

PROTECCION DE LAS PERSONAS Y DE LA PROPIEDAD EN EL MAR

Jaime Swett Lacalle
Capitán de Fragata

DERECHO DE ASILO

Buques de guerra

El derecho de asilo en buques de guerra es el que tiene todo Estado de proteger a un extranjero, dándole acogida en el territorio jurídico del Estado del pabellón que enarbolan dichos buques, el que generalmente es concedido en materia política y negado en materia penal. Como la concesión del asilo político es facultad privativa del Estado, que constituye un derecho y no un deber, la autoridad gubernativa es la encargada de autorizarlo¹.

En caso de que el requerimiento de asilo sea recibido en la mar, ya sea en aguas jurisdiccionales propias, de un tercer Estado o en alta mar, el o los solicitantes deben ser recibidos a bordo y luego se debe seguir el procedimiento establecido por el Estado del pabellón.

Las instrucciones para los comandantes de buques de guerra de la Armada de Chile ante los casos de asilo político están contenidas en el Decreto N° 121, de 18 de enero de 1957, publicado en el Diario Oficial N° 23.674, de 15 de febrero del mismo año.

Buques mercantes

Los buques mercantes no gozan de inmunidad con respecto a la soberanía territorial del Estado extranjero en el cual está ubicado el puerto, por lo que el derecho de asilo no es aplicado a estos buques. Cuando un buque mercante entra a un puerto extranjero con un fugitivo de ese Estado a bordo, las autoridades locales tienen derecho de abordarlo y llevarse el fugitivo².

DERECHO DE VISITA

Causales de la visita

Las causales de la visita son la existencia de un motivo razonable para sospechar que el buque se dedica a la piratería o a la trata de esclavos; que es utilizado para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que exista jurisdicción para ello; que no tiene nacionalidad o que en realidad tiene la misma nacionalidad, aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

Buque sin nacionalidad es aquel que no tiene derecho a enarbolar el pabellón de algún Estado, o el que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia frente a un tercer Estado. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque debe ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido³.

¹ Pascal García-Huidobro, Enrique: *Derecho internacional marítimo*, tomo I, pp. 107-109.

² Britin, Burdick H.: *Derecho internacional para oficiales en el mar*, p. 200.

³ Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, en adelante Convención, artículos 92(2) y 110(1) y (3).

Espacios donde es aplicado

El derecho de visita sólo es aplicado en alta mar o en la zona económica exclusiva propia o de un tercer Estado; la jurisdicción que tiene el Estado ribereño en sus aguas interiores, mar territorial y zona contigua no es parte de este derecho⁴.

Buques y aeronaves involucrados

Este derecho es ejercido sobre los buques mercantes extranjeros, buques de Estado extranjeros destinados a fines comerciales que no sean de guerra y sobre los buques nacionales, por parte de buques de guerra y aeronaves militares, como también por parte de otros buques y aeronaves debidamente autorizados y que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno⁵.

Procedimientos

Bajo las condiciones antes mencionadas, el buque que efectúa la visita debe verificar inicialmente el derecho del buque a enarbolar su pabellón, para lo cual puede enviar una lancha al mando de un oficial al buque sospechoso. Si después de examinar los documentos aún persisten las sospechas, puede proseguir el examen a bordo del buque, el que debe ser realizado con todas las consideraciones posibles⁶.

DERECHO DE PERSECUCION**Causal de la persecución**

La persecución de un buque extranjero, también denominada "Hot Pursuit", puede ser emprendida cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción a las leyes y reglamentos de ese Estado, en aguas bajo su jurisdicción. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio de este derecho, se le debe resarcir de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento⁷.

Espacios donde es aplicado

El derecho de persecución es aplicado mientras el buque extranjero o una de sus embarcaciones se encuentre en las aguas interiores, mar territorial o en la zona contigua, por infracción de la legislación del Estado ribereño cometida en su territorio, que incluye a las aguas interiores y al mar territorial; en cambio, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, este derecho es aplicado sólo por infracción de la legislación aplicable al espacio en que se encuentre. Lo anterior, independientemente de la ubicación del buque o aeronave que dé la orden de detención en el momento en que el buque extranjero reciba dicha orden. Cuando el buque sea apresado en aguas interiores o en el mar territorial de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado, para efectos de una investigación por las autoridades competentes, se puede atravesar una parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar si las circunstancias lo requieren⁸.

Buques y aeronaves involucrados

Este derecho es ejercido sobre los buques mercantes extranjeros y buques de Estado extranjeros destinados a fines comerciales que no sean de guerra, por parte de buques de guerra o aeronaves militares del Estado ribereño, como también por parte de otros buques y aeronaves de dicho Estado debidamente autorizados y que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del Gobierno⁹.

⁴ *Ibidem*, artículo 110(1).

⁵ *Ibidem*, artículos 95, 96 y 110(1), (4) y (5).

⁶ *Ibidem*, artículo 110(1) y (3).

⁷ *Ibidem*, artículo 111(1) y (8).

⁸ *Ibidem*, artículo 111(1), (2), (6) y (7).

⁹ *Ibidem*, artículo 111(1) y (5).

Comienzo de la persecución

La persecución comienza una vez que el buque o aeronave perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus embarcaciones se encuentra en un espacio donde este derecho sea aplicable, y después que haya sido emitida una señal visual o auditiva para detenerse, desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla¹⁰.

Continuación de la persecución

En las aguas interiores y en el mar territorial la persecución puede continuar aunque haya sido interrumpida, pero fuera del mar territorial sólo puede continuar a condición de no haberse interrumpido. El derecho de persecución cesa en el momento en que el buque perseguido entra en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. Cuando la orden de detención haya sido dada por una aeronave, debe continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, excepto cuando la aeronave puede apresarse al buque por sí sola. La persecución finaliza con la detención o captura del buque perseguido¹¹.

PIRATERIA**Definición**

Piratería es todo acto ilegal de violencia, detención o depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque o aeronave privados, dirigido contra un buque o aeronave o las personas o bienes a bordo de ellos en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. También, todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata. Por último, todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente¹².

Buque o aeronave pirata es el destinado por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentra, a cometer cualquiera de los actos de piratería. También se considera pirata el buque o aeronave que haya servido para cometer dichos actos mientras se encuentre bajo el mando de las personas culpables de esos actos¹³.

Participación del Estado

Todos los Estados deben cooperar en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. Asimismo, todo Estado puede apresarse un buque o aeronave pirata y detener a las personas e incautar los bienes que se encuentren a bordo, siendo los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento los que pueden decidir las penas que deban ser impuestas y las medidas que deban ser adoptadas respecto a los buques, las aeronaves o los bienes; sin embargo, este Estado puede permitir que otro Estado asuma las obligaciones posteriores al apresamiento¹⁴.

Espacios en que es efectuada

Aunque la piratería es definida como un hecho que ocurre en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado, es razonable considerar que puede ocurrir en la zona económica exclusiva y en el espacio aéreo existente sobre ella, por cuanto la jurisdicción del Estado ribereño sobre dicha zona no incluye este ámbito; en cambio, en el mar territorial, aguas archipelágicas, aguas interiores y en el espacio aéreo del Estado ribereño, sólo éste tiene jurisdicción, constituyendo un hecho de esta naturaleza una violación a la legislación nacional y no un acto de piratería.

¹⁰ *Ibidem*, artículo 111(4) y (6).

¹¹ *Ibidem*, artículo 111(4), (3) y (6), y Enrique Pascal, *op. cit.*, p. 115.

¹² Convención, artículo 101.

¹³ *Ibidem*, artículo 103.

¹⁴ Convención, artículos 110, 104 y 105.

Espacios en que es reprimida

Las acciones que puede efectuar un Estado, que incluyen la represión de los actos destinados a incitar o facilitar la piratería, como también la captura de buques y aeronaves piratas y de los responsables de piratería, pueden ser realizadas en su territorio (que incluye las aguas interiores, mar territorial y el espacio aéreo nacionales), en la zona económica exclusiva propia o de terceros Estados, en alta mar y en los espacios aéreos existentes sobre estos últimos; o sea, sólo son excluidos los territorios de otros Estados.

Buques y aeronaves de Estado

Cuando un buque o aeronave de Estado, que incluye al buque de guerra y a la aeronave militar, cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o aeronave y luego efectúe actos de piratería, dichos actos son asimilados a los actos cometidos por un buque o aeronave privados, por lo que el buque o aeronave de Estado se convierte en pirata. Su captura por parte de un tercer Estado debe tener la autorización del Estado de la nacionalidad¹⁵.

Apresamiento

Sólo pueden efectuar apresamientos por piratería los buques de guerra o las aeronaves militares, como también otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno y estén autorizados para tal fin. Cuando un buque o aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable, ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave, de todo perjuicio o daño causado por la captura. La persecución y visita de un buque o aeronave pirata se rige por el derecho de persecución y de visita, respectivamente¹⁶.

TRATA DE ESCLAVOS

Todo Estado debe adoptar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito sea usado ilegalmente su pabellón, cuya represión se efectúa en cualquier espacio marítimo, excepto en el mar territorial y aguas interiores de otro Estado, pudiendo ejercer el derecho de persecución. La visita a un buque que se dedique a la trata de esclavos se rige por el derecho de visita; si al proceder con este derecho se encuentran esclavos a bordo, el buque que los transporta debe ser detenido y conducido a un puerto del Estado del buque que efectúa la detención, para que sean aplicadas las sanciones del caso. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, queda libre de inmediato¹⁷.

TRAFICO ILICITO DE NARCOTICOS

Todos los Estados deben cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques; el Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica a dicho tráfico puede solicitar la cooperación de otros Estados para ponerle fin. Al respecto, en la zona económica exclusiva o en alta mar, ningún Estado tiene jurisdicción sobre un buque extranjero. En aguas interiores, mar territorial y zona contigua, el Estado ribereño puede ejercer su jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero para investigar y detener a alguna persona o al buque y conducirlos a puerto, como también iniciar la persecución de un buque extranjero, siempre que dicho buque sea mercante o de Estado destinado a fines comerciales y no buque de guerra. Cualquier Estado tiene jurisdicción sobre un buque de su pabellón para reprimir este tráfico, excepto en el territorio de otro Estado, que incluye las aguas interiores y el mar territorial¹⁸.

Cuando existan sospechas que un buque mercante o de Estado destinado a fines comerciales y que no sea buque de guerra realice dicho tráfico ilícito en la zona económica exclusiva o en alta mar, se debe confirmar la matrícula y solicitar al Estado del pabellón la autorización para adoptar las

¹⁵ *Ibidem*, artículo 103.

¹⁶ *Ibidem*, artículos 106, 107 y 110(1) (a).

¹⁷ *Ibidem*, artículos 99 y 110(1) (b), y Enrique Pascal, *op. cit.*, pp. 113-114.

¹⁸ *Ibidem*, artículos 27(1) (d) y 108.

medidas que sean estimadas pertinentes, pudiendo este Estado autorizar al Estado requirente su abordaje e inspección y si hay pruebas adoptar medidas con el buque, las personas y la carga. En cualquier caso, estas tareas sólo pueden ser realizadas por buques de guerra y aeronaves militares y otros buques y aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno y autorizados para tal fin¹⁹.

TRANSMISIONES NO AUTORIZADAS

Transmisiones no autorizadas son aquellas de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general, violando los reglamentos internacionales, con exclusión de las transmisiones correspondientes a llamadas de socorro²⁰.

Todos los Estados deben cooperar en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde alta mar o zona económica exclusiva. Ejerciendo el derecho de visita, además de la confiscación del equipo emisor, los responsables o el buque o instalación desde donde sean realizadas estas transmisiones pueden ser apresados y procesados por el Estado del pabellón del buque, por el Estado en que esté registrada la instalación, por el Estado del cual la persona responsable sea nacional, o por cualquier Estado en que puedan ser recibidas las transmisiones o cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias. Lo anterior, independientemente de las medidas que al respecto adopte el Estado ribereño en sus aguas interiores y mar territorial. En aguas jurisdiccionales chilenas es aplicado el Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo²¹.

PESCA

En las aguas interiores, mar territorial y en la zona económica exclusiva, sólo pueden efectuar labores de pesca los buques expresamente autorizados por el Estado ribereño. En dichos espacios bajo jurisdicción chilena pueden pescar los buques matriculados en Chile y otros en virtud de acuerdos internacionales, todos los cuales deben tener el permiso de pesca otorgado por el Ministerio de Agricultura²².

ACCIDENTES MARITIMOS

Definición

Un accidente marítimo puede ser un abordaje, una varada u otro incidente de la navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior, resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o a su cargamento²³.

Investigaciones

Ante un accidente marítimo en alta mar, donde se vea implicado un buque de un Estado y hayan perdido la vida o sufrido heridas graves algunos nacionales de otro Estado o se haya ocasionado graves daños a los buques o instalaciones de otro Estado o al medio marino, el Estado del pabellón debe efectuar una investigación y ambos deben cooperar con cualquier otra sobre el particular. En aguas interiores, mar territorial o en la zona económica exclusiva, es el Estado ribereño el que debe efectuar una investigación acorde a su reglamentación²⁴.

Jurisdicción

En caso que le ocurra un accidente marítimo a un buque en alta mar o en la zona económica exclusiva, que implique una responsabilidad para el capitán u otra persona al servicio del buque, sólo pueden ser iniciados procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas

¹⁹ Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Substancias Sicotrópicas, artículos 3, 4 y 10, promulgado mediante el Decreto Supremo N° 543, de mayo de 1990.

²⁰ Convención, artículo 109(2).

²¹ *Ibidem*, artículos 19(2), 109 y 110(1) (c), y Reglamento N° 7-56/1/1987.

²² Ley de Pesca, artículos 10 y 19.

²³ Convención, artículo 221(2).

²⁴ Convención, artículo 94(7), y Reglamento N° 7-58/3/1978, artículos 125 y 127.

personas sean nacionales. No puede ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida precautoria, por otras autoridades que las del Estado del pabellón. Independientemente del espacio marítimo donde se encuentre un buque, debe aplicar el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 1972, y el Convenio Internacional sobre la Vida Humana en el Mar, de 1974²⁵.

Prestación de auxilio

Los buques mercantes o de guerra, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, tripulación o pasajeros, deben prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar, en cuanto tengan conocimiento que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo, en cuyo caso se deben dirigir a toda la velocidad posible; esta obligación cesa una vez que se haya logrado asegurar la vida de estas personas. En caso de abordaje, debe prestar auxilio al otro buque, su tripulación y pasajeros y comunicar, cuando sea posible, al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala. Lo anterior, independientemente de la obligación de informar a la Autoridad Marítima de la Jurisdicción y, en caso necesario, a otros buques que se encuentren en el área²⁶.

Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional, de la cual Chile es miembro, es el organismo que elabora las normas y recomendaciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y la realización de la actividad marítima en forma segura y eficiente, las que están contenidas en el Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes (MERSAR) de la D.G.T.M. y M.M.²⁷.

CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

Vertimiento

Vertimiento es la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, o el hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar. No comprende la evacuación de desechos u otras materias resultantes, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que sean transportadas en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de dichas materias, o que sean transbordadas a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones, como tampoco el depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a los objetivos de la Convención sobre el Derecho del Mar²⁸.

La contaminación del medio marino es la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento²⁹.

La contaminación del ambiente por vertimiento en alta mar más allá de la plataforma continental es regulada por las leyes y reglamentos del Estado del pabellón del buque que lo efectúa pero en aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y aguas sobre la plataforma continental, el vertimiento puede ser efectuado sólo con el consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizarlo, regularlo y controlarlo. En caso de vertimiento u otro tipo de contaminación en las aguas interiores, mar territorial o en la zona económica exclusiva chilenos, se aplica la Ley de Navegación³⁰.

²⁵ Convención, artículo 97(1) y (3), Reglamento 7-58/2/1981 y Decreto-Ley N° 3.175, de 1 de febrero de 1980.

²⁶ Convención, artículo 98(1), y Reglamento 7-50/3/1978, artículos 102, 112 y 164.

²⁷ Resolución de la D.G.T.M. y M.M., marzo de 1982, artículo 98(1), y Reglamento 7-50/3/1978, artículos 102, 112 y 164.

²⁸ Convención, artículo 1(1) y (5).

²⁹ *Ibidem*, artículo 1(1) y (4).

³⁰ Convención, artículos 210(1) y (5) y 216(1), y Reglamento N° 7-50/3/1978, título 9.

En aguas interiores y mar territorial

Cuando haya motivos fundados para creer que en su paso por aguas interiores o mar territorial de un Estado, un buque ha violado las leyes y reglamentos de ese Estado, aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, dicho Estado puede efectuar una inspección física del buque en relación con la infracción y, cuando las pruebas lo justifiquen, iniciar un procedimiento acorde con su derecho interno, incluida la retención del buque³¹.

En la zona económica exclusiva

Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva, mar territorial o en aguas interiores de un Estado ha violado, en la zona económica exclusiva, las leyes y reglamentos de ese Estado, aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, dicho Estado puede exigir al buque información sobre su identidad, puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si ha cometido una infracción. Sin embargo, cuando haya ocurrido una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, ese Estado puede realizar una inspección física del buque en relación con la infracción en caso que el buque se haya negado a dar información o la información dada por él esté en manifiesta contradicción con la situación o que las circunstancias del caso justifiquen la inspección. Más aún, cuando exista una prueba objetiva y clara de que este buque haya cometido dicha infracción y haya ocurrido una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o los intereses conexos del Estado ribereño, incluyendo los recursos de sus aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva, ese Estado puede iniciar un procedimiento de conformidad con su derecho interno, incluida la retención del buque, si las pruebas lo justifican. Lo anterior también puede ser aplicado por el Estado ribereño a las aguas sobre su plataforma continental, que se extiende más allá de la zona económica exclusiva, cuando la contaminación afecte a dicha plataforma³².

En alta mar

Cada Estado debe velar por el cumplimiento de sus leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que naveguen en alta mar o que realicen actividades en la Zona, excepto en las aguas sobre la plataforma continental que se extiende más allá de la zona económica exclusiva, donde el Estado ribereño tiene jurisdicción cuando la contaminación afecte a esta plataforma³³.

Inspección física

La inspección física de un buque extranjero por vertimiento o contaminación causada por él se debe limitar a un examen de los certificados, registros y otros documentos que el buque esté obligado a llevar consigo, pudiéndose iniciar una inspección física más detallada del buque después de dicho examen sólo en el caso que existan motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde substancialmente a los datos que figuran en esos documentos, el contenido de tales documentos no baste para confirmar o verificar una presunta infracción o que el buque no lleve certificados ni registros válidos³⁴.

Buques y aeronaves involucrados

Las facultades del Estado ribereño son ejercidas sobre los buques mercantes extranjeros y buques de Estado extranjeros destinados a fines comerciales que no sean de guerra, por parte de buques de guerra o aeronaves militares del Estado ribereño, como también por parte de otros buques y aeronaves de dicho Estado debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del Gobierno. Las disposiciones relativas a la protección y preservación del medio marino no son aplicables a los buques de guerra, aeronaves

³¹ Convención, artículo 220(2).

³² *Ibidem*, artículos 208, 214 y 220(3), (5) y (6).

³³ *Ibidem*, artículos 209, 211, 215 y 217.

³⁴ *Ibidem*, artículo 226(1).

militares u otros buques de Estado destinados a fines no comerciales, sin perjuicio de la reclamación por conductos diplomáticos que puede efectuar el Estado ribereño que se vea afectado³⁵.

INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

En el ejercicio de su soberanía, los Estados ribereños tienen el derecho exclusivo de regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en sus aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y en su plataforma continental, sin considerar a la columna de agua más allá de los límites de la zona económica exclusiva, las que sólo pueden ser realizadas con el consentimiento expreso del Estado ribereño y en las condiciones establecidas por él³⁶.

La investigación científica marina realizada por todo buque nacional o extranjero en las aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y en la plataforma continental chilenos, está regulada por el Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas, efectuadas en la zona marítima de jurisdicción nacional³⁷.

ARRIBOS Y ZARPES NO AUTORIZADOS

Cuando un buque mercante o de Estado destinado a fines comerciales que no sean de guerra, ya sea nacional o extranjero, efectúe una arribada forzosa, el capitán debe dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima, la que debe establecer el procedimiento a seguir, y cuando zarpe sin autorización, el Estado ribereño puede ejercer el derecho de persecución y capturarlo. Cuando estos buques se dirijan a un puerto chileno deben avisar su recalada a la Autoridad marítima con una anticipación mínima de 24 horas. En aguas jurisdiccionales chilenas se aplica la Ley de Navegación y el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves³⁸.

Los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales 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.

RESTOS NAUFRAGOS

Cuando en alta mar se hunda o vare un buque, sólo le corresponde al Estado del pabellón el derecho de su recuperación, el que cesa cuando dicho Estado lo señale. En caso que esto ocurra en aguas interiores, mar territorial o en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño debe requerir al Estado del pabellón o al propietario que adopte las medidas apropiadas para su señalización y recuperación dentro de un plazo, el que una vez prescrito otorga al Estado ribereño la facultad para aplicar su legislación interna³⁹.

JURISDICCION PENAL EN EL MAR TERRITORIAL

Infracciones en el mar territorial

Cuando un delito sea cometido en un buque mercante extranjero o buque de Estado extranjero destinado a fines comerciales que no sean de guerra, durante su paso por el mar territorial, el Estado ribereño puede detener personas o realizar investigaciones a bordo en relación con dicho delito sólo si éste tiene consecuencias en el Estado ribereño o es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz de dicho Estado o el buen orden en su mar territorial; el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón puede solicitar la asistencia de las autoridades locales; o si tales medidas son necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de substancias sicotrópicas. Lo anterior no afecta al derecho del Estado ribereño de adoptar cualquier

³⁵ *Ibidem*, artículos 224 y 236.

³⁶ *Ibidem*, artículos 245, 246(1) y (2) y 257.

³⁷ Reglamento N° 7-24/2/1982.

³⁸ Convención, artículos 25(2), 27(2) y 111(1), Reglamento N° 7-50/3/1978, artículos 23 y 27, y Reglamento N° 7-50/12/1980, artículo 17.

³⁹ *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, NWP 9 (rew. A) FMFM 1-10, pp. 3-6, y Reglamento N° 7-50/3/1978, artículo 132 y 2° transitorio.

medida establecida por sus leyes para efectuar detenciones e investigaciones a bordo de uno de dichos buques que naveguen por el mar territorial procedentes de aguas interiores⁴⁰.

En los casos antes mencionados y antes de adoptar cualquier medida, el Estado ribereño debe notificarla a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitar el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque; sin embargo, en caso de urgencia, la notificación puede ser hecha mientras son adoptadas las medidas. Las autoridades locales deben tener en cuenta los intereses de la navegación para decidir respecto a la detención y la manera de llevarla a cabo⁴¹.

Infracciones fuera del mar territorial

Cuando un buque mercante extranjero o buque de Estado extranjero destinado a fines comerciales que no sean de guerra, procedente de un puerto extranjero, pase por el mar territorial sin entrar en sus aguas interiores, el Estado ribereño puede adoptar medidas para detener personas o practicar diligencias a bordo por infracciones cometidas antes de entrar a dicho mar, si tienen relación con la protección y preservación del medio marino o con las leyes y reglamentos de la zona económica exclusiva de ese Estado⁴².

JURISDICCION CIVIL EN EL MAR TERRITORIAL

El Estado ribereño no debe detener ni desviar un buque mercante extranjero o buque de Estado extranjero destinado a fines comerciales que no sean de guerra, de paso por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo; sin embargo, dicho Estado puede adoptar medidas de ejecución o cautelares en materia civil, tales como embargo o arraigo, sólo si son consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso. Lo anterior no afecta el derecho del Estado ribereño de adoptar tales medidas en conformidad con sus leyes cuando estos buques se detengan o pasen por el mar territorial procedentes de sus aguas interiores⁴³.

JURISDICCION EN LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, puede adoptar las medidas que sean necesarias en ella, como también en sus aguas interiores y mar territorial, para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que rigen en dicha zona, incluidas la visita, inspección, apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales⁴⁴.

DERECHO DE AUTODEFENSA

La Carta de las Naciones Unidas reconoce el derecho de legítima defensa, ya sea individual o colectiva, en caso de ataque armado, pero son las normas de comportamiento y reglas de enfrentamiento de cada Estado las que imparten instrucciones para las situaciones que se puedan presentar⁴⁵.



⁴⁰ Convención, artículo 27(1) y (2).

⁴¹ *Ibidem*, artículo 27(3) y (4).

⁴² *Ibidem*, artículo 27(5).

⁴³ *Ibidem*, artículo 28.

⁴⁴ *Ibidem*, artículo 73(1).

⁴⁵ Carta de las Naciones Unidas, de 1945, artículo 51.