos de soberanía considerados en su totalidad, atribuyendo a los Estados respectivos –en espacios como la zona económica exclusiva sometidos a su jurisdicción nacional- algunos de esos *derechos de soberanía* (esta última mención aparece entrecomillada en el original).

<sup>67</sup> PUEYO LOSA, J., “La libertad de navegación por la Zona Económica Exclusiva”, *Revista Española de Derecho Internacional (REDI)*, vol. XXX, nº 2-3, 1977, pp. 272 y 276.

<sup>68</sup> ARIAS SCHREIBER, A., *The exclusive economic zone: its legal nature and the problem of military uses*, en *The exclusive economic zone: a Latin American perspective, foreign relations of the third world*, Boulder, Colorado, 1984, p. 135, sintetiza las diferentes opiniones doctrinales en relación con la naturaleza jurídica de la ZEE, señalando tres corrientes fundamentales: las que sostienen que forma parte de la alta mar; la que configura dicho espacio como una zona *sui generis*; la que entiende que no obstante su carácter de zona *sui generis*, es de jurisdicción nacional. CARNERERO CASTILLA, R., *El régimen jurídico de la navegación por la zona económica exclusiva*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho. Universidad Complutense, Madrid, 1999, p. 16, nota al pie núm. 6, expresa que de acuerdo con la calificación como zona *sui generis*, se muestran la mayoría de los autores, enumerando un buen número de los que sostienen dicha consideración. MESEGUER SÁNCHEZ, J.L., “El derecho de

legítimamente ejercer en la ZEE de los ribereños, entre ellas las militares, si existiera duda sobre su adecuación o no a Derecho, parece que ha de prevalecer la interpretación más favorable al ejercicio de la actividad, tal y como parece desprenderse de la Sentencia dictada por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar el 4 de diciembre de 1997, en el caso del pesquero *M/V Saiga* (nº 1), abanderado en San Vicente y Granadinas, el cual, fue detenido por las autoridades de Guinea, por haber realizado *bunkering* en la ZEE de este último país, pronunciándose el Tribunal (párrafo 72), en el sentido de que *It is the opinion of the Tribunal that given the choice between a legal classification that implies a violation of international law and one that avoids such implication it must opt for the latter*<sup>69</sup>.

Algunos países, siguiendo la máxima de que *quien puede lo más puede lo menos*, han fijado zonas de protección ecológica o pesquera, cuyo establecimiento encuentra su respaldo jurídico internacional en la facultad reconocida en la CNUDM, de proclamar una ZEE de hasta 200 millas marinas<sup>70</sup> y de ejercer en ésta una serie de derechos, para

---

persecución en alta mar: ¿derecho del Estado ribereño? o ¿excepción a la libertad de los mares?”, *Revista Española de Derecho Militar*, nº 77, 2001, p. 603, indica que los derechos de soberanía en la ZEE son exclusivamente funcionales para la explotación de los recursos o para la prevención y sanción de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración. En idéntico sentido, PHARAND, D. y APPLEBAUM, B., *Rights of the coastal state over fisheries in the EEZ: Canadian perspective*, en *The continental shelf and the exclusive economic zone*, Martinus Nijhoff, Dordrecht (Netherlands), 1993, p. 292. DE YTURRIAGA BARBERÁN, J.A., *Ámbitos de jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar: una perspectiva española*, Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1996, p. 100, declara que la ZEE constituye un *tertium genus* entre los conceptos de mar territorial y alta mar, que –aunque tenga elementos procedentes de uno u otro régimen– tiene un carácter *sui generis*, que cuenta con una detallada regulación de los derechos y obligaciones del Estado ribereño y de los terceros Estados. DIEZ DE VELASCO, M., *Instituciones de Derecho internacional...* op. cit., p. 527, afirma que la zona económica en su actual estado de evolución aparece ya claramente diferenciada de las tres figuras...de las que ha tomado elementos para su formación (mar territorial, alta mar y plataforma continental), y forma parte como concepto autónomo del Derecho internacional general.

<sup>69</sup> The *M/V Saiga* Case (nº 1). Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea. 1997.

<sup>70</sup> Ha de hacerse notar que, como apunta CHEVALIER, C., *Gobernanza del Mar Mediterráneo: estatus legal y prospectivas*, Unión Mundial para la Naturaleza. Centro de Cooperación del Mediterráneo (UICN-Med), Málaga, 2005, p. 73, hasta el momento, los Estados mediterráneos no se han mostrado dispuestos a declarar una ZEE o, por lo menos a concretar tal declaración en el Mediterráneo. Entre las razones subyacentes a la elección de retrasar el establecimiento de una ZEE, podría estar la existencia de ciertos problemas de delimitación...y el deseo de la mayoría de los Estados de preservar el acceso de toda la cuenca a la pesca.

<sup>70</sup> Han establecido *zonas de protección ecológica o pesquera* en el Mediterráneo: Francia (Zona de protección ecológica. Ley núm. 2002-346, de 15 de abril de 2003 y Decreto núm. 2004-33, de 8 enero, publicado en el Diario Oficial de la República núm. 8, de 10 de enero de 2004); Argelia (Zona exclusiva de pesca. Decreto Legislativo de 28 de mayo de 1994); España (Zona de protección pesquera. Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto, BOE núm. 204, de 26 de agosto; modificado por Real Decreto 431/2000, de 31 de marzo, BOE núm. 79, de 1 de abril); Croacia (Zona de protección ecológica y de pesca en el Mar Adriático. Declaración unilateral del Parlamento Croata de 3 de octubre de 2003); Libia (Zona de protección pesquera. Mediante declaración ante el Comité General de los Pueblos de la ONU, efectuada el 24 de febrero de 2005; documento United Nations General Assembly A/60/61); Eslovenia (Zona de protección ecológica. Ley de 22 de octubre de 2005, sobre Zona de Protección Ecológica y Plataforma Continental de Eslovenia, el texto de esta Ley se puede consultar en *Boletín del Derecho del Mar*, núm. 60, p. 56); Malta (Zona de pesca exclusiva. Ley núm. XXXII, de 10 de diciembre de 1971,

cuya efectividad el Estado ribereño puede llegar a adoptar medidas como las de la detención del buque infractor y su dotación, tal y como ratifica el Tribunal Internacional del Derecho del Mar en la sentencia de 23 de diciembre de 2002, dictada en el asunto del palangrero de bandera rusa *Volga*, detenido por efectivos militares australianos procedentes de la Fragata de la Real Marina australiana *HMAS Canberra*, por la comisión de la infracción consistente en ejercer la pesca dentro de la ZEE de Australia<sup>71</sup>. En la práctica, esto significa que el Estado puede optar entre fijar una ZEE o de naturaleza análoga, de 200 millas marinas o menos, y reconocerse en ella todos o alguno de los derechos del artículo 56 CNUDM<sup>72</sup>.

Al no existir reglamentación específica aplicable a la ZEE, respecto a los usos militares que de aquélla pudieran efectuarse, según QUEDEUDEC, el Estado costero no dispone de poder alguno que le permita prohibir o limitar el acceso a su ZEE de fuerzas aeronavales extranjeras, sino sólo de reglamentar las condiciones de circulación de dichas fuerzas<sup>73</sup>. Para evitar que en la ZEE se desarrollen actividades propias de la alta mar, tales como cualquier tipo de operaciones navales o militares, lanzamiento de misiles, operaciones de submarinos nucleares etc., parece que no resulta suficiente con una prohibición genérica como la deducible del artículo 88 CNUDM, relativa a la utilización exclusiva de la alta mar para fines pacíficos, aplicable por remisión del artículo 58.2 CNUDM. Como señala FRANCIONI, respecto a las actividades militares dentro y bajo los límites de la jurisdicción nacional, las previsiones de la CNUDM y de

---

modificada por Ley núm. XXIV, de 21 de julio de 1978); Túnez (Zona exclusiva de pesca. Decreto de 26 de julio de 1951, enmendado por la Ley núm. 63-49, de 30 de diciembre de 1963); e Italia (Zona de protección ecológica. Ley núm. 61, de 8 de febrero de 2006).

<sup>71</sup> Tribunal International du Droit de la Mer. Rôle des Affaires: n° 11. Affaire du «Volga» (Fédération de Russie c. Australie). Demande de prompt mainlevée. Arrêt, 23 décembre 2002, paragraphe 67, p. 20, en donde se expresa que *commençant par la gravité des infractions dont il est allégué qu'elles ont été commises en l'espèce, il est noté que ces infractions ont trait à la conservation des ressources halieutiques dans la zone économique exclusive. Le défendeur a fait valoir que les sanctions applicables en vertu de la loi australienne soulignent le caractère grave de l'infraction et appuient sa thèse selon laquelle la caution fixée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération des membres de l'équipage est raisonnable.*

<sup>72</sup> DE FARAMIÑAN GILBERT, J.M. y GUTIÉRREZ CASTILLO, V.L. “Una nueva zona jurisdiccional en el Mediterráneo: la zona de protección ecológica francesa”, *REEI*, n° 8, 2004, p. 3. Disponible en: <http://www.reei.org/index.php/revista/num8/notas/una-nueva-zona-jurisdiccional-mediterraneo-zona-proteccion-ecologica-francesa>.

<sup>72</sup>Sobre el régimen jurídico y naturaleza de la zona de protección pesquera establecida por España puede verse ORTIZ GARCÍA, M., *La conservación de la biodiversidad marina: las áreas marinas protegidas*, Comares: Granada, 2002, pp. 448-451.

<sup>73</sup> QUEDEUDEC, J.P., *Zone économique exclusive et forces aéronavales*, Académie de Droit International: colloque 1981, 1985, p. 324, el autor expresa que *un Etat côtier ne dispose donc juridiquement d'aucun pouvoir lui permettant soit d'interdire ou de limiter l'accès à sa zone économique des forces aéronavales étrangères, soit de réglementer les conditions de circulation de ces forces dans sa zone économique*. En idéntico sentido se manifiesta DE GUTTRY, A., *Lo status della nave da guerra in tempo di pace: regime della navigazione e disciplina delle attività coercitive profili di Diritto internazionale*, Giuffrè, Milan, 1994, p. 120, manifiesta respecto a la navegación de los buques de guerra por la ZEE de otros Estados que *lo Stato costiero non gode di alcuna possibilità di sospensione o limitazione della libertà di navigazione nella ZEE*.



sus trabajos preparatorios, revelan que la cláusula del *fin pacífico* no ha creado ninguna obligación nueva en orden a limitar los usos militares del mar<sup>74</sup>.

Las diversas actividades que pueden llevarse a cabo en la ZEE, aparecen marcadas por los avances de la ciencia y la tecnología aplicados al ámbito militar, los cuales, imponen ajustes en la práctica estatal para efectuar una interpretación adecuada de las previsiones de la CNUDM, y buscar en la medida de lo posible su adecuación al marco normativo existente.

En este contexto, la realidad demuestra que los distintos Estados realizan frecuentemente ejercicios militares y maniobras, así como actividades de prospección, vigilancia y colocación de artefactos e instalaciones, en la zona económica exclusiva de otros<sup>75</sup>, si bien, estas actividades ordinarias militares carecen una regulación específica en la CNUDM. La diversidad de circunstancias que pueden rodear la realización de las citadas actividades, la multiplicidad de actos que pueden comprenderse o asociarse a aquéllas, y la pluralidad de intereses que potencialmente se verían implicados al llevarse a efecto, hace que resulte sumamente complejo, establecer unas directrices generales sobre el ajuste a la legalidad de dichos ejercicios y actividades militares.

Conviene no obstante, subrayar que el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, se muestra sumamente cauteloso a la hora de adoptar la medida de suspensión de actividades ante el riesgo que estas potencialmente pudieran representar para el medio ambiente marino. Baste como ejemplo, traer a colación que en el marco de la solicitud de medidas provisionales por parte de Irlanda, en relación con la suspensión de evacuación de materiales y residuos radiactivos, en el Mar de Irlanda, por parte de una planta de la Empresa MOX, autorizada al efecto por el Reino Unido de la Gran Bretaña, actividad ésta respecto de la cual, Irlanda solicitó como primera medida su cesación inmediata por los efectos irreversibles para el medio ambiente causados por los vertidos (parágrafo 27.1), el Tribunal no acogió tal medida, sino que simplemente acordó

---

<sup>74</sup> FRANCIONI, F., "Peacetime use of force, military activities, and the new Law of the sea", *Cornell International Law Journal*, vol. 18, 1985, p. 226, señala que, en el supuesto de colisión entre los usos militares y otros usos, *however, since every treaty must be interpreted so as to give useful effect to its provisions, such clauses do provide an interpretative criterion for the purpose of favoring peaceful activities whenever these activities conflict with exclusive claims to occupation of the sea areas for military purposes*. En idéntico sentido, ROTHWELL, D.R. y STEPHENS, T., *The international Law of the sea*, Hart Publishing, Oxford. Portland (Oregon), 2010, p. 266, aseveran que *the direct and indirect references throughout the LOSC to military operations and uses of the oceans makes it clear that military operations are not incompatible with the peaceful uses of the oceans*.

<sup>75</sup> GALDORISI, G.V. y KAUFMAN, A.G., Military activities in the exclusive economic zone: preventing uncertainty and defusing conflict, *California Western International Law Journal*, vol. 32, nº 2, 2002, p. 255, explican que las actividades militares por naciones extranjeras en la zona económica exclusiva de otras naciones se ha convertido en más y más frecuente por un número de razones: la aceleración del proceso de globalización; el tremendo incremento del comercio mundial; el crecimiento en tamaño y calidad de los navíos de muchas naciones; y los avances tecnológicos que permiten a los navíos la explotación de áreas oceánicas (la traducción es nuestra).

mediante orden de 3 de diciembre de 2001, que las partes en litigio intercambiaran información, vigilaran los riesgos, y adoptaran medidas de prevención<sup>76</sup>.

La posibilidad legal de contravención por un buque de guerra de las disposiciones dictadas por el Estado ribereño mientras se encuentra en su ZEE, no se contempla expresamente en la CNUDM<sup>77</sup>, por lo que según CAVE DE LA MAZA, estrictamente hablando, la negativa al acatamiento de dichas disposiciones, no eliminaría su derecho a permanecer en la ZEE, puesto que éste no depende del derecho de paso inocente sino de su derecho a la libertad de navegación<sup>78</sup>. FROMAN, sin embargo, estima que en el supuesto de contravenciones por parte de los buques de guerra, dependiendo del comportamiento de éstos, el Estado costero podrá optar por recurrir a la fuerza armada<sup>79</sup>.

La Corte Internacional de Justicia ha tenido oportunidad de valorar los límites del uso de la fuerza para la protección de los derechos del Estado costero en áreas de su jurisdicción, así por ejemplo, en el conocido caso del pesquero *Red Crusader*, acaecido en mayo de 1961, cuando este barco, de nacionalidad británica, intentó escapar de las aguas pesqueras danesas, tras haber sido capturado por una patrullera danesa. Durante la huida, el *Red Crusader* sufrió varios disparos por parte del barco perseguidor danés. La Comisión de Investigación establecida por Dinamarca y Reino Unido, consideró que se había producido un exceso en el uso legítimo de la fuerza, al haberse efectuado disparos por arma de fuego sin previo aviso y crearse peligro para las vidas de las personas a bordo del *Red Crusader* sin que existiera prueba alguna de que ello fuese necesario<sup>80</sup>. La Comisión americano-canadiense, llegó a una similar conclusión en el asunto del S.S. *I'm Alone*<sup>81</sup>, por lo cual, podría inferirse que los disparos con el propósito de advertir y detener o incluso con la intención de incapacitar un barco ante la persistente negativa a cumplir o el intento de huir, son admisibles.

---

<sup>76</sup> International Tribunal for the Law of the Sea. The MOX plant case (Ireland v. United Kingdom). Request for provisional measures. Order, 3 December 2001.

<sup>77</sup> A diferencia de lo que sucede con el incumplimiento por buques de guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño en su paso por el mar territorial, respecto al cual, el artículo 30 CNUDM, prevé la consecuencia de que aquél, una vez rehusada la invitación para que los cumpla, *podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial*.

<sup>78</sup> CAVE DE LA MAZA, R., "Los usos militares de la zona económica exclusiva", *Revista de Marina*, vol. 115, n° 843, 1998, p. 15. El documento se encuentra disponible en versión electrónica, en la dirección de Internet: <http://revistamarina.cl/revistas/1998/2/rosecave.pdf>.

<sup>79</sup> FROMAN, F.D., "Uncharted waters: non-innocent passage of warships in the territorial sea", *San Diego Law Review*, vol. 21, n° 3, 1984, pp. 664 y 665.

<sup>80</sup> Vid. *The Red Crusader, Denmark v. United Kingdom*, International Law Reports, vol. 35, 1962, p. 485. En el referido asunto, se zanjó la controversia, al ser considerada razonable por el agente de Dinamarca, la evaluación de los daños sufridos por el *Red Crusader* a causa de los disparos, que se propuso por el Gobierno británico.

<sup>81</sup> El fondo del asunto consistía en el hundimiento del buque canadiense S.S. *I'm Alone*, por parte de barcos pertenecientes al Servicio de Guardacostas de Estados Unidos, que fue justificado sobre la base del derecho de persecución y la necesidad de prevenir el tráfico de licores en los Estados Unidos. El informe final conjunto del asunto del S.S. *I'm Alone*, de 5 de enero de 1935, puede consultarse en *Reports of International Arbitral Awards, S.S. I'm Alone* (Canada, United States), vol. III, United Nations, 2006, pp. 1616-1618.

En el supuesto de la existencia de controversias en relación con las actividades militares se podrá aplicar la excepción facultativa a los métodos obligatorios de solución de aquéllas, contenida en el artículo 298.1.b) CNUDM<sup>82</sup>. Para KWIATKOWSKA, dichos métodos pueden no resultar operativos respecto a diferencias internacionales tan importantes como las concernientes, entre otras, a la libertad de navegación de los buques de guerra o al ejercicio de la jurisdicción del Estado ribereño en cuestiones relacionadas con su seguridad<sup>83</sup>. No obstante, los conflictos podrán solucionarse por cualquier otro medio pacífico (artículo 280 CNUDM), o eludirse, por ejemplo, mediante la realización de ejercicios o actividades militares multinacionales conjuntos en la ZEE de alguno o algunos de los intervinientes en aquéllos; o a través de la formalización de tratados bilaterales o multilaterales de cooperación en materia militar, que abran la posibilidad de su realización.

## **1. Realización de maniobras y ejercicios militares**

Tradicionalmente dentro de las libertades de la alta mar incluía su uso para maniobras militares o ejercicios, incluyendo el uso de armas<sup>84</sup>. La introducción del concepto de zona económica exclusiva en la Parte V de la CNUDM (artículos 55 a 75), reconoció a los Estados ribereños derechos de soberanía en los aspectos económicos y de conservación de los recursos marinos, así como determinadas libertades<sup>85</sup>, pero guardó silencio, respecto a otros usos de dicho espacio, entre ellos, los militares<sup>86</sup>. Las disposiciones de aquélla Parte se complementan con las de los artículos 88, en el que se indica que la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos, a 115 de la

---

<sup>82</sup> El artículo 298 CNUDM, establece que *1. Al firmar o ratificar esta convención o adherirse a ella, o en cualquier otro momento posterior, los Estados podrán, sin perjuicio de las obligaciones que resultan de la sección 1ª, declarar por escrito que no aceptan uno o varios de los procedimientos previstos en la sección 2ª, con respecto a...: b) Las controversias relativas a actividades militares...* Al ratificar la Convención, han elegido declarar que no aceptan los procedimientos de resolución de las disputas relativas a actividades militares Estados como Cabo Verde, Chile, Francia, Italia, Portugal, Federación Rusa, Ucrania y Túnez. Las correspondientes declaraciones, pueden consultarse en: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm).

<sup>83</sup> Según QUEDEUDEC, J.P., *Zone économique exclusive et...op.*, cit., p. 321, *la faculté qui est ainsi offerte aux Etats de soustraire aux procédures de règlement les différends concernant les activités militaires de leurs forces aéronavales suppose que ces activités sont licites au regard de la convention*. En un sentido parecido se pronuncia MORRIS, M.A., "Military aspects of the exclusive economic zone", *Ocean Yearbook, The University of Chicago Press*, vol. 3, 1982, p. 326, el cual opina que la exención opcional de las actividades militares permite un amplio margen de discrecionalidad de las superpotencias en la ZEE sin que se produzca una violación del Derecho del Mar (la traducción es nuestra).

<sup>84</sup> KWIATKOWSKA, B., *The 200 mile exclusive economic zone in the new Law of the sea*, Martinus Nijhoff, Boston. London, 1989, p. 225.

<sup>85</sup> HAYASHI, M., "Military and intelligence gathering activities in the EEZ: definition of key terms", *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005, p. 128.

<sup>86</sup> En el artículo 56.a) CNUDM, se expresa que el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales; en tanto que el artículo 58 CNUDM, reconoce a todos los Estados las libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinos.

<sup>87</sup> BOCZEK, B.A., "Peacetime military activities in the exclusive economic zone of third countries", *Ocean Development and International Law*, vol. 19, 1988, pp. 458, el cual pone de relieve, refiriéndose a la CNUDM, que en ninguna parte es tan notable la incertidumbre como en los usos militares de la ZEE.

Parte VII (*Alta Mar*), en la medida en que no sean incompatibles, y con otros derechos y deberes previstos en la Convención (artículo 56.d). En particular, dentro de esta última mención se hallaría la disposición del artículo 301, que bajo la rúbrica *utilización del mar con fines pacíficos*<sup>87</sup>, incluye la abstención de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado o en cualquier otra forma, incompatible con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas (artículo 2.4 de la Carta)<sup>88</sup>. Un típico ejemplo de amenaza es la concentración de fuerzas navales en la ZEE de otro Estado, acompañada de ciertas reivindicaciones políticas, expresas o tácitas, contra ese Estado. Incluso, en una atmósfera de tensión política, podrían considerarse las maniobras militares como una amenaza de fuerza.

El artículo 58.1 CNUDM alude a que en la zona económica exclusiva, todos los Estados gozan de las libertades de navegación<sup>89</sup>, sobrevuelo, de tendido de cables y tuberías submarinas, y *de otros usos del mar internacionalmente legítimos*, tales como los vinculados a la operación de buques que sean compatibles con las demás disposiciones de la Convención. La interpretación de este precepto ha provocado una profunda

---

<sup>87</sup> Los términos *peaceful uses* y *peaceful purposes* se recogen en el Preámbulo de la CNUDM y en los artículos 88, 141, 143.1, 147.2.d, 155.2, 240.a, 246.3 y 301. No parece existir una sustancial diferencia entre ambas expresiones, si bien, en algunas ocasiones la frase *usos pacíficos/propósitos*, se emplea para significar una completa desmilitarización (Tratado Antártico), mientras que en otras, para prohibir sólo ciertos tipos de actividades militares. BOCZEK, B.A., "Peaceful purposes provisions of the United Nations Convention on the Law of the sea", *Ocean Development and International Law*, vol. 20, 1989, p. 363, concluye que *no agreed understanding of the notion of peaceful purposes had emerged prior to UNCLOS III, and that the term peaceful purposes must be construed within the context and circumstances of each specific instrument in which it is employed*.

<sup>88</sup> TRUVER, S.C., "The Law of sea and the military use of the oceans in 2010", *Louisiana Law Review*, vol. 45, Issue 6, 1985, pp. 1221-1248, señala que la expresión *peaceful purposes...seems to have very little substance, as Elliot Richardson has noted: ...military maneuvers and activities that do not violate the [U.N.] Charter are permitted*. SKARIDOV, A.S., "Naval activity in the foreign EEZ-the role of terminology in law regime", *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005, p. 154, señala que, teniendo en cuenta que la CNUDM permite las actividades militares excepto aquellas explícitamente prohibidas por los tratados o la costumbre, el término *pacífico* en su aplicación a los usos militares de la ZEE, debería ser entendido como no ofensivos...o sin amenaza (la traducción es nuestra). XIAOFENG, R. y XIZHONG, C., "A Chinese perspective", *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005, p. 144, entienden que la expresión *propósito pacífico* no significa *completa no militarización*, y no prohíbe la normal navegación y sobrevuelo por la ZEE, pues implica para los Estados Parte, no enfrentarse en actividades agresivas o desarrollar actividades contrarias a la Carta de la ONU. Ahora bien, dichos autores, p. 142, indican taxativamente, que la libertad de navegación no incluye clase alguna de reconocimiento militar en la ZEE de otros Estados, y que la *expresión otros usos del mar internacionalmente legítimos*, no comprende la libertad de conducir actividades militares en la ZEE. DE YTURRIAGA BARBERÁN, J.A., *Ámbitos de jurisdicción en la Convención...* op. cit., p. 144, asevera que sería ir demasiado lejos afirmar que cualquier operación aero-naval en la ZEE supondría un uso no pacífico de la misma, sí es, en cambio, cierto que las actividades militares que supongan una amenaza o el recurso a la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño, no constituyen un uso pacífico de la ZEE y, por consiguiente, no caen dentro de la rúbrica de *otros usos del mar internacionalmente legítimos*.

<sup>89</sup> CARNERERO CASTILLA, R., *El régimen jurídico de la navegación...* op. cit., p. 20, afirma, que las limitaciones impuestas por la Convención a la libertad de navegación por la ZEE, apenas afectan a los buques militares, de forma que la travesía de éstos por la ZEE se verá perturbada principal y casi exclusivamente por la presencia de instalaciones artificiales y por las zonas de seguridad eventualmente establecidas alrededor de las mismas.

división doctrinal, entre quienes entienden que ampara las maniobras militares dentro de la ZEE de otros Estados sin necesidad del consentimiento de éstos, y aquéllos para los que no aparece tan claro. Así, para ROSE, la mayoría de los Estados interpretan que estas palabras abarcan las maniobras militares dentro de la ZEE sin requerir advertencia o autorización del Estado Costero<sup>90</sup>. Según CAVE DE LA MAZA, la enumeración del artículo no es taxativa, puesto que recoge la mención y *de otros*, por lo tanto, hay que concluir que esas otras libertades pueden incluir las actividades militares<sup>91</sup>. No está claro sin embargo, expresan CHURCHILL y LOWE, que actividades como los ejercicios en los que se realicen pruebas de armas estén incluidos en las libertades de navegación, sobrevuelo y otros usos legales del mar<sup>92</sup>.

En principio, no parece existir una afectación a la soberanía de los Estados ribereños por el hecho de la realización, en la ZEE de éstos, de maniobras y ejercicios militares por parte terceros Estados, de modo, que podría sostenerse que en la misma medida en que el desarrollo de dichas actividades no constituye un indicio de la existencia de derechos soberanos en la ZEE por los terceros Estados, tampoco aquéllas en sí mismas consideradas afectarían a la soberanía de los ribereños. A esta interpretación parece haber llegado la sentencia dictada el 23 de mayo de 2008, por Corte Internacional de Justicia, en el asunto del litigio sobre la soberanía de la isla de *Pedra Branca/Pulau Batu Puteh*, que suscitó la controversia entre Malasia y Singapur, al sostener (parágrafos 240 y 241), que la realización de patrullas y ejercicios navales alrededor de la isla por ambos Estados no demostraba que aquélla estuviera bajo la soberanía de ninguno<sup>93</sup>.

Uno de los aspectos más difíciles de los trabajos de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, fue el relativo a los usos militares de la ZEE, aunque este asunto, como indica ORREGO VICUÑA, sólo se discutió ocasionalmente y nunca fue materia de una negociación formal. Si bien, algunos países promovieron su discusión, ello nunca fue aceptado por las potencias marítimas, pues en su opinión esta materia no correspondía a la Conferencia sobre el Derecho del Mar, sino a foros especiales en el campo del desarme<sup>94</sup>. En las declaraciones que fueron efectuadas con ocasión de la

---

<sup>90</sup> ROSE, S.A., "Naval activity in the EEZ-troubled waters ahead?" *Naval Law Review*, vol. XXXIX, 1990, p. 73. En la misma línea, se pronuncian KWIATKOWSKA, B., "Military uses in the EEZ –a reply to A.V. Lowe", *Marine Policy*, vol. 11, 1987, p. 249; OXMAN, B.H., "The regime of warships under the United Nations Convention on the Law of the sea", *Virginia Journal of International Law*, vol. 24, 1984, p. 838. DE MURALT, R.W.G., "The military aspects of the new Law of Sea Convention", *Netherlands Law Review*, vol. 32, 1985, p. 95.

<sup>91</sup> CAVE DE LA MAZA, R., *Los usos militares...* op. cit., p. 14.

<sup>92</sup> CHURCHILL, R.R. y LOWE, A.V., *The Law of the sea...* op. cit., pp. 310 y 311. En la misma línea, GHAFUR HAMID, A. y MAUNG SEIN, K., "Striking a balance between the rights of coastal State in its exclusive economic zone and freedom of navigation of other states: a critical analysis", *Asian Journal of International Law*, vol. 2, Issue 1-2, 2007, p. 15, declaran que *the main problem is that although the freedom of navigation and other internationally lawful uses of the seas related to them are preserved in the EEZ, it is not clear whether such activities as naval exercises and weapons testing are included within those freedoms.*

<sup>93</sup> Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore). Reports 2008, p. 77.

<sup>94</sup> ORREGO VICUÑA, F., *La zona económica exclusiva: régimen y naturaleza jurídica en el Derecho internacional*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p. 117.

firma de la CNUDM, Brasil<sup>95</sup>, Cabo Verde<sup>96</sup> y Uruguay<sup>97</sup>, entre otros países<sup>98</sup>, anunciaron que no consideraban que la Convención autorizara la realización de ejercicios militares o maniobras, o la utilización de cualesquiera instalaciones en la zona económica exclusiva, sin la autorización del Estado ribereño. Italia<sup>99</sup>, por el contrario, expresó su rechazo a las declaraciones citadas, en el momento de la firma de la Convención.

Una posible solución al arduo problema que se plantea respecto a los ejercicios y maniobras militares en la ZEE, tal y como apunta SCOVAZZI, se basa en la constatación de que existen varios tipos de actividades militares y habrá que estar al tipo de actividad concreta para definir si resulta amparada o no por alguno de los usos legales del mar<sup>100</sup>. La aplicación del artículo 59 CNUDM, en la hipótesis de los ejercicios militares debería casi siempre llevar a privilegiar al Estado costero, de modo

---

<sup>95</sup> Brasil declaró en el momento de la firma de la CNUDM, el 10 de diciembre de 1982, que (IV) *The Brazilian Government understands that the provisions of the Convention do not authorize other States to carry out in the exclusive economic zone military exercises or maneuvers, in particular those that imply the use of weapons or explosives, without the consent of the coastal State.* Cuando Brasil ratificó la Convención, el 22 de diciembre de 1988, añadió (II) una mención similar a la citada. El documento puede consultarse en: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm).

<sup>96</sup> Cabo Verde al ratificar la CNUDM, el 10 de diciembre de 1982, efectuó una declaración, que confirmó mediante ratificación el 19 de agosto de 1987, en la cual indicó (V) *In the exclusive economic zone, the enjoyment of the freedoms of international communication, in conformity with its definition and with other relevant provisions of the Convention, excludes any non-peaceful use without the consent of the coastal State, such as exercises with weapons or other activities which may affect the rights or interests of the said state; and it also excludes the threat or use of force against the territorial integrity, political independence, peace or security of the coastal State.* El documento puede consultarse en: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm).

<sup>97</sup> Uruguay declaró y confirmó, el 10 de diciembre de 1982, cuando firmó la CNUDM que (D) *In the exclusive economic zone, enjoyment of the freedom of international communication in accordance with the way it is defined and in accordance with other relevant provisions of the Convention excludes any non-peaceful use without the consent of the coastal State –for instance, military exercises or other activities which may affect the rights or interests of that State; and it also excludes the threat or use of force against the territorial integrity, political independence, peace or security of the coastal State.* Vid. el documento en: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm).

<sup>98</sup> Efectuaron declaraciones en un sentido similar a las de los países mencionados: India (declaración de 29 de junio de 1995), Malasia (a través de ratificación de fecha 14 de octubre de 1996) y Pakistán (mediante ratificación de 26 de febrero de 1997).

<sup>99</sup> Italia declaró en el momento de firmar la CNUDM, el 7 de diciembre de 1984, y confirmó posteriormente mediante ratificación de fecha 13 de enero de 1995, al expresar que *according to the Convention, the Coastal State does not enjoy residual rights in the exclusive economic zone. In particular, the rights and jurisdiction of the Coastal State in such zone do not include the right to obtain notification of military exercises or maneuvers or to authorize them.* Puede verse en: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm). En la misma línea, se pronunciaron Alemania (a través de adhesión el 14 de octubre de 1994), Holanda (mediante ratificación de 28 de junio de 1996) y Reino Unido (por adhesión de 25 de julio de 1997).

<sup>100</sup> JIMÉNEZ PIERNAS, C., *Introducción al Derecho internacional público: práctica de España y de la Unión Europea*, Tecnos, Madrid, 2011, p. 330, llega a idéntica solución que Scovazzi, si bien, al referirse a la alta mar, partiendo de que con el límite general contenido en el artículo 87.2 CNUDM, cabe admitir la licitud de determinadas actividades que se desarrollan tradicionalmente en aquél espacio marino, como las maniobras y ejercicios que implican la utilización de armamento militar, que no constituyen una actividad ilícita *per se*, en la medida en que respeten el límite impuesto por el citado precepto.

que este último puede hacer valer su interés en la gestión de los recursos de la zona y la protección del medio ambiente, mientras el Estado tercero debería dar una plausible explicación del porqué los ejercicios deben ser realizados en una zona económica de otro, y no en la propia o en alta mar<sup>101</sup>.

Esta cauta posición es asumida por TANAKA al entender que el Estado que pretende la realización de los ejercicios militares, debería consultar previamente al Estado costero<sup>102</sup>. En el mismo sentido, VAN DYKE, describe algunas de las posibles actividades concretas que podrían desarrollarse con ocasión de los ejercicios o maniobras militares en la mar, discriminando en cada una de ellas si la actividad es o no conforme a Derecho. Respecto a las pruebas de misiles en la ZEE de otros Estados, la libertad de fuego en los ejercicios militares requiere el establecimiento de zonas de peligro o exclusión para la protección de otros usos coincidentes en la misma área<sup>103</sup>, dado que esta actividad interfiere en la explotación y protección de los recursos marinos, por ejemplo los pesqueros, en cuyo caso, si el Estado costero ha establecido zonas de protección o licencias para el ejercicio de la pesca ha de prevalecer, en el marco del artículo 59 CNUDM, aplicándose la equidad y a la luz de la importancia respectiva que revistan los intereses, para las partes y la comunidad internacional en su conjunto; el lanzamiento de misiles y el vuelo de aviones o helicópteros durante las maniobras militares, según el citado autor, será conforme a lo dispuesto en el artículo 58.1 CNUDM, siempre que no se realicen de modo amenazante, puesto que resultarían compatibles con las demás disposiciones de la Convención<sup>104</sup>.

Estas actividades, sin embargo, para SCOVAZZI, sería difícil encuadrarlas entre los usos asociados a las operaciones de los barcos, aviones y tendido de cables submarinos<sup>105</sup>.

---

<sup>101</sup> SCOVAZZI, T., *Elementi di Diritto...op. cit.*, pp. 108 y 109, este autor indica, *più o meno somiglianti alla navigazione (spostamenti di unità, esercitazioni, raccolta di informazione, esperimenti di armi), Una manovra navale, diretta a verificare la mobilità e la coordinazione di determinati mezzi, potrebbe rientrare nella libertà di navigazione, prevista dall'art. 58. Ma in presenza di esercitazioni più complesse, come quelle che comportano l'uso di armi e bersagli o la collocazione di congegni sul fondo marino, le finalità strettamente militari sembrano prevalere su quelle attinenti alla navigazione dei mezzi. Simili attività dovrebbero rientrare nell'ambito di una diversa disposizione della CNUDM, e cioè il già ricordato art. 59, relativo alle attività residuali.*

<sup>102</sup> TANAKA, Y., "The international Law of..." op. cit., p 370, manifiesta que *it will desirable that a State intending to carry out military exercises should consult with the coastal State, in light of humanitarian and environmental considerations.*

<sup>103</sup> Las denominadas zonas de seguridad, de protección o de exclusión, son objeto de cierta tolerancia por razón de que su finalidad es la evitación de incidentes, tal y como considera DE GUTTRY, A., *Lo status della nave da guerra...op.*, cit, p. 237, expresa que...*una certa tolleranza nei confronti delle zone di sicurezza istituite per un lasso temporale ridotto e a titolo di prevenzione di possibili incidenti.*

<sup>104</sup> VAN DYKE, J.M., "Military ships and planes operating in the exclusive economic zone of another country", *Marine Policy*, vol. 28, Issue 1, 2004, pp. 35 y 36.

<sup>105</sup> SCOVAZZI, T., *The evolution of International Law of the sea: new issues, new challenges*, Recueil des cours, Academy of International Law, La Hague, vol. 286, Martinus Nijhoff Publishers, 2001, p. 167.

## 2. Recolección de datos con fines militares

Bajo este genérico título pueden agruparse una serie de actividades heterogéneas que aunque tienen en común la obtención de información con un propósito militar, al menos formalmente, se diferencian en cuanto al fin que persiguen. Así, por un lado, pueden dirigirse a recabar datos para su análisis, en aras de velar por la seguridad de la navegación, la obtención y difusión de información sobre el mar y la contribución al progreso de la ciencia náutica, concretándose en actos tales como la realización de levantamientos hidrográficos (*hydrographic surveying*), estudios sobre el relieve submarino, prospecciones (*survey activities*), observación sistemática de mareas y corrientes, elaboración de cartas náuticas, etc.; por otro lado, la finalidad de la recogida de datos puede obedecer al puro propósito de servir a fines estrictamente militares, por ejemplo, de inteligencia militar.

Ahora bien, en caso de conflicto, ¿no podrían ser utilizados los datos hidrográficos obtenidos para un objetivo puramente militar?, ¿cómo puede discriminarse el fin con el cual se realizan los estudios?

En línea con la posición mantenida por las potencias marítimas<sup>106</sup>, destaca HAYASHI, que las actividades hidrográficas, se han distinguido claramente en la CNUDM, de las de investigación científica marina. Concretamente, la Parte XIII, regula exclusivamente la investigación científica marina (artículos 238-278)<sup>107</sup>. En efecto, los artículos 19.2.j, 21.1.g y 40 CNUDM, recogen, respectivamente, las siguientes menciones: *la realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos; la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos; y actividades de investigación y levantamientos hidrográficos*, en tanto que la Parte XIII CNUDM, lleva por rúbrica *investigación científica marina* y no efectúa alusión alguna a las actividades hidrográficas, por lo cual, parece que ambas actividades son objeto de un tratamiento diferenciado.

---

<sup>106</sup> GONZÁLEZ PÉREZ, M., “Investigación científica marina y nuevo Derecho del mar”, en *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas actores y factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, p 298, nota al pie núm. 2, refiere que en la práctica estatal, esta es la posición de los EEUU y del Reino Unido, que defienden que, por ejemplo, los levantamientos hidrográficos y la recolección de información usada para fines militares, no deben considerarse como investigación científica marina y, por tanto, no deben quedar sujetos a la jurisdicción del Estado ribereño en la ZEE. La *Ley de Operaciones Navales: manual del Comandante* (Edición de julio de 2007), de los Estados Unidos, NWP 1-1 4M/MCWP 5-1 2.1/COMDTPUB P5800.7A, p 2-10, indica que debido a que todos los buques y aeronaves, incluyendo buques de guerra o aeronaves militares, gozan de las libertades de navegación y sobrevuelo...la existencia de una ZEE en una región de operaciones navales no debe, por sí misma, generar inquietudes operacionales al comandante naval.

<sup>107</sup> HAYASHI, M., “Military and intelligence gathering activities...” op. cit., p. 130. En igual sentido, se pronuncian: SOONS, A.H.A., *Marine scientific research and the Law of the sea*, Kluwer, The Hague, 1982, p. 157. PEDROZO, R.P., “Coastal State jurisdiction over marine data collection in the exclusive economic zone”, en *Military activities in the EEZ: a U.S.-China dialogue on security and international Law in the maritime commons*, U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute, Newport, n° 7, 2010, p. 25.



Un punto de vista antagónico al expresado se mantiene, entre otros Estados<sup>108</sup>, por China, para la cual, los levantamientos hidrográficos son parte de la investigación científica marina y tienen normas específicas comunes<sup>109</sup>. Según GUIAFANG, si los levantamientos hidrográficos o los estudios militares se excluyeran del ámbito de la investigación científica marina, esta situación llevaría al colapso del régimen de aquella, particularmente en la ZEE<sup>110</sup>. El argumento de base que sustenta las tesis chinas, consiste en que como la ZEE había sido considerada parte de alta mar, carece de sentido establecer tal zona, máxime cuando ésta sirve de *colchón* a efectos de defensa<sup>111</sup>.

La investigación científica marina comprende aquellas actividades desarrolladas en el océano y las aguas costeras para ampliar el conocimiento del medio marino. Incluye la oceanografía, biología marina, investigación pesquera, perforación y extracción de muestras científico oceánica y prospección científica geológica/geofísica. Sin embargo, la exploración de recursos, prospecciones y levantamientos hidrográficos son difíciles de distinguir, en la práctica, de las actividades de investigación científica marina<sup>112</sup>.

---

<sup>108</sup> La Ley iraní de 2 de mayo de 1993, sobre zonas marítimas (ratificada por la Asamblea Consultiva Islámica el 20 de abril de 1993 y aprobada el 2 de mayo de ese mismo año por el Consejo de Guardianes), Boletín del Derecho del Mar, diciembre 1993, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Oficina de Asuntos Legales ONU, núm. 24, pp. 9-13, dispone en su artículo 16 (actividades prohibidas), que 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. La citada norma se halla disponible en: [https://visit.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bulsp24.pdf](https://visit.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bulsp24.pdf).

<sup>109</sup> JILU, W., "The concept of marine scientific research", en *Military activities in the EEZ: a U.S.-China dialogue on security and international Law in the maritime commons*, U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute, Newport, n° 7, 2010, p. 65.

<sup>109</sup> La oposición China a que se realicen las actividades militares hidrográficas o de estudio por buques extranjeros, sin el consentimiento del Gobierno, puede apreciarse en diversas normas y así, la Ley de la República Popular China sobre la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental aprobada en 1998 declara que todas las organizaciones internacionales, organizaciones o individuos extranjeros deben obtener aprobación por las autoridades competentes de la República Popular China para llevar a cabo investigación científica marina en su zona económica exclusiva y en su plataforma continental, y deben cumplir con las leyes y normas de la República Popular China (artículo 9). La Ley de Estudios y mapas de 2002, establece la necesidad de aprobación de la autoridad competente para llevar a efecto actividades de estudio o científicas (artículo 7). En esta línea, las Medidas de Gestión Temporal sobre Actividades de Estudios y Mapas realizados por Organizaciones o Personas Extranjeras, de 19 de enero de 2007, incrementa el control sobre las actividades que regula para salvaguardar los intereses y la seguridad nacional (artículo 1); los artículos 4 a 6 de dicha norma designan las autoridades competentes para autorizar los estudios y las condiciones para su concesión.

<sup>110</sup> GUIAFANG, X., "Surveys and research activities in the EEZ: issues and prospects", en *Military Activities in the EEZ: a U.S.-China dialogue on security and international Law in the maritime commons*, U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute, Newport, n° 7, 2010, p. 100.

<sup>111</sup> GUIAFANG, X., "China and the Law of the sea: an update", en *International Law and military operations*, M.D. Carsten (ed.), U.S. Naval War College, Newport, vol. 84, 2008, p. 105.

<sup>112</sup> BATEMAN, S., "Hydrographic surveying in the EEZ: differences and overlaps with marine scientific research", *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005, pp. 164 y 165. CONDE PÉREZ, E., *La investigación científica marina...* op. cit., p. 31, indica que la referencia a la investigación científica marina con fines pacíficos parece albergar el propósito de excluir las investigaciones de naturaleza militar, aunque no de modo claro.

Como observan ROACH y SMITH, aunque los medios de recolección de datos usados en los estudios militares pueden algunas veces ser los mismos que los utilizados en la investigación científica marina, la información obtenida de tales actividades, en atención a la clasificación de seguridad, se entiende que no es para uso de la comunidad científica general, sino para su utilización por los militares<sup>113</sup>. En esta medida, no parece que el principio aplicable a las investigaciones de carácter científico, recogido en el artículo 246.3 CNUDM, relativo que el objeto de aquéllas ha de consistir en aumentar el conocimiento científico del medio marino en beneficio de toda la humanidad, fuera aplicable a los estudios y prospecciones militares, si bien, en determinados casos, en los cuales los datos obtenidos de estas últimas investigaciones carecen de grado alguno de clasificación y están destinados a su divulgación general, se haría sumamente difícil la distinción.

Las actividades de investigación científica marina llevadas a cabo por buques de guerra, podrían ser objeto del régimen prevenido en la Parte XIII, que supedita su realización exclusivamente a la persecución de fines pacíficos, utilización de métodos científicos, no interferencia con otros usos legítimos del mar, respeto a los reglamentos pertinentes (artículo 240 CNUDM); y al consentimiento del ribereño, bien ordinario (artículo 246.2 CNUDM), o en su caso, reforzado (artículo 246.5 CNUDM), del ribereño cuando se realice en la ZEE o en la plataforma continental. Por el contrario, parece que en ningún caso, resultarían acordes a Derecho las aludidas actividades de investigación científica, si el fin perseguido por las mismas fuera ilegítimo. Así lo ha considerado Australia en un supuesto análogo, consistente en la presunta utilización de la segunda fase del Programa de Investigación de Ballenas por parte de Japón, bajo permiso especial en la Antártida (JARPA II), para cazar aquéllas, en contra de las obligaciones que había asumido internacionalmente respecto a la protección de los cetáceos y del medio ambiente, asunto que dio lugar a la presentación el 31 de mayo de 2010, de una demanda de Australia contra Japón ante la Corte Internacional de Justicia, aún pendiente de sentencia<sup>114</sup>.

Sin embargo, según nuestra opinión, la realización de actividades hidrográficas militares, pese a que puedan aplicar igualmente métodos científicos, al no aparecer reguladas específicamente en la Convención, habrían de quedar sometidas al régimen general de la ZEE, y por consiguiente, al principio de libertad de navegación y otros usos internacionalmente legítimos vinculados a aquélla del artículo 58.1 CNUDM<sup>115</sup>.

---

<sup>113</sup> ROACH, J.A. y SMITH, R.W., "Excessive maritime claims", *International Law Studies*, vol. 66, 1994, p. 248.

<sup>114</sup> Whaling in the Antarctic (Australia v. Japan). Order of 13 July 2010. Reports 2010.

<sup>115</sup> Discrepan de la consideración expuesta VALENCIA, M.J. y AKIMOTO, K., "Guidelines for navigation and overflight in the exclusive economic zone", *Marine Policy*, vol. 30, 2006, p. 710, los cuales, muestran una postura favorable a la exigencia de consentimiento del Estado ribereño para llevar a efecto los levantamientos hidrográficos, e indican que *coastal State consent for hydrographic surveying in its EEZ should normally be granted unless the surveys fall within one of the consent categories in Article 246.5 of the 1982 UNCLOS*.

### **3. Colocación de artefactos e instalaciones**

El artículo 60 CNUDM, dispone en general que en la ZEE, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de islas artificiales; instalaciones y estructuras para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales e instalaciones y estructuras que puedan interferir en los derechos del ribereño en la zona.

La colocación de ciertos tipos de artefactos, instalaciones y estructuras para fines militares<sup>116</sup> podría quedar amparada en el artículo 58.1 al ser considerados usos análogos (*tales como*, indica el precepto), a la colocación de cables y tuberías submarinos, compatibles con las demás disposiciones de la Convención<sup>117</sup>. Así, para RAUCH, el tendido de sistemas acústicos o de hidrófonos sobre la plataforma continental, que constituyen redes de largo alcance acústico para la detección de artefactos, pueden ser subsumidos bajo la libertad de colocación de cables, dadas sus funciones de transmisores electrónicos de impulsos e información a terminales u otros elementos comunes de recepción<sup>118</sup>.

Cuestión diferente sería la de la utilización de las instalaciones con fines de inteligencia militar, es decir, con objeto de obtener información sobre las actividades marítimas y el tráfico de buques de terceros Estados, pues parece que en este caso dicho uso sería ilegítimo, y en un contexto de crisis o tensión internacional el ataque a aquéllas podría incluso llegar a quedar amparado como un acto de legítima defensa. En efecto, la Corte Internacional de Justicia, ha tenido ocasión de pronunciarse mediante sentencia de 6 de noviembre de 2003, en un supuesto análogo al enunciado, al resolver el asunto de los ataques de Estados Unidos, producidos entre finales de 1987 y principios de 1988, contra plataformas petrolíferas situadas en la ZEE iraní, respecto de los cuales, Estados Unidos esgrimió ante la Corte, entre otros argumentos (ataques previos por parte de Irán a dos buques estadounidenses), que existían evidencias directas de que eran utilizadas

---

<sup>116</sup> Han de tenerse en cuenta las previsiones del Tratado de 11 de febrero de 1971, sobre la prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, al que España se adhirió por Instrumento de 23 de junio de 1987 (BOE núm. 265, de 5 de noviembre). En dicho Tratado se indica que: Artículo 1. 1. *Los Estados partes en el presente tratado se comprometen a no instalar ni emplazar en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, más allá del límite exterior de una zona de los fondos marinos definida en el artículo II, armas nucleares ni ningún otro tipo de armas de destrucción en masa, así como tampoco estructuras, instalaciones de lanzamiento ni otras instalaciones destinadas expresamente a almacenar, ensayar o utilizar dichas armas;* y Artículo 2. *A los efectos del presente tratado, el límite exterior de la zona de los fondos marinos a que se refiere el artículo I coincidirá con el límite exterior de doce millas de la zona mencionada en la parte II de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, firmada en Ginebra el 29 de abril de 1958 (RCL 1971\2296 y NDL 30784), y se medirá de conformidad con lo dispuesto en la sección II de la parte I de dicha Convención y conforme al derecho internacional.*

<sup>117</sup> El uso de aparatos, instalaciones y estructuras con un propósito militar aparece mínimamente publicitado por obvias razones, aparte del hecho bien conocido, que tanto EEUU como USSR emplearon respectivamente, el *Sonar Surveillance System* (SOSUS), y el *Soviet Ocean Surveillance System* (SOSS), en la plataforma continental de EEUU, en el Mar del Norte y en el Mediterráneo.

<sup>118</sup> RAUCH, E., "Military uses of the oceans", *German Yearbook of International Law*, vol. 28, 1985, pp. 256 y 257.

para recolectar información con fines de inteligencia, sobre la navegación de buques, y que servían de enlaces militares para coordinar a las fuerzas navales iraníes (parágrafo 74). Al no quedar demostrado según la Corte, que se realizaran tales actividades militares en las aludidas plataformas (parágrafo 76), el Tribunal entendió que los ataques de Estados Unidos no podían calificarse como actos de protección de sus intereses esenciales de seguridad (parágrafo 155.1), luego *a sensu contrario*, si hubiera quedado demostrada la utilización militar de las plataformas con fines de inteligencia, resultaría plausible sostener que el ataque a aquéllas, precisamente por la ilegitimidad de dicho uso, pudiera estar justificado<sup>119</sup>.

En concreto, respecto a los artefactos de ayuda a la navegación para submarinos y otros barcos de guerra, TREVES sostiene que se pueden considerar incluidos en la mención *usos del mar internacionalmente legítimos... vinculados a la operación de buques*, del artículo 58.1 CNUDM<sup>120</sup>. Un tipo de aparatos cuyo uso puede asociarse a fines militares, es el de los instrumentos marinos desechables, que pueden ser empleados por ejemplo, para el acopio de información en operaciones navales. Los barcos de guerra, al igual que los barcos de investigación emplean rutinariamente tales instrumentos, los cuales, cuando sean usados por los barcos de guerra para actividades de estudio u otros propósitos relacionados con la navegación, consideramos que podrían encuadrarse en la mención del artículo 58.1 CNUDM, *otros usos del mar internacionalmente legítimos vinculados a la operación de buques*<sup>121</sup>.

El criterio determinante para dilucidar cual haya de ser el régimen aplicable en la actividad de colocación de artefactos o instalaciones de cualquier tipo, podría depender del uso al que aquéllos sean aplicados, pues en el caso, de que se emplearan con fines de investigación científica, generalmente se hallarían sometidos a la necesidad de consentimiento por el Estado ribereño (artículo 246 CNUDM)<sup>122</sup>. LARSON considera que aunque las posibilidades de uso de las instalaciones y estructuras son casi ilimitadas, la CNUDM claramente intenta circunscribirlas a aquéllas dedicadas a fines económicos y pacíficos, si bien, existe una enorme dificultad a la hora de precisar si el uso a que se destinan aquéllas es o no legítimo<sup>123</sup>.

<sup>119</sup> Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America), Judgment of 6 November 2003, 1949: ICJ Reports 2003.

<sup>120</sup> TREVES, T., "Military installations, structures and devices on the seabed", *American Journal of International Law*, vol. 74, 1980, pp. 842 y 843. ZEDALIS, R.J., "Military installations, structures, and devices on the continental shelf: a response", *American Journal of International Law*, vol. 75, n° 4, 1981, p. 933, en el contexto de la guerra fría, ante el peligro que suponía la instalación de misiles nucleares submarinos por parte de la Unión Soviética, abogaba por la legalidad del uso de dispositivos de escucha y sostenía que *it would seem to approach any suggestion that current or proposed international law permits foreign states to emplace military objects on another state's continental shelf with the greatest of circumspection*.

<sup>121</sup> KRASKA, J., "Oceanographic and naval deployments of expendable marine instruments under US and international law", *Ocean Development and International Law*, vol. 20, 1995, p. 329.

<sup>122</sup> El artículo 246.2 CNUDM, señala que la investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se realizará con el consentimiento del Estado ribereño.

<sup>123</sup> LARSON, D.L., "Security issues and the Law of sea general framework", *Ocean Development and International Law*, vol. 15, 1985, pp. 124 y 125, aquél señala que *the possibility that some of these*

Las actividades consistentes en la colocación de minas u otros artefactos explosivos o sistemas de armas, según nuestro criterio, no estaría justificado incluirlas en los artículos 88 y 301 CNUDM, puesto que no pueden considerarse usos pacíficos del mar conforme a los citados preceptos, al interferir seriamente en el ejercicio de la libertad de navegación y en otros derechos de la ZEE (artículo 58 CNUDM)<sup>124</sup>, excepto en el caso de legítima defensa. No obstante lo expresado, la Corte Internacional de Justicia, al dirimir la controversia entre el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Albania en el asunto del *Canal de Corfú*, mediante Sentencia de 9 de abril de 1949, parece que fundamenta la responsabilidad de Albania no por haber tendido un campo de minas en aguas albanesas, sino por el hecho de no haberlo notificado a los navegantes<sup>125</sup>.

## VI. CONCLUSIONES

Los contornos de lo que haya de entenderse por actividades militares, su propio alcance y extensión, aparecen borrosos e imprecisos, pues no existe ningún instrumento internacional específico que haya acometido la regulación de tan controvertido asunto. En sede doctrinal han sido variadas las respuestas dadas al tratar de fijar el contenido y los límites de dichas actividades, pero lo que subyace del común de todas ellas, son los vanos, y a veces forzados intentos, por reconducirlas a preceptos contenidos en la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar, los cuales, han sido concebidos para ser aplicados a otras actividades que no pueden calificarse como militares.

El vacío normativo existente, parece traer causa de un consenso tácito y latente durante la gestación de la Convención sobre el Derecho de Mar, pues se percibe que las potencias marítimas intervinientes en la Tercera Conferencia, eludieron abordar un asunto como el de las actividades militares, que se presentaba complicado y podía constituir una fuente de conflicto irresoluble.

Respecto a las actividades militares que pudieran realizarse en el mar territorial y las aguas interiores, no plantea especiales dificultades la admisión, confirmada por la práctica judicial internacional y la mayoría de la doctrina, de que el principio de soberanía que se ejerce por el Estado ribereño en los aludidos espacios, lleva a la exigencia de autorización por aquél, de cualquier actividad que exceda del mero paso

---

*offshore installations might also be used for intelligence gathering, submarine monitoring, and military installations certainly exists.*

<sup>124</sup> En el asunto de las *Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua*, Nicaragua v. Estados Unidos, la Corte Internacional de Justicia declaró que la colocación de minas en el mar territorial de Nicaragua por parte de EEUU, violaba entre aquéllos, el principio del no uso de la fuerza y de la libertad de navegación (CIJ 1986). Aunque el asunto se refería a las minas en el mar territorial, el argumento usado por la CIJ, podría extrapolarse a la ZEE.

<sup>125</sup> Corfu Channel Case, Judgment of April 9<sup>th</sup>, 1949: ICJ Reports 1949, p. 22, se indica que *The obligations incumbent upon the Albanian authorities consisted in notifying, for the benefit of shipping in general, the existence of a minefield in Albanian territorial waters and in warning the approaching British warships of the imminent danger to which the minefield exposed them.*

inocente. Eso sí, teniendo en cuenta que no resulta acorde con la Convención la exigencia de autorización previa al ejercicio del derecho de paso.

La apuntada interpretación restrictiva de lo que constituyen las actividades militares, en el mar territorial y en las aguas interiores, reviste especial interés cuando aquéllas se entremezclan con el derecho de paso inocente del buque de guerra por el mar territorial, dado que el simple hecho del paso de varios buques de guerra en formación por zona de conflicto, puede suponer implícitamente la realización de un ejercicio o de una actividad militar, disuasoria o conminatoria, respecto al Estado ribereño, que impida calificar el paso como inocente. Lo determinante en estos supuestos, parece que debe ser la apreciación del conjunto de circunstancias concurrentes en el caso concreto que se analiza.

Los problemas derivados de la indefinición del alcance de las actividades militares, se agudizan en un espacio marítimo como la zona económica exclusiva, en el cual, a la división doctrinal en torno a su naturaleza jurídica, se suma la falta de regulación expresa de dichas actividades. Parece que dentro de los usos legítimos y pacíficos del mar, han de resultar comprendidas todas las actividades militares, puesto que éstas, objetivamente consideradas, no tienen porqué conllevar indefectiblemente un acto hostil, una agresión, o determinado perjuicio para un tercer Estado. En esta medida, y pese a que, en algunos casos, la práctica internacional demuestre lo contrario, las actividades militares en la zona económica exclusiva de otros Estados, no requeriría de ninguna autorización previa; y tampoco resultaría irrazonable sostener que dichas actividades serían lícitas, en tanto en cuanto, no interfirieran con otros usos o derechos protegidos por la Convención.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- AMBOS, K., *Inmunidades en Derecho (penal) nacional o internacional*, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.
- ARIAS SCHREIBER, A., *The exclusive economic zone: its legal nature and the problem of military uses*, en *The exclusive economic zone: a Latin American perspective, foreign relations of the third world*, Boulder, Colorado, 1984.
- BATEMAN, S., “Hydrographic surveying in the EEZ: differences and overlaps with marine scientific research”, *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005.
- BOCZEK, B.A., “Peaceful purposes provisions of the United Nations Convention on the Law of the sea”, *Ocean Development and International Law*, vol. 20, 1989.
- “Peacetime military activities in the exclusive economic zone of third countries”, *Ocean Development and International Law*, vol. 19, 1988.
- BOLESTA-KOZIEBRODZKI, L., *Le Droit d’asile*, A. W. Sythoff, Leyden, 1962.
- BOU FRANCH, V.E., “El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, *Anuario de Derecho Marítimo*, nº 11, 1994.
- CARNERERO CASTILLA, R., *El régimen jurídico de la navegación por la zona económica exclusiva*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho. Universidad Complutense, Madrid, 1999.
- CASTELLANOS RUIZ, E. y RODRIGUEZ RODRIGO, J., “Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil: de la extensión y límites de la jurisdicción de los tribunales civiles (arts. 36 a 39 LEC)”, *Revista para el Análisis del Derecho*, nº 368, 2006.
- CAVE DE LA MAZA, R., “Los usos militares de la zona económica exclusiva”, *Revista de Marina*, vol. 115, nº 843, 1998, <http://revistamarina.cl/revistas/1998/2/rosecave.pdf>.
- CHEVALIER, C., *Gobernanza del Mar Mediterráneo: estatus legal y perspectivas*, Unión Mundial para la Naturaleza. Centro de Cooperación del Mediterráneo (UICN-Med), Málaga, 2005.
- CRANCH, W., *Reports of cases argued and adjudged in the Supreme Court of the United States*, volume VII, Banks Law Publishing, New York, 1911.
- DAILLIER, P. y PELLET, A., *Droit international public*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2002.

DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L., *Derecho del mar*, volumen I, Universidad de Alcalá de Henares, Facultad de Derecho, Publicaciones del Departamento de Derecho Internacional Público, Alcalá de Henares (Madrid), 1983.

- *Derecho internacional marítimo*, Ariel, Esplugues de Llobregat (Barcelona), 1970.

DE FARAMIÑAN GILBERT, J.M. y GUTIÉRREZ CASTILLO, V.L. “Una nueva zona jurisdiccional en el Mediterráneo: la zona de protección ecológica francesa”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, nº 8, 2004.

DE GUTTRY, A., *Lo status della nave da guerra in tempo di pace: regime della navigazione e disciplina delle attività coercitive profili di Diritto internazionale*, Giuffrè, Milan, 1994.

DE MURALT, R.W.G., “The military aspects of the new Law of Sea Convention”, *Netherlands Law Review*, vol. 32, 1985.

DE YTURRIAGA BARBERÁN, J.A., *Ámbitos de jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar: una perspectiva española*, Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1996.

- *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: una perspectiva española*, Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1993.

DEGAN, V.D., *Internal waters*, Netherlands Yearbook of International Law, volume 17, 1986.

DIEZ DE VELASCO, M., *Instituciones de Derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2009.

- *Instituciones de Derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2003.

DUPUY, R.J. y VIGNES, D., *A handbook on the new Law of the sea*, Académie de Droit International, Hudeersfield (England), 1991.

ESCUADERO ESPINOSA, J.F., “El régimen jurídico de la navegación en aguas interiores marítimas españolas”, en *Mares y océanos en un mundo en cambio: tendencias jurídicas, actores y factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007.

ESPALIÚ BERDUD, C. y CASADO RAIGÓN, R., “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LVII, nº 2, 2005.



FARIÑA GUTIÁN, F., *El buque de guerra ante el Derecho internacional*, Editorial Naval, Madrid, 1941.

FERNÁNDEZ BEISTEGUI, C.F., “Aspectos parciales del régimen jurídico de la navegación: los servicios de tráfico marítimo y los sistemas automáticos de identificación de buques”, *Anuario de Derecho Marítimo*, nº 19, 2002.

FRANCIONI, F., “Peacetime use of force, military activities, and the new Law of the sea”, *Cornell International Law Journal*, vol. 18, 1985.

FROMAN, F.D., “Uncharted waters: non-innocent passage of warships in the territorial sea”, *San Diego Law Review*, vol. 21, nº 3, 1984.

GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SORÓA, J.M., *Manual de derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006.

GABALDÓN GARCÍA, J.L., “Anotaciones sobre el régimen de policía de la navegación marítima y por agua en el Derecho español”, *Anuario de Derecho Marítimo*, nº 13, 1996.

GALDORISI, G.V. y KAUFMAN, A.G., Military activities in the exclusive economic zone: preventing uncertainty and defusing conflict, *California Western International Law Journal*, vol. 32, nº 2, 2002.

GARCÍA ARIAS, L., “El tránsito inocuo de los buques de guerra”, en *Estudios de Historia y doctrina del Derecho Internacional*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1964.

GHAFUR HAMID, A. y MAUNG SEIN, K., “Striking a balance between the rights of coastal State in its exclusive economic zone and freedom of navigation of other states: a critical analysis”, *Asian Journal of International Law*, vol. 2, Issue 1-2, 2007.

GIDEL, G., *Le Droit international public de la mer: le temps de paix*, tomo II, Les eaux intérieures, Les Établissements Mellottée, Châteauroux, 1932.

GONZÁLEZ PÉREZ, M., “Investigación científica marina y nuevo Derecho del mar”, en *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas actores y factores*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007.

GUIAFANG, X., “China and the Law of the sea: an update”, en *International Law and military operations*, M.D. Carsten (ed.), U.S. Naval War College, Newport, vol. 84, 2008.

- “Surveys and research activities in the EEZ: issues and prospects”, en *Military Activities in the EEZ: a U.S.-China dialogue on security and international Law in*

*the maritime commons*, U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute, Newport, nº 7, 2010.

GUTIÉRREZ CASTILLO, V.L., *España y sus fronteras en el mar: estudio de la delimitación de sus espacios marítimos*, Dykinson, Madrid, 2004.

HAYASHI, M., “Military and intelligence gathering activities in the EEZ: definition of key terms”, *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005.

JILU, W., “The concept of marine scientific research”, en *Military activities in the EEZ: a U.S.-China dialogue on security and international Law in the maritime commons*, U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute, Newport, nº 7, 2010.

JIMÉNEZ PIERNAS, C., *Introducción al Derecho internacional público: práctica de España y de la Unión Europea*, Tecnos, Madrid, 2011.

KRASKA, J., “Oceanographic and naval deployments of expendable marine instruments under US and international law”, *Ocean Development and International Law*, vol. 20, 1995.

KWIATKOWSKA, B., “Military uses in the EEZ –a reply to A.V. Lowe”, *Marine Policy*, vol. 11, 1987.

- *The 200 mile exclusive economic zone in the new Law of the sea*, Martinus Nijhoff, Boston. London, 1989.

LACLETA MUÑOZ, J.M., *Las fronteras de España en el mar*, Real Instituto Elcano, Documento de Trabajo, nº 34, 2004, <http://www.realinstitutoelcano.org/documentos/121/121.pdf>.

LAGONI, R., “Internal waters, seagoing vessels in”, en *Encyclopedia of Public International Law*, BERNHARDT, R. (ed.), volume 11, North Holland, 1989.

LARSON, D.L., “Security issues and the Law of sea general framework”, *Ocean Development and International Law*, vol. 15, 1985.

LÓPEZ MARTÍN, A.G., “Las inmunidades del Derecho internacional: su aplicación en España”, *Cuadernos de Derecho Público*, nº 6, 1999.

MESEGUER SÁNCHEZ, J.L., “Convenios bilaterales de pesca”, en *La actual revisión del Derecho del mar*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1974.

- “El derecho de persecución en alta mar: ¿derecho del Estado ribereño? o ¿excepción a la libertad de los mares?”, *Revista Española de Derecho Militar*, nº 77, 2001.

- *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del mar*, Marcial Pons, Madrid, 1999.

MORRIS, M.A., "Military aspects of the exclusive economic zone", *Ocean Yearbook, The University of Chicago Press*, vol. 3, 1982.

NGANTCHA, F., *The right of innocent passage and the evolution of the international Law of the sea*, Pinter, London, 1990.

ORIHUELA CALATAYUD, E., *España y la delimitación de los espacios marítimos*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, Murcia, 1989.

ORREGO VICUÑA, F., *La zona económica exclusiva: régimen y naturaleza jurídica en el Derecho internacional*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991.

ORTIZ GARCÍA, M., *La conservación de la biodiversidad marina: las áreas marinas protegidas*, Comares: Granada, 2002.

OXMAN, B.H., "Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer", *Annuaire Français de Droit International*, vol. 28, 1982.

OXMAN, B.H., "The regime of warships under the United Nations Convention on the Law of the sea", *Virginia Journal of International Law*, vol. 24, 1984.

PEDROZO, R.P., "Coastal State jurisdiction over marine data collection in the exclusive economic zone", en *Military activities in the EEZ: a U.S.-China dialogue on security and international Law in the maritime commons*, U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute, Newport, nº 7, 2010.

PHARAND, D. y APPLEBAUM, B., *Rights of the coastal state over fisheries in the EEZ: Canadian perspective*, en *The continental shelf and the exclusive economic zone*, Martinus Nijhoff, Dordrecht (Netherlands), 1993.

PUEYO LOSA, J., "La libertad de navegación por la Zona Económica Exclusiva", *Revista Española de Derecho Internacional (REDI)*, vol. XXX, nº 2-3, 1977.

PULIDO BEGINES, J.L., *Instituciones de derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009.

QUEDEUDEDEC, J.P., *Zone économique exclusive et forces aéronavales*, Academy the Droit International: colloque 1981, 1985.

QUINTANA ARANGUREN, J.J. y GUZMÁN CARRASCO, G., "De espaldas al Derecho internacional: Colombia y la inmunidad de jurisdicción de los Estados", *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, nº 8, 2006.

- RAUCH, E., "Military uses of the oceans", *German Yearbook of International Law*, vol. 28, 1985.
- RIQUELME CORTADO, R., *España ante la Convención del Derecho del mar: las declaraciones formuladas*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1990.
- RIU I FORTUNY, R., *Las competencias de las Comunidades Autónomas sobre los espacios marítimos*, [http://www.idpbarcelona.net/docs/public/iccaa/2001/2\\_parte/espaciosmaritimos.pdf](http://www.idpbarcelona.net/docs/public/iccaa/2001/2_parte/espaciosmaritimos.pdf).
- ROACH, J.A. y SMITH, R.W., "Excessive maritime claims", *International Law Studies*, vol. 66, 1994.
- ROSE, S.A., "Naval activity in the EEZ-troubled waters ahead?" *Naval Law Review*, vol. XXXIX, 1990.
- ROTHWELL, D.R. y STEPHENS, T., *The international Law of the sea*, Hart Publishing, Oxford. Portland (Oregon), 2010.
- ROTHWELL, D.R., "Innocent passage in the territorial sea: the UNCLOS regime and Asia Pacific State practice", en *Navigational rights and freedoms and the new Law of the sea*, Martinus Nijhoff, The Hage. London. Boston, 2000.
- ROUSSEAU, C., "Chronique des faits internationaux", *Revista General de Derecho Internacional Público*, 1986.
- SCOVAZZI, T., *Elementi di Diritto internazionale del mare*, Giuffrè, Milano, 2002.
- *The evolution of International Law of the sea: new issues, new challenges*, Recueil des cours, Academy of International Law, La Hague, vol. 286, Martinus Nijhoff Publishers, 2001.
- SKARIDOV, A.S., "Naval activity in the foreing EEZ-the role of terminology in law regime", *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005.
- SOONS, A.H.A., *Marine scientific research and the Law of the sea*, Kluwer, The Hague, 1982.
- SUCHARITKUL, S., "Sexto informe sobre las inmunidades jurisdiccionales de los estados y de sus bienes", *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1984*, volumen II, primera parte, documento A/CN.4/376 y Add.1 y 2, Naciones Unidas, Nueva York, 1986.
- TANAKA, Y., "The international Law of the sea", *Cambridge University Press*, 2012.

- TREVES, T., "Military installations, structures and devices on the seabed", *American Journal of International Law*, vol. 74, 1980.
- TRUVER, S.C., "The Law of sea and the military use of the oceans in 2010", *Louisiana Law Review*, vol. 45, Issue 6, 1985.
- VALENCIA, M.J. y AKIMOTO, K., "Guidelines for navigation and overflight in the exclusive economic zone", *Marine Policy*, vol. 30, 2006.
- VAN DYKE, J.M., "Military ships and planes operating in the exclusive economic zone of another country", *Marine Policy*, vol. 28, Issue 1, 2004.
- VIDAL Y BLANCA, J. y LORENTE Y VALCÁRCEL, C., *Justicia de Marina: Leyes de atribuciones de los Tribunales y de Enjuiciamiento militar de la Marina y Código Penal de la Marina de Guerra*, Imprenta y Litografía del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús, 1896.
- VINCENT, P., *Droit de la mer*, Larcier, Bruxelles, 2003.
- XIAOFENG, R. y XIZHONG, C., "A Chinese perspective", *Marine Policy*, vol. 29, Issue 2, 2005.
- YANG, H., *Jurisdiction of the coastal state over foreign merchant ships in internal waters and the territorial sea*, Springer, Berlin. Heidelberg, 2006.
- ZEDALIS, R.J., "Military installations, structures, and devices on the continental shelf: a response", *American Journal of International Law*, vol. 75, n° 4, 1981.