

NAVEGACION Y SOBREVUELO DE BUQUES Y AERONAVES MILITARES

Jaime Swett Lacalle
Capitán de Fragata

Condición legal de los buques de guerra

Definición. Se entiende por buque de guerra todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado, que lleve los signos exteriores 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 y cuya dotación está sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

Se considera territorio nacional de Chile a todo buque de guerra chileno y a toda nave mandada por un oficial que pertenezca a la Marina de Guerra.¹

Inmunidad. Los buques de guerra, como también los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial, gozan en alta mar de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón. Sin embargo, esta norma es aplicable a todos los espacios marítimos en que se encuentre un buque de guerra, excepto en cuanto al cumplimiento de las normas de paso por el mar territorial y aguas interiores.²

El paso es el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuario fuera de las aguas interiores, o dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de las radas o instalaciones portuarias o salir de ellas. El paso debe ser rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o sean realizados con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.³

La inmunidad de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales implica que la policía y las autoridades portuarias pueden abordar estos buques sólo con el permiso de su respectivo comandante, quien no puede ser obligado a aceptar un registro o inspección a bordo ni a izar la bandera de otro Estado. Más aún, dichos buques son inmunes al arresto, están exentos de impuestos y reglamentos extranjeros y ejercen el control exclusivo sobre todos los pasajeros y tripulación con respecto a los actos realizados a bordo.⁴

¹ Convención sobre el Derecho del Mar (Convemar), de 1982, art. 29, y Código de Justicia Militar de Chile, art. 328.

² Convemar, arts. 32, 95 y 96 y Enrique Pascal en Derecho Internacional Marítimo, tomo 1, p. 107.

³ Convemar, art. 18.

⁴ The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, NWP 9 (rev.A) FMFM 1-10, p. 2-1.

Cuando un buque de guerra o de Estado destinado a fines no comerciales no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y aguas interiores y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño puede exigirle que salga inmediatamente de dichas aguas.⁵

El Estado del pabellón incurre en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento, por un buque de guerra u otro buque de Estado destinados a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y aguas interiores.⁶

Condición legal de las aeronaves militares

Definición. La definición de aeronave militar no está expresamente señalada en los tratados internacionales, pero se acepta que pertenezca a las Fuerzas Armadas de un Estado, que tenga los signos militares exteriores de su nacionalidad, que esté bajo el mando y tripulada por personal sometido a las Fuerzas Armadas regulares.⁷

Inmunidad. Las aeronaves militares son aeronaves de Estado a las cuales les son aplicables las normas de derecho internacional acerca del privilegio de inmunidad o extraterritorialidad de los buques de guerra; sin embargo, si una aeronave militar vuela sobre el territorio de otro Estado sin autorización no se le aplica dicho privilegio y queda sometida al derecho común, excepto cuando deba hacerlo por fuerza mayor.⁸

De acuerdo a lo anterior, las aeronaves militares tienen inmunidad soberana respecto a los registros e inspección, pero no deben sobrevolar el territorio de otro Estado sin autorización, lo que incluye el espacio aéreo existente sobre las aguas interiores y el mar territorial. Además, las autoridades nacionales no deben abordar una aeronave militar de otro Estado sin la autorización del comandante de ella; si éste no puede certificar el cumplimiento de los reglamentos aduaneros, de inmigración o de sanidad nacionales, a la aeronave se le puede ordenar que salga inmediatamente del territorio nacional.⁹

Navegación y sobrevuelo en aguas interiores

Soberanía del Estado ribereño. Debido a que el Estado ribereño ejerce sin limitaciones su soberanía en las aguas interiores, que incluyen a los puertos, como también en el espacio aéreo sobre ellas, y que en este caso la tierra y el agua se encuentran sometidos al mismo régimen jurídico, ningún Estado extranjero tiene derecho a navegar o sobrevolar las aguas interiores si el Estado al cual pertenecen no lo autoriza expresamente, excepto cuando deban hacerlo por fuerza mayor.¹⁰

⁵ Convemar, art. 30.

⁶ Idem, art. 31.

⁷ Eduardo Hamilton, en "Manual de Derecho Aéreo", p. 178, y The Commander's..., p. 2-2.

⁸ Eduardo Hamilton, op. cit., pp. 166, 167 y 172, y Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944, modificado, art. 3.

⁹ The Commander's..., p. 2-2.

¹⁰ Enrique Pascal, op. cit., p. 433, y Eduardo Hamilton, op. cit., p. 165.

El hecho que los derechos nacionales sean absolutos y completos permite que la soberanía nacional en aguas interiores pueda ser ejercida. El Estado tiene derecho a prohibir el acceso de buques de guerra extranjeros a sus aguas interiores, por razones de seguridad, sin que este rechazo implique un acto de hostilidad, sino el libre ejercicio de la propia soberanía.¹¹

Los buques de guerra y aeronaves militares extranjeros en las aguas interiores chilenas se rigen por el Reglamento de Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en las Aguas Territoriales, Puertos, Bahías y Canales de la República de Chile, excepto en lo que respecta al Tratado de Paz y Amistad de 1985, que prima sobre dicho reglamento. La Constitución de 1980 establece que se requiere de una ley para permitir la entrada de tropas extranjeras en el territorio nacional.¹²

Requisitos de ingreso. Terceros Estados deben pedir permiso oficial previo, indicar el número de tripulantes y duración de la estadía, estar sujetos al ceremonial marítimo y al control de la marinería en tierra y respetar la legislación del Estado ribereño relativa a la permanencia, navegación y sanidad. Lo anterior no es obstáculo para que, por razones de seguridad, puedan ser recibidos buques de guerra en lugares prohibidos si están afectados por fuerza mayor, tales como epidemia a bordo o averías graves.¹³

Restricciones a la navegación. Los buques de guerra autorizados para navegar en aguas interiores deben hacerlo sin escalas, excepto las expresamente autorizadas, y en forma rápida e ininterrumpida, aceptándose la detención y fondeo sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o sean realizados con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave. Los submarinos deben navegar en superficie y enarbolar su pabellón.¹⁴

Además, no deben realizar actividades que amenacen o hacer uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño, tales como prácticas con armas, propaganda u obtención de información contra la defensa o seguridad, lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o de dispositivos militares, embarco o desembarco de productos, monedas o personas contraviniendo las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, contaminación intencional y grave, investigación o levantamientos hidrográficos, perturbaciones de comunicaciones u otros servicios o instalaciones u otras actividades sin relación directa con el paso.¹⁵

¹¹ Enrique Pascal, op. cit., pp. 434, 435 y 439.

¹² Constitución Política de Chile, 1980, art. 60 N° 13, complementado por las leyes 18.995 y 19.067, publicadas en el Diario Oficial el 28 de agosto de 1990 y 1 de julio de 1991, respectivamente.

¹³ Enrique Pascal, op. cit., pp. 440, 441 y 461, y The Commander's..., p. 2-2.

¹⁴ Convemar, arts. 18 y 20, y Enrique Pascal, op. cit., p. 417.

¹⁵ Convemar, art.19.

Navegación y sobrevuelo en aguas archipelágicas

Fuera de las vías marítimas archipelágicas y aguas interiores, los buques de todos los Estados, incluyendo los de guerra, gozan del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas; no hay derecho de sobrevuelo a través del espacio aéreo sobre estas aguas. El Estado archipelágico puede suspender temporalmente y en determinadas áreas de estas aguas el paso inocente de buques extranjeros, sin discriminación para la protección de su seguridad.¹⁶

Navegación y sobrevuelo en vías marítimas archipelágicas

Los buques y aeronaves, incluyendo buques de guerra y aeronaves militares, gozan del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, debiendo avanzar sin demora y absteniéndose de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o independencia política del Estado ribereño, como también de actividades que no estén relacionadas con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que sea necesario por fuerza mayor o dificultad grave.¹⁷

Los buques deben cumplir los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar, tales como el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes y los de Prevención, Reducción y Control de Contaminación, y no pueden realizar actividades de investigación o levantamientos hidrográficos sin la autorización previa del Estado ribereño. Las aeronaves deben cumplir las medidas de seguridad del Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.¹⁸

El Estado ribereño puede dictar leyes y reglamentos relativos al paso, pero sin que esto signifique suspender, negar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso. Los submarinos pueden navegar sumergidos y los buques de guerra de superficie pueden realizar actividades necesarias para su seguridad, tales como cambio de formación y lanzamiento y recepción de aeronaves.¹⁹

Navegación y sobrevuelo en el mar territorial

Paso inocente. Los buques de todos los Estados, incluyendo los de guerra, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial, no así las aeronaves, con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores o dirigirse hacia aguas interiores o salir de ellas. El paso debe ser rápido e ininterrumpido; comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o sean realizados con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.²⁰

¹⁶ Idem, arts. 49(2) y 52.

¹⁷ Idem, arts. 39(1), 53(2) y 54.

¹⁸ Idem, arts. 39(2) y (3), 40 y 54.

¹⁹ Convemar, arts. 42(1) y (2), 44 y 54, y The Commander's..., p. 2-4.

²⁰ Convemar, arts. 17 y 18. Ver, definición de paso en el apartado "Inmunidad del buque de guerra".

El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, buen orden o seguridad del Estado ribereño, o sea, que un buque extranjero no realice actividades que signifiquen cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o independencia política; ejercicios o prácticas con armas; actos de propaganda o destinados a obtener información en perjuicio de la defensa o seguridad; lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o dispositivos militares; embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios; actos de contaminación intencional y grave; actividades de investigación o levantamientos hidrográficos; actos dirigidos a perturbar los sistemas de comunicaciones u otros servicios o instalaciones; u otra actividad que no está directamente relacionada con el paso. Los submarinos deben navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.²¹

Los buques extranjeros que ejerzan su derecho de paso inocente, incluyendo los de guerra, deben observar las leyes y reglamentos del Estado ribereño sobre materias tales como seguridad de navegación, tráfico marítimo, conservación de recursos, contaminación y prevención de abordajes en la mar. Los buques de guerra no tienen obligación de señalar su presencia al ejercer el derecho de paso inocente cuando no se dispongan a entrar en aguas interiores, pero nada impide al Estado ribereño reglamentar la navegación de los buques de guerra extranjeros en su mar territorial.²²

Vías marítimas y dispositivos de separación de tráfico. El Estado ribereño puede, cuando sea necesario para la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros, incluyendo los de guerra, ejerzan el derecho de paso inocente, utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico designados o prescritos. Además, puede exigir que los buques-cisternas, de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materias nucleares u otras intrínsecamente peligrosas o nocivas limiten su paso a esas vías marítimas.²³

Restricciones al paso inocente. Las leyes y reglamentos del Estado ribereño no deben imponer requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente, o discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o de aquellos que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste.²⁴

El Estado ribereño puede adoptar las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente y, en el caso de los buques que se dirijan hacia aguas interiores, tiene derecho a adoptar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que está sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas. Además, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, puede suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques

²¹ Convemar, arts. 19 y 20.

²² Convemar, art. 21(1) y (4), y Enrique Pascal, op. cit. p. 377.

²³ Convemar, art 22(1) y (2).

²⁴ Idem, art. 24(1).

extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas.²⁵

Restricciones al sobrevuelo. Al igual que en las aguas interiores, cada Estado posee completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo que hay sobre su mar territorial, por lo que ninguna aeronave militar de otro Estado puede volar dicho espacio sin haber obtenido autorización para ello, excepto cuando deban hacerlo por fuerza mayor.²⁶

Situación nacional. Los buques de guerra y aeronaves militares extranjeros en el mar territorial chileno se rigen por el Reglamento de Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en las Aguas Territoriales, Puertos, Bahías y Canales de la República de Chile, excepto en lo que respecta al Tratado de Paz y Amistad de 1985, que prima sobre dicho reglamento. La Constitución de 1980 establece que se requiere de una ley para permitir la entrada de tropas extranjeras en el territorio nacional.²⁷

Navegación y sobrevuelo en los estrechos

Condición jurídica y aplicación. El régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional, establecido por el derecho internacional, sólo afecta a la soberanía o jurisdicción de las aguas que sean parte del mar territorial, incluyendo su lecho y subsuelo y el espacio aéreo existente sobre ellas que forman tales estrechos. Dicho régimen no afecta al estrecho de Magallanes, como tampoco los derechos de paso en tránsito e inocente.²⁸

Este régimen jurídico no es aplicable a las aguas interiores, zona económica exclusiva ni al alta mar situadas dentro de un estrecho, a los estrechos cuyo paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos, ni a los estrechos por los cuales pasa una ruta de alta mar o que atraviesen una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a características hidrográficas y de navegación.²⁹

Paso en tránsito. En los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte del alta mar o una zona económica exclusiva y otra parte del alta mar o de una zona económica exclusiva, todos los buques y aeronaves, incluyendo los buques de guerra y las aeronaves militares, gozan del derecho de paso en tránsito, el que no debe ser obstaculizado; este derecho no rige cuando el estrecho está formado por una isla de un Estado ribereño del estrecho y su territorio continental y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atravesase una zona económica exclusiva igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.³⁰

²⁵ Idem, art. 25.

²⁶ Convemar, art. 2(2) y Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944, arts. 1 y 3.

²⁷ Constitución Política de Chile de 1980, art. 60 N° 13.

²⁸ Convemar, art. 34, y Enrique Pascal, op. cit. pp. 156-157.

²⁹ Idem, arts. 35-36.

³⁰ Idem, arts. 37 y 38(1).

El paso en tránsito es el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte del alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte del alta mar o de una zona económica exclusiva; sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impide el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.³¹

Los buques y aeronaves que ejerzan el derecho de paso en tránsito, incluyendo buques de guerra y aeronaves militares, pueden hacerlo sin previa autorización del Estado ribereño, debiendo avanzar sin demora y absteniéndose de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o independencia política de los Estados ribereños, como también de actividades que no están relacionadas con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que sea necesario por fuerza mayor o dificultad grave.³²

Los buques deben cumplir los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar, tales como el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes y aquellos de Prevención, Reducción y Control de Contaminación, y no pueden realizar actividades de investigación o levantamientos hidrográficos sin autorización del Estado ribereño. Las aeronaves deben cumplir las medidas de seguridad del Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.³³

Los Estados ribereños pueden dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito en materias de seguridad de la navegación, tráfico marítimo, contaminación, pesca, aduaneros, fiscales, inmigración y sanidad, pero sin que en la práctica tengan el efecto de suspender, negar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso. Los buques y aeronaves deben cumplir con estas leyes y reglamentos, siendo el Estado del pabellón de un buque de guerra o aeronave militar el que incurre en responsabilidad internacional cuando éstos actúen en forma contraria y causen algún daño o perjuicio a los Estados ribereños.³⁴

El significado de la "modalidad normal" establecida en el paso en tránsito no está definido. Por ejemplo, hay opiniones que los submarinos deben navegar en superficie y enarbolando su pabellón, mientras que Estados Unidos considera que los submarinos pueden navegar sumergidos y los buques de guerra de superficie pueden realizar actividades necesarias para su seguridad, tales como cambios de formación y el lanzamiento y recepción de aeronaves.³⁵

Vías marítimas y dispositivos de separación de tráfico. Los Estados ribereños de estrechos pueden designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación de tráfico

³¹ 31 Idem, art. 38(2).

³² Convemar, arts. 39(1), y Enrique Pascal, op. cit., pp. 416-417.

³³ Convemar, arts. 39(2) y (3) y 40.

³⁴ Idem, arts. 42 y 44.

³⁵ Convemar, arts. 39(1c), Enrique Pascal, op. cit., p. 418 y The Commander's..., p. 2-4.

para la navegación por los estrechos, cuando sea necesario para el paso seguro de los buques.

Durante su tránsito, los buques deben respetar las vías marítimas y los dispositivos de separación de tráfico así establecidos.³⁶

Paso inocente. Hay derecho de paso inocente, el que no puede ser suspendido, en los estrechos utilizados para la navegación internacional donde no exista derecho de paso en tránsito debido a que están formados por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado exista una ruta de alta mar o que atravesase una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación, o en aquellos situados entre una parte del alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado.³⁷

Situación del estrecho de Magallanes. Las líneas de base rectas definidas en el estrecho de Magallanes, trazadas en la Carta N° 5 del SHOA, de 1977, son las que separan las aguas interiores del mar territorial que lo conforma, donde no hay paso en tránsito ni inocente, como tampoco se puede navegar ni sobrevolar sin autorización previa.

Los buques de guerra extranjeros en este estrecho se rigen por el Reglamento de Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en las Aguas Territoriales, Puertos, Bahías y Canales de la República de Chile, excepto en lo que se respecta al Tratado de Paz y Amistad de 1985, que prima sobre dicho reglamento. Los submarinos extranjeros deben navegar a florados.³⁸

La neutralización del estrecho señalada en el Tratado de Límites de 1881 permite a Chile asegurar el tránsito de neutrales y beligerantes si nuestro país no está en guerra, e impedir la ejecución de actos de guerra por terceros Estados dentro del estrecho, para lo cual puede controlar el acceso y el paso por él.³⁹

Actualmente, los buques extranjeros y los buques mercantes chilenos deben navegar con práctico chileno a bordo, al menos en el tramo bahía Posesión-Punta Arenas, aun cuando sea sin tocar puerto chileno en el estrecho, excepto los buques argentinos y los buques mercantes nacionales cuyo capitán esté autorizado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante para navegar sin práctico.

Navegación y sobrevuelo en la zona contigua

La zona contigua puede comprender parte o todo el mar territorial y la zona económica exclusiva. La navegación y el sobrevuelo en la zona contigua que es coincidente con el mar territorial se rige por las normas antes señaladas para este último, mientras que a la zona contigua que es parte de la zona económica exclusiva le corresponde el régimen legal de

³⁶ Convemar, art. 41(1), (4) y (7).

³⁷ Idem, art. 45.

³⁸ Decreto Supremo N° 416, de 14 de julio de 1977.

³⁹ Tratado de Límites, de 23 de julio de 1881, art. 5º, y Enrique Pascal, op. cit., p.148.

esta última, pero además el Estado ribereño puede adoptar medidas de fiscalización para prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que cometan los buques y aeronaves en su territorio, incluyendo los buques de guerra y aeronaves militares, donde conservan inalterada su condición jurídica.⁴⁰

Navegación y sobrevuelo en la zona económica exclusiva

Derechos y obligaciones. En la zona económica exclusiva los buques y aeronaves de todos los Estados, incluyendo los buques de guerra y las aeronaves militares, gozan de la libertad de navegación y sobrevuelo existente en el alta mar, excepto que en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en esta zona los Estados deben tener en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplir las leyes y reglamentos dictados por éste. Estas libertades incluyen la ejecución de ejercicios navales por parte de buques de guerra y aeronaves militares, como también la navegación de submarinos sumergidos, todos los cuales no requieren indicar su presencia al Estado ribereño.⁴¹

Incumplimiento de leyes y reglamentos. Cuando buques de guerra y aeronaves militares de terceros Estados no cumplan las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos a la zona económica exclusiva, se les puede requerir que cesen inmediatamente la acción en particular, como cuando se atente contra la preservación del medio marino, sin que el Estado ribereño pueda exigirles que salgan de dicha zona e independiente de la facultad de efectuar un reclamo posterior.

Navegación y sobrevuelo en alta mar

Todos los Estados tienen el derecho que los buques que enarbolan su pabellón y las aeronaves en ellos registradas, incluyendo los buques de guerra y las aeronaves militares, efectúen una libre navegación y sobrevuelo en alta mar, pero teniendo en cuenta los intereses de otros Estados al ejercer dicha libertad, así como los derechos respecto a las actividades en la Zona y plataforma continental que se extienda más allá de la zona económica exclusiva. Las actividades en la Zona son todas aquellas de exploración y explotación de los recursos de la Zona.⁴²

Para los buques de guerra y aeronaves militares, estas libertades implican el derecho de navegación sumergida de los submarinos y efectuar ejercicios bélicos, incluyendo ejercicios de tiro y operaciones de vuelo, siempre y cuando no constituyan un obstáculo grave para la libertad de navegación para los restantes Estados y no produzcan perjuicios serios al ambiente.⁴³

⁴⁰ Convemar, art. 3, y Enrique Pascal, op. cit., p. 165.

⁴¹ Idem, art. 58.

⁴² Idem, arts. 1(1) y (3), 87 y 90.

⁴³ Enrique Pascal, op. cit., pp. 88 y 132.

Navegación y sobrevuelo en la Antártica

Las normas que rigen la navegación y sobrevuelo en la Antártica, que incluyen a los buques de guerra y aeronaves militares, son el Tratado Antártico de 1959 y la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, de 1980, los que son aplicables a la región situada al sur de la latitud 60° sur, pero para los efectos de los recursos vivos marinos antárticos es ampliada hacia el norte de dicha latitud hasta la Convergencia Antártica, constituida por la línea que une los siguientes puntos: 50° S, 0° E; 50° S, 30° E; 45° S, 30° E; 45° S, 80° E; 55° S, 80° E; 55° S, 15° E; 60° S, 150° E; 60° S, 50° O; 50° S, 50° O; 50° S, 0° O. Lo anterior no afecta los derechos de cualquier Estado conforme al derecho internacional relativo al alta mar, por lo que, entre otros, existe libertad de navegación y sobrevuelo.⁴⁴

El hecho de ser utilizados exclusivamente para fines pacíficos implica que no deben ser adoptadas medidas de carácter militar, tales como la realización de maniobras militares o las prácticas de toda clase de armas. Están prohibidas las explosiones nucleares y la eliminación de desechos radiactivos, como también toda actividad que atente contra la conservación y utilización racional de los recursos vivos marinos antárticos.⁴⁵

Existe libertad para efectuar investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico, incluso con personal o equipo militar. Se debe informar a los Estados Contratantes de dicho tratado, entre otros, de las expediciones en que participen sus buques, incluso los de guerra, como también el personal o equipo militar que sea introducido con fines de investigación. Los buques de guerra y aeronaves militares, por su inmunidad y extraterritorialidad, no están sujetos a la inspección considerada en los lugares de transferencia de personal o carga por parte de los observadores designados. Además de la libertad de sobrevuelo, se puede efectuar observación aérea en cualquier momento por parte de los observadores designados.⁴⁶

El Territorio Chileno Antártico está formado por todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares (pack-ice) y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo existente dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53 oeste y 90° oeste.⁴⁷

Navegación y sobrevuelo en zonas especiales

Aunque no hay un reconocimiento internacional respecto al derecho de uno o más Estados para restringir la navegación y sobrevuelo de buques de guerra y aeronaves militares más allá de su mar territorial, a través del tiempo la costumbre ha establecido el uso de ciertas zonas que restringen en alguna medida la libertad de navegación en alta mar, tales como la Zona Defensiva del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca o la Zona

⁴⁴ Tratado Antártico de 1959, art. 6, y Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, art. I.

⁴⁵ Tratado Antártico de 1959, art. 1 y 5(1), y Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, art. II.

⁴⁶ Tratado Antártico de 1959, arts. 1, 6, y 7(3) y (5).

⁴⁷ Decreto Supremo Nº 1.747, de 6 de noviembre de 1940.

de Exclusión establecida alrededor de las islas Malvinas o Falkland por Gran Bretaña en 1989, como también las zonas que son cerradas temporalmente para realizar ejercicios con armas u otras actividades que afectan a la seguridad al transitar por ellas.

Por lo anterior, estas zonas constituyen una recomendación, cuyo cumplimiento depende de los intereses de cada Estado en particular.⁴⁸

Ceremonial marítimo

La costumbre ha establecido ciertas normas de cortesía, cuya fuerza jurídica reposa en la reciprocidad debido al mutuo reconocimiento de la categoría y dignidad inherentes a cada cual, donde las formas de cumplir los saludos están sometidas a las formalidades de cada Estado, las que consideran que un buque de guerra o una escuadra saluda al otro u otra partiendo por el de menor graduación, un buque mercante saluda primero al buque de guerra y los buques de guerra saludan al llegar a puertos extranjeros.⁴⁹

⁴⁸ Enrique Pascal, op. cit., pp. 160-164, y *The Commander's...*, pp. 2-6 y 2-7.

⁴⁹ Enrique Pascal, op. cit., pp. 119-120.