

# JURISDICCIONES MARITIMAS NACIONALES\*

*Luis Germán Vera Medrano  
Capitán de Navío*

Debido a lo amplio del tema a exponer y al reducido tiempo disponible para tal efecto, se enfocara y desarrollara el presente trabajo destacando y dando especial énfasis a las jurisdicciones marítimas relacionadas con la seguridad marítima y con la protección del medio marino afectado especialmente por naves o artefactos navales y que tienen directa relación con las normas y deberes estipulados en la Convención sobre el Derecho del Mar.

En atención a que en algunos casos los temas a tratar abarcan más de un espacio marítimo, se desarrollarán en forma separada, desde las aguas interiores hasta el alta mar. Se destacará además la jurisdicción nacional sobre determinadas áreas de responsabilidad oceánica con reconocimiento internacional y algunos aspectos relacionados con la pesca, para concluir con algunas reflexiones sobre el tema.

Entrando en materia y teniendo en consideración que la expresión "jurisdicción" de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española significa "el poder o autoridad que tiene un Estado para gobernar, poner en ejecución las leyes y aplicarlas", podemos observar que más allá de los límites marítimos nacionales, los Estados, y concretamente nuestro país, tienen autoridad y poderes para aplicar y hacer cumplir la ley, no solamente en sus aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, sino también en ciertos casos en la alta mar, la que de acuerdo a los términos de la Convención de Jamaica de 1982, com-

prende todas las partes del mar no incluidas en las aguas jurisdiccionales del Estado Ribereño o Archipelágico.

En efecto, nuestro país, por mandato del artículo 593 del Código Civil, asumiendo los acuerdos contemplados en la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982, declaró al mar adyacente, hasta la distancia de doce millas marinas medidas desde las respectivas líneas de base, como mar territorial y de dominio nacional, con todas las implicancias que ello conlleva, en cuanto a los derechos soberanos del Estado Ribereño en su territorio, sólo limitados por el derecho de paso inocente.

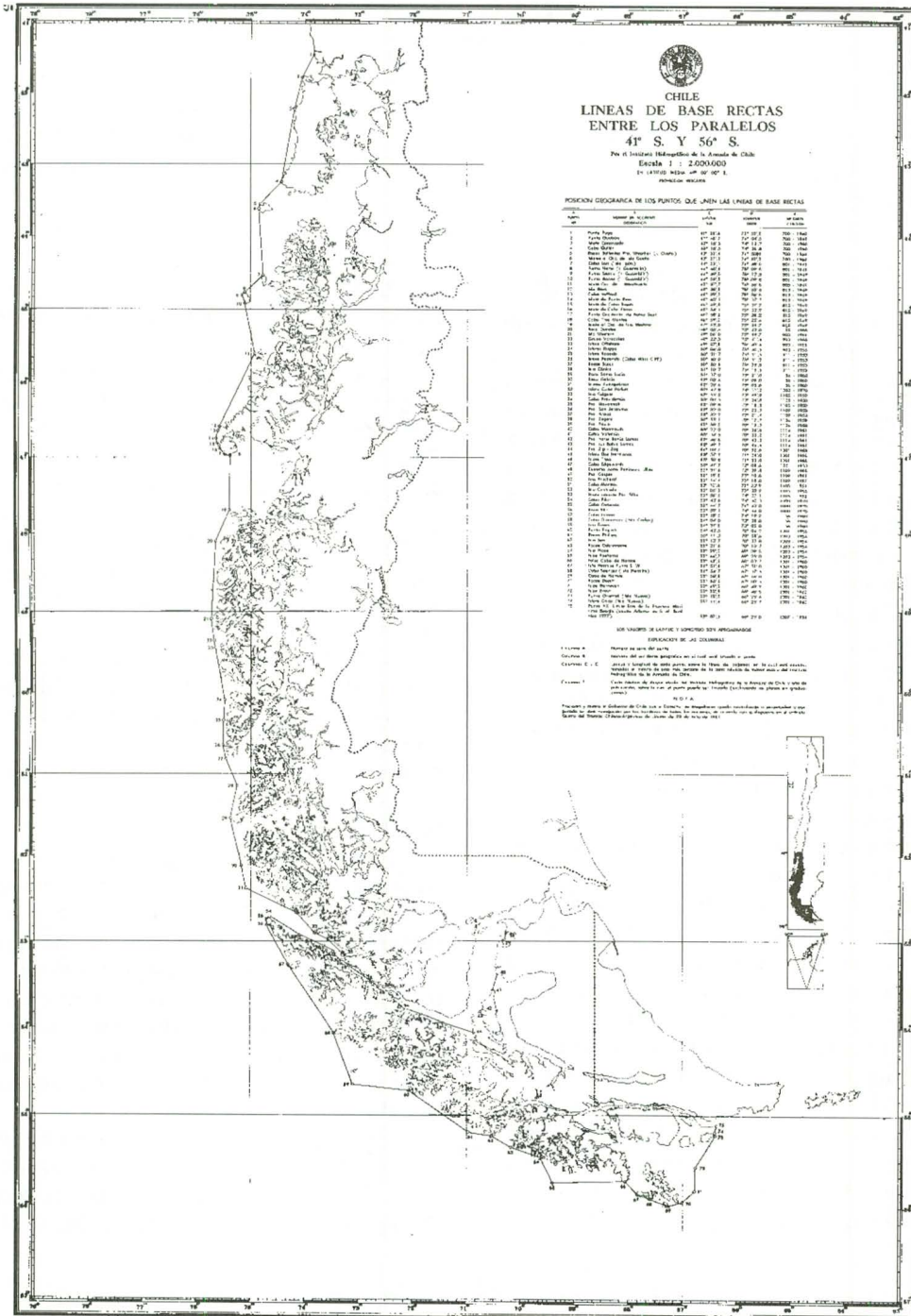
Cabe agregar, que las aguas situadas en el interior de las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, forman parte de las aguas interiores del Estado, en donde el dominio es pleno, sin las limitaciones que el Derecho Internacional impone al Estado Ribereño en el mar territorial.

Además la norma legal anteriormente citada, indica que en lo concerniente a la prevención y sanción de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, el Estado ejerce jurisdicción sobre un espacio marítimo denominado zona contigua, la cual se extiende hasta la distancia de veinticuatro millas marinas, medidas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Por su parte, el artículo 596 del Código Civil señala que el mar adyacente que se extiende hasta las doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la

\* Texto de la ponencia presentada por el autor en el Seminario "Chile ante la Convención del Mar", organizado por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y efectuado en Viña del Mar, el día 7 de octubre de 1994.

# LINEAS DE BASE RECTAS



anchura del mar territorial, y más allá de este último, se denomina zona económica exclusiva. En ella el Estado ejerce derechos de soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales vivos y no vivos de las aguas suprayacentes al lecho, del lecho y el subsuelo del mar, y para desarrollar cualesquiera otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de esa zona.

Ahora bien, en cada uno de estos espacios marítimos nuestro país posee y ejerce diversas potestades jurisdiccionales, las que evidentemente se van acrecentando desde la alta mar hacia las aguas interiores, en las cuales sus derechos son plenos y su soberanía no admite limitaciones.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece el marco del Derecho Internacional de acuerdo con el cual los Estados del Pabellón, Estados Rectores del Puerto y Estados Ribereños deben ejercer su jurisdicción. Es así como estas disposiciones señalan la obligación de los Estados de ejercer de manera efectiva la jurisdicción y control de los buques que enarbolan su pabellón para garantizar la seguridad en el mar, la prevención de abordajes y la prevención, reducción y control de la contaminación marina, cualquiera que sean las aguas que ellos naveguen. Asimismo, contiene normas específicas referentes a las facultades de los Estados rectores del puerto en materias de procedimientos de detención y aplicación de sanciones ante infracciones por contaminación al medio marino y a la seguridad de la navegación, causada por buques.

Antes de entrar al análisis de las jurisdicciones marítimas nacionales, es necesario tener en cuenta que cuando la Convención señala que los derechos y obligaciones de los Estados destinados a reglamentar la navegación o prevenir y controlar la contaminación causada por los buques o por vertimientos, deben ser cumplidas conforme a estándares internacionales establecidos por la organización competente, se refiere a la Organización Marítima Internacional.

En el ámbito nacional, en conformidad a la Ley de Navegación, aprobada por D.L. 2.222 de 1978, la función de Autoridad Marítima le corresponde a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quien debe aplicar y fiscalizar el cumplimiento de dicha ley, de los convenios internacionales y en general, de las normas legales o reglamentarias relacionadas con la seguridad marítima, la protección y auxi-

lio de la vida humana en el mar, la preservación del medio ambiente acuático, el orden, seguridad y disciplina marítima, la marina mercante nacional, de pesca, de turismo y recreación, y la representación oficial del Estado en asuntos o reuniones internacionales relativos a las materias profesionales y técnicas de su competencia.

Las facultades que el Derecho Internacional otorga al Estado Ribereño en la alta mar, recaen en nuestro país en la Armada Nacional, a través de varios de sus servicios dependientes, tales como el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, el Servicio Meteorológico, el Servicio de Telecomunicaciones Marítimas y la propia Autoridad Marítima.

En base a lo expuesto anteriormente y para una mejor comprensión, trataremos en forma separada las jurisdicciones nacionales, en cada uno de los espacios marítimos.

## 1. AGUAS INTERIORES

A fin de mantener un orden adecuado, mencionaremos las distintas competencias del Estado, como Ribereño, del Pabellón y por último como Rector del Puerto, en las aguas interiores.

### 1.1. Competencias como Estado Ribereño.

El Estado Ribereño tiene plena jurisdicción y por lo tanto puede reglamentar, entre otras materias, el régimen de acceso de buques extranjeros a sus puertos, las rutas de navegación por sus aguas interiores, recepción y despacho de naves, facilitación del tráfico marítimo y señalización marítima.

En materia de seguridad marítima, el Estado Ribereño debe establecer las vías o rutas de acceso a sus puertos y esquemas de separación de tráfico, los límites de los puertos y estaciones de espera de prácticos y pilotos de canales y zonas de practica y pilotaje obligatorio, entre otros.

Chile es parte del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes y en tal sentido deben cumplirse sus normas, no sólo por las naves nacionales, sino también por las extranjeras.

Nuestra legislación nacional, especialmente la Ley de Navegación, contempla disposiciones sobre los tópicos mencionados y entre ellas, exige a las naves extranjeras y a las chilenas en los casos que contempla el reglamento, la utilización de los servicios de practica y pilotaje.

Por otra parte, cabe agregar que el Art. 101 del mismo instrumento legal, obliga a toda nave a cumplir con las disposiciones del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y los convenios relativos a las comunicaciones marítimas.

En aguas interiores, el Estado Ribereño debe tener especial preocupación, en la protección y preservación del medio marino. En tal sentido, son relevantes no sólo las normas establecidas en la Convención sino, también, una serie de convenios internacionales que regulan esta materia. Entre ellos cabe mencionar el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1954, que ha sido reemplazado a nivel internacional por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación desde los Buques (MARPOL 73/78); el Convenio Internacional sobre Prevención de la Contaminación de Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, de 1972, (Convenio de Londres); los convenios internacionales sobre protección del medio marino de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

Respecto de MARPOL 73/78, recientemente aprobado por el Congreso Nacional, debe mencionarse su gran importancia, pues se preocupa de toda clase de contaminación marina, desde los buques salvo aquella emanada de vertimiento de desechos y otras materias, aspectos que son regulados por el Convenio de Londres, del cual también Chile es parte.

La Ley de Navegación, asigna a la Dirección General del Territorio Marítimo la tarea de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en los convenios citados anteriormente y en la reglamentación nacional. En general en las aguas interiores se prohíbe a todos los buques descargar hidrocarburos o mezclas oleosas, aguas sucias, basuras y otras materias contaminantes.

## **1.2. Competencias como Estado del Pabellón.**

En lo que respecta al Estado del Pabellón, tal como señala el artículo 94 de la Convención, todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón, destacándose las siguientes:

### **1.2.1. Registro Buques:**

El Estado del Pabellón deberá tener un registro de los buques que enarbolan su bandera, lo que está claramente especificado en nuestra Ley de Navegación la cual obliga a la Autoridad Marítima Superior, a mantener el registro de todas las naves y artefactos navales que operen en sus aguas jurisdiccionales, las que para mantener enarbolado el pabellón nacional, deben ser inscritas previamente en alguno de los registros a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo, y contar con una tripulación que, por regla general es en un cien por ciento chilena.

### **1.2.2. Capitán y Tripulación:**

Chile es parte del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978, el cual establece prescripciones básicas relativas a estas materias.

Al respecto, la Autoridad Marítima ejerce su jurisdicción sobre el capitán y la tripulación de naves que enarbolan su pabellón, de conformidad con la Ley de Navegación.

Para cumplir con la reglamentación nacional e internacional, la Autoridad Marítima debe calificar la idoneidad profesional de Oficiales y tripulantes y para la capacitación de las tripulaciones nacionales, la Armada cuenta con un Centro de Instrucción Marítima (CIMAR), dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y reconocido por la Universidad Marítima Mundial.

### **1.2.3. Construcción y Equipo de Buques:**

A fin de garantizar la seguridad en el mar, el Estado debe establecer las normas sobre la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques de su pabellón. Nuestro país es parte del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en lo que se refiere a los buques mercantes y ha incorporado a nuestra legislación nacional las disposiciones del Convenio de Torremolinos, de (1977), sobre construcción de buques pesqueros.

### **1.2.4. Contaminación:**

Respecto de la contaminación causada por buques, el Estado del Pabellón debe velar para que las naves que enarbolan su bandera cumplan con las reglas y estándares internacionales para prevenir y controlar la contaminación del medio marino y sancionar a quienes las infringen. Ello

está expresamente contemplado en la Ley de Navegación y en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.

### 1.3. Competencias como Estado Rector del Puerto.

Como se señaló anteriormente, la responsabilidad primordial sobre las naves que enarbolan su bandera recae sobre el Estado del Pabellón. Sin embargo, ante la falta de control por parte de algunos Estados que no constatan que sus flotas cumplan adecuadamente las normas sobre seguridad marítima y protección del medio marino, lo que se aprecia especialmente respecto de determinadas banderas de conveniencia, aparece el control del Estado Rector del Puerto, que en todo caso es una jurisdicción complementaria a la del Pabellón. Los Estados que reciben buques extranjeros en sus puertos tienen la obligación de supervisar que éstos cumplan con los estándares internacionales en materias de seguridad de la navegación y de protección del medio marino. Es importante tener presente que el control por el Estado Rector del Puerto está contemplado no sólo en la Convención sino en varios otros convenios internacionales tales como MARPOL 73/78, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, y el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966. Este control sólo pretende verificar que los certificados internacionales del buque extranjero inspeccionado correspondan con la realidad, quedando facultadas las Autoridades competentes del Estado del Puerto para que si existen "claros indicios" que demuestren una condición distinta, pueda efectuarse una inspección más detallada. Con ello se desea erradicar de los puertos a los buques deficientes o subestándares.

Estas funciones en el ámbito nacional, se llevan a cabo mediante inspectores calificados dependientes de la Autoridad Marítima.

Sobre el particular, cabe destacar el "Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto", (Acuerdo de Viña del Mar) adoptado en la Sexta Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM), cuyo objetivo es establecer un sistema coordinado de inspecciones de buques, en conformidad a las normas establecidas en los convenios internacionales a que hace mención dicho acuerdo.

América Latina ha sido la primera región de países en desarrollo que ha establecido un acuerdo de este tipo, después del Memorándum de París (MOU, 1982) que reúne a los países europeos. Este hecho fue recalcado por el Secretario General de la OMI, en 1993, como un ejemplo a imitar por otras regiones del mundo.

## 2. MAR TERRITORIAL

El mar territorial es un espacio marítimo sometido a la soberanía territorial del Estado Ribereño, aun cuando pese sobre él la importante limitación del paso inocente de los buques que enarbolan el pabellón de otros Estados.

Allí el Estado Ribereño tiene la facultad de reglamentar y reservar a los nacionales el aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos del mar, su lecho y subsuelo, y la de prohibir y reglamentar el sobrevuelo de aeronaves que ostenten el pabellón de otros Estados.

Puede adoptar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente (Art. 25.1) y posee además, potestad legislativa y reglamentaria en relación con dicho paso.

En conformidad con el artículo 21 de la Convención, las leyes y reglamentos del Estado Ribereño, relativos a la seguridad de la navegación, reglamentación del tráfico marítimo y protección de las ayudas a la navegación, deben ajustarse a ella y a las normas del Derecho Internacional.

La Ley de Navegación, dispone que la navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional sea controlada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, correspondiéndole supervigilar la aplicación de las normas nacionales e internacionales sobre señalización marítima y, con la asesoría del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, determinar la ubicación y características de los medios de señalización.

Respecto del tránsito marítimo, toda nave se rige por las disposiciones del Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, además de las normas nacionales para la navegación marítima.

La Dirección General del Territorio Marítimo puede, en casos calificados, restringir o prohibir el paso o permanencia de naves en determinadas zonas o prohibir el tránsito por aguas sometidas a la jurisdicción nacional, si su paso no es inocente o es peligroso.

## 2.1. Prevención, reducción y control de la contaminación del mar.

### 2.1.1. Competencias como Estado Ribereño.

La Convención en su artículo 211, establece que el Estado Ribereño en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, podrá dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, no debiendo con ello obstaculizarse el paso inocente.

Nuestra normativa, en virtud del artículo 6 del Reglamento para el Control de Contaminación Acuática, faculta a la Autoridad Marítima para negar la entrada a las aguas sometidas a la jurisdicción nacional a una nave, o artefacto naval extranjero, cuando tenga deficiencias en su sistemas de control de la contaminación o presente averías.

### 2.1.2. Competencias como Estado Rector del Puerto.

La Convención, otorga al Estado del Puerto el derecho de realizar investigaciones incluso, iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de un buque extranjero que se encuentre voluntariamente en uno de sus puertos y que haya sido realizada en las aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva.

Si el Estado, a solicitud de terceros o por iniciativa propia, constata que el buque que se encuentra en su puerto viola las normas internacionales sobre navegabilidad y amenaza causar un daño al medio marino, deberá en lo posible adoptar las medidas administrativas para impedir su zarpe, mientras no subsane las observaciones o podrá autorizarlo para que prosiga al astillero de reparaciones más cercano.

En la legislación nacional, la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino está regulada en el título IX de la Ley de Navegación y en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática. Otros convenios internacionales importantes que se aplican en esta zona, relacionados con la contaminación del medio marino, son el MARPOL 73/78 y el Convenio de Basilea, que se refiere al transporte transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación.

## 2.2. Jurisdicción Penal.

En lo que respecta a la jurisdicción penal, la Convención señala que tratándose del paso por

el mar territorial, el Estado Ribereño no debería ejercer jurisdicción penal para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo durante dicho paso, salvo que afecten seriamente a la seguridad del Estado o cuando lo solicite el capitán del buque o un agente diplomático o consular del Estado del Paellón.

Si el buque proviene de aguas interiores, el Estado Ribereño puede tomar cualquier medida autorizada por sus leyes para proceder a detenciones o investigaciones.

## 3. ZONA CONTIGUA

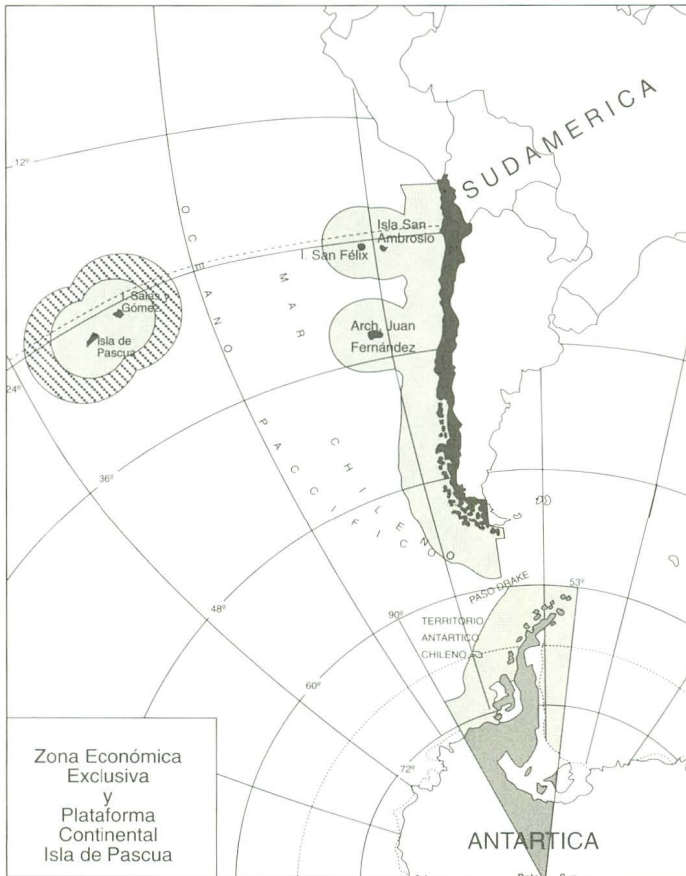
En cuanto a las competencias que el Estado Ribereño puede ejercer en esta zona, están las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial y sancionar a los infractores.

Esta zona es importante, pues amplía las posibilidades de la acción del Estado en campos tan relevantes como el combate del narcotráfico y la inmigración ilegal.

## 4. ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Podemos decir que la ZEE es la derivación del concepto de las 200 millas marinas, impulsado especialmente por Chile y los países fundadores de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

En dicha zona, el Estado Ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, las corrientes y los vientos. Tiene jurisdicción con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Convención para el establecimiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras, a la investigación científica marina, la protección del medio marino. Estos poderes no afectan a las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas, ni a otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, a que tienen derecho todos los Estados de acuerdo a la Convención.



El Estado Ribereño puede dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por los buques. Ellas deben estar de acuerdo con las normas internacionales generalmente aceptadas y establecidas por conducto de la organización internacional competente.

El Código Civil en materia de espacios marítimos, incorpora a nuestro ordenamiento jurídico la Zona Económica Exclusiva.

Sin embargo, lo que es más importante, el Estado de Chile está ejerciendo su autoridad en dicha zona, dictando leyes y reglamentos que regulan sus actividades. A modo de ejemplo se señalan las siguientes:

**4.1. Ley de Pesca y Acuicultura.**

En ella se prohíbe la pesca extractiva en aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva a los buques extranjeros, salvo los

autorizados para realizar pesca de investigación. La fiscalización del cumplimiento de estas disposiciones está entregada a la Armada y al Servicio Nacional de Pesca, según corresponda a la jurisdicción de cada una de estas Instituciones.

Si se sorprende la comisión de una infracción de pesca, la nave deberá ser apresada y conducida a puerto chileno, donde quedará retenida a disposición del tribunal competente, el que podrá decretar la prohibición de zarpe hasta que no constituya una garantía suficiente para responder al monto de la sanción correspondiente.

**4.2. Contaminación Marina.**

En conformidad a la reglamentación nacional, artículo 19 del Reglamento de Contaminación Acuática, la Autoridad Marítima podrá suspender la operación de cualquier nave o artefacto naval que ingrese o se encuentre en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, incluyendo la ZEE, y esté causando contaminación.

También podrá disponer el abandono de dichas aguas hasta que se corrijan las causas que lo motivaron o cese el riesgo de contaminación. Tiene facultades para prohibir el transporte marítimo de sustancias nocivas o peligrosas que puedan ocasionar daños o perjuicios en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, a menos que éstas se efectúen de acuerdo a la reglamentación nacional y al Código Marítimo Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas. Asimismo, le corresponde investigar todo siniestro o accidente que le ocurra a una nave en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Cabe destacar que gracias al patrullaje aeromarítimo efectuado por la Armada en las aguas jurisdiccionales chilenas, ha sido posible detectar buques, tanto de pabellón nacional como extranjero, que han infringido las normas internacionales y nacionales sobre protección del medio marino y una vez efectuadas la investigaciones sumarias administrativas pertinentes, se ha sancionado debidamente a los infractores.

#### 4.3. Ingreso de Naves al Area de Responsabilidad Nacional.

Otra disposición nacional de aplicación en la ZEE es el artículo 13 del Reglamento sobre Recepción y Despacho de Naves, que recomienda que las naves que ingresen al área de responsabilidad nacional, para fines de búsqueda y rescate marítimo, comuniquen su posición a la Autoridad Marítima, utilizando el sistema de notificación de naves. Por otra parte existe la obligación de que toda nave que se dirija a un puerto nacional, debe avisar su recalada a la Autoridad Marítima competente, con una anticipación mínima de 24 horas.

### 5. ALTA MAR

El alta mar esta abierta a todos los Estados Ribereños o sin litoral y comprende entre otras, las libertades de navegación, sobrevuelo, pesca e investigación científica, tendido de cables y tuberías submarinas, construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional.

En alta mar, las naves están sometidas en principio a la jurisdicción del Estado de la bandera, salvo las excepciones previstas en los tratados internacionales o en la Convención. En todo caso, estas excepciones no alcanzan a los buques de guerra ni a los pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados para un fin oficial y no comercial, ya que ellos gozan de inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el del Pabellón.

#### 5.1. Excepciones.

Las excepciones a la jurisdicción exclusiva del Estado del Pabellón en alta mar son las referentes a:

- Transporte de Esclavos :
- Transmisiones no autorizadas
- Piratería
- Deber de prestar auxilio
- Abordaje o incidente de navegación
- Tráfico ilícito de estupefacientes
- Derecho de persecución
- Derecho de visita

##### 5.1.1. Transporte de Esclavos:

Respecto del transporte de esclavos, la Convención concede al buque de guerra o aeronave militar, el derecho de visita cuando tenga

motivos razonables para sospechar que ese buque se dedica a la trata de esclavos.

##### 5.1.2. Transmisiones no autorizadas:

En materia de transmisiones no autorizadas de radio o televisión, difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general, en violación de los reglamentos internacionales, podrá efectuarse el apresamiento de quienes realicen estas transmisiones después de haberse ejercitado el derecho de visita por parte de un buque de guerra o aeronave militar.

##### 5.1.3. Piratería:

En lo que respecta a la piratería, todos los buques de guerra o las aeronaves militares u otros al servicio de un Gobierno y autorizados a tal fin, podrán apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o aeronave de piratas y detener a las personas e incautar los bienes que se encuentren a bordo.

Al respecto, es conveniente considerar el Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, de 1988 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, de 1988, ratificados por Chile, y cuyo objetivo principal es garantizar que se apliquen las sanciones adecuadas a las personas que cometan actos ilícitos contra los buques.

##### 5.1.4. Deber de Prestar Auxilio:

Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón, que preste auxilio a una nave en peligro, siempre que ello no implique riesgo para su propia nave o tripulación.

##### 5.1.5. Abordaje o Incidente de Navegación:

Otra excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del Pabellón, es el abordaje o cualquier otro incidente de la navegación que implique responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para su tripulación. En tal caso se pueden incoar procedimientos penales o disciplinarios por el Estado del pabellón o el de la nacionalidad de los afectados.

##### 5.1.6. Tráfico Ilícito de Estupefacientes:

En cuanto al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, de acuerdo a la



Convención no hay una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del Pabellón. Los Estados tienen la obligación de cooperar con la represión de tal tráfico en alta mar, realizado en violación de las convenciones internacionales.

En esta materia, es necesario tener presente la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, ratificada por Chile en 1990. En su artículo 17, se refiere al "tráfico ilícito por mar" y establece que las Partes cooperarán en todo lo posible para eliminar dicho tráfico ilícito de acuerdo al Derecho Internacional Marítimo. En ella, si una Parte tiene motivos razonables para sospechar que una nave, que hace uso de libertad de navegación y enarbola el pabellón o tiene matrícula de otro Estado miembro, está siendo utilizada para ese tráfico, puede solicitarle autorización para abordar la nave, inspeccionarla y por último, si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar las medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.

#### 5.1.7. Derecho de Persecución:

Es también una excepción al principio de la jurisdicción exclusiva del Estado del Pabellón en alta mar, el derecho de persecución que puede emprender un buque de guerra o aeronave militar u otras que lleven signos claros e identificables como buques o aeronaves al servicio del Gobierno, contra un buque extranjero, cuando las autoridades competentes del Estado Ribereño tengan motivos fundados para creer que la nave ha cometido infracciones de leyes y reglamentos de este Estado, aunque hayan sido cometidas en su ZEE o plataforma continental.

#### 5.1.8. Derecho de Visita:

En virtud del Derecho de Visita, un buque de guerra, en los casos expresamente contemplados en la Convención, puede exigir que el buque sospechoso compruebe su nacionalidad mediante la exhibición de los documentos que justifiquen el uso de la bandera que enarbola.

### 5.2. Areas de responsabilidad del Estado Ribereño en Alta Mar.

Una vez mencionada la alta mar, y las facultades que tienen los Estados en este espacio marítimo, es importante destacar la relevancia de la tesis del Mar Presencial.

Este ha sido definido por su autor, el Almirante Sr. Jorge Martínez Busch, como aquella parte de la Alta Mar, existente para la comunidad internacional, entre el límite de la Zona Económica Exclusiva continental y el meridiano que pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la isla de Pascua se prolonga desde el paralelo del hito N° 1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile y Perú, hasta el Polo Sur.

Chile no pretende someter a esta parte de la alta mar a su soberanía, sino ejercer las facultades que le reconoce el Derecho Internacional al Estado ribereño, pues todo lo que ocurra allí afecta, en mayor o menor medida, a nuestro país. Es por ello que el mar presencial ha sido incorporado en la Ley General de Pesca y Acuicultura (18.892, de 1989), como también en la Ley sobre Bases del Medio Ambiente (19.300 de 1993).

Respecto de las actividades pesqueras en el área definida como mar presencial, y de acuerdo a la ley pesquera, corresponde a la Armada nacional y a la Subsecretaría de Pesca llevar una relación de dichas actividades conforme a los tratados y acuerdos básicos internacionales que se realicen o se hayan realizado.

Además de lo anterior, en virtud de una serie de convenios internacionales suscritos por nuestro país, éste ejerce ciertas competencias en la alta mar, destacándose entre ellas las siguientes :

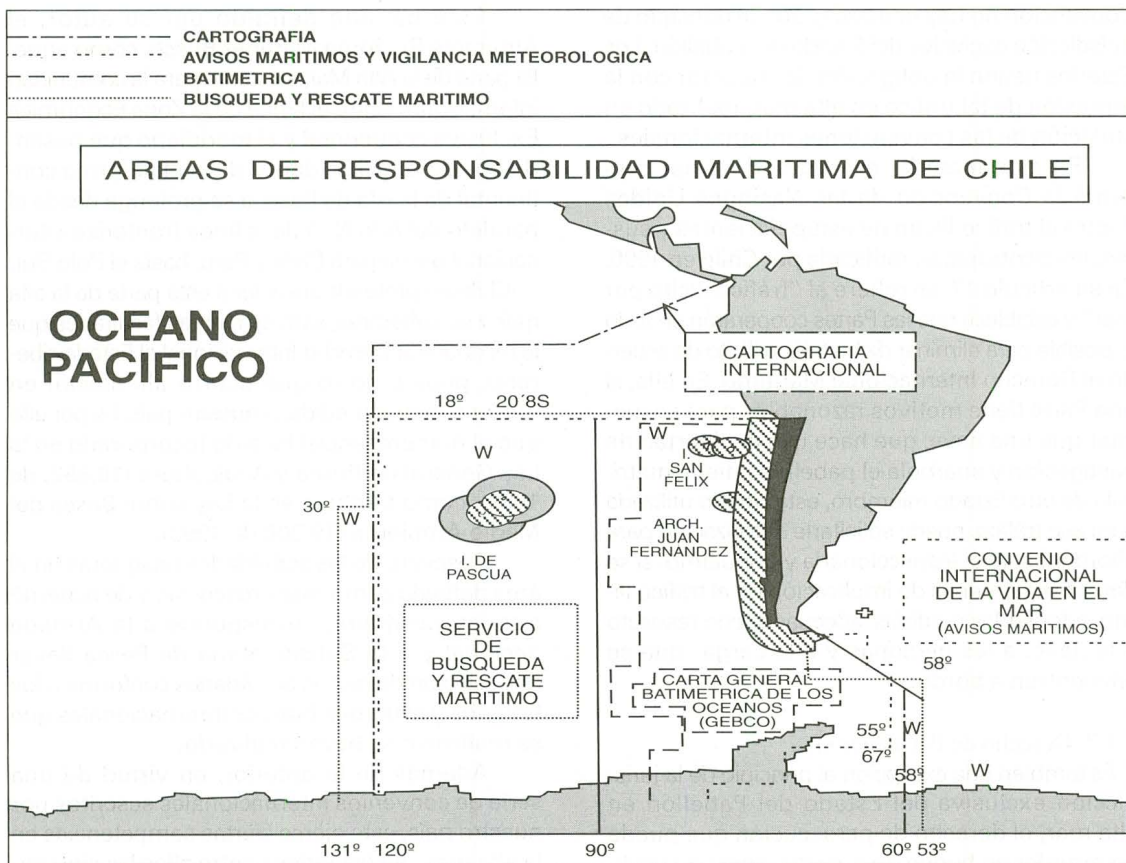
#### 5.2.1. Area de Responsabilidad de Avisos

##### Marítimos:

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, en su capítulo V "Seguridad de la Navegación" establece que cada Gobierno se obliga a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro en el mar y a transmitir los "Avisos Marítimos" para la prevención de los riesgos de la navegación.

En base a esta obligación, se conformaron las áreas de responsabilidad denominadas NAVAREAS, correspondiéndole a Chile la NAVAREA XV, cuya delimitación es la siguiente : Las aguas comprendidas entre el paralelo 18° 20,8' Sur por el Norte, el meridiano 120° Weste, Paso de Drake, meridiano 67° 16' Weste y territorio Antártico por el Sur.

Su control es ejercido por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada y el



Centro de Telecomunicaciones Marítimas de la Armada.

### 5.2.2. Area de Responsabilidad de Vigilancia e Informes Meteorológicos.

El mismo Convenio Internacional citado anteriormente, en su Regla 4, Capítulo V "Servicios Meteorológicos", dispone que los Gobiernos Contratantes se obligan a estimular la compilación de datos meteorológicos por parte de los buques que se hallen en el mar y a disponer el examen, difusión e intercambio de dichos datos como mejor convenga a los fines de ayuda a la navegación.

Para su aplicación, la Oficina Meteorológica Mundial y la Organización Marítima Internacional, coordinaron la utilización de un área común de responsabilidad, cuya delimitación es la misma que corresponde al área de responsabilidad de avisos marítimos.

Su control es ejercido por el Servicio Meteorológico de la Armada.

### 5.2.3. Area de Responsabilidad para efectos de Búsqueda y Rescate Marítimo:

La Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, de 1979, suscrita por Chile, acordó la creación y coordinación de servicios de búsqueda y salvamento, para los diferentes países miembros. Chile ya en 1976 había creado el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo dependiente de la Armada, para velar por la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar.

A fin de cumplir en forma eficiente con estas obligaciones, se estableció el Sistema Chileno de Notificación de la Situación de los Buques (CHILREP) operado por la Dirección General del Territorio Marítimo, en virtud del cual si se pierde contacto con el buque, se inician las indagaciones para determinar si este se encuentra seguro o está en peligro. Si las indagaciones son negativas, se inician las operaciones de búsqueda.

El área marítima de responsabilidad nacional es la siguiente:

Las aguas comprendidas entre los paralelos 18° 20,8' Sur y 30° Sur y longitud 120° Weste. Desde latitud 30° Sur y longitud 131° Weste, comprendiendo el Territorio Antártico por el Sur y las aguas del Drake, comprendiendo todas las aguas que quedan al Weste de la línea que une los puntos A,B,C,D,E, y F, señalados en el Tratado de Paz y Amistad con Argentina, Al Sur de Latitud 58° 21,1 Sur, las aguas que se encuentren al Weste de la Longitud 53° Weste hasta el Territorio Antártico.

Su control es ejercido por la Dirección General y del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

#### 5.2.4. Área de Responsabilidad respecto de la

Carta Batimétrica General de los Océanos:

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, en su calidad de representante del Estado de Chile ante la Organización Hidrográfica Internacional, tiene a su cargo la confección y actualización del área de responsabilidad chilena de la carta general batimétrica de los océanos (GEBICO).

El área de responsabilidad nacional comprende las aguas entre la latitud 18° 20,8' Sur y latitud 30° Sur hasta longitud 90° Weste; entre latitud 30° Sur y latitud 48° Sur hasta longitud 95° Weste; entre latitud 48° Sur y latitud 60° Sur, y longitud 90° Weste y longitud 60° Weste; entre latitud 60° Sur y latitud 66° Sur, y las longitudes 95° Weste y longitud 55° Weste; entre latitud 66° Sur y latitud 72° Sur, y longitudes 84° Weste y longitud 65° Weste; entre latitud 72° Sur y latitud 78° Sur, y longitudes 90° Weste y longitud 75° Weste.

#### 5.2.5. Área de Responsabilidad respecto de la

Cartografía Internacional:

El mismo servicio, por delegación del Organismo Hidrográfico Internacional, a través del "Comité de estandarización cartográfica", es el coordinador general para la cartografía internacional de la denominada "Área C" del Pacífico Sudoriental, en el cual están contenidas las cartografías de Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

Su área de responsabilidad comprende las aguas contenidas entre la diagonal que une la frontera entre Colombia y Panamá en la costa Pacífico y el punto oceánico ubicado en latitud 0° y longitud 100° Weste; desde este punto por latitud 0° hasta longitud 120° Weste; el territorio Antártico y las zonas del mar de Drake hasta latitud 60° Weste.

#### 5.2.6. Protección del Medio Marino:

En materia de protección del medio marino, el Estado del Pabellón es quien tiene competencia exclusiva en alta mar respecto de las naves autorizadas a enarbolar su pabellón. Sin embargo, el artículo 221 de la Convención permite al Estado Ribereño en caso de ciertos accidentes marítimos por contaminación ocurridos más allá del mar territorial, tomar medidas que guarden relación con el daño real o potencial que pueda afectar a sus costas o intereses conexos, incluida la pesca. Al respecto, es importante tener presente el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos de 1969 y su Protocolo de 1973, los cuales reafirman el derecho del Estado Ribereño para adoptar medidas que puedan ser necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias, a raíz de un siniestro marítimo. Ambos instrumentos internacionales se encuentran actualmente en el Congreso Nacional para su aprobación.

## 6. PESCA EN ALTA MAR

En relación con la libertad de pesca en alta mar, la cual no es absoluta y está sometida a obligaciones de los Estados y a ciertas normas de la Convención, cabe destacar que en base a lo acordado en la Cumbre de Río de Janeiro de 1992, se han desarrollado en la sede de las Naciones Unidas conferencias sustantivas destinadas a lograr un acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención, relativas a la conservación, ordenación y uso sostenible de los recursos marinos vivos en la Alta Mar.

Lamentablemente en la cumbre de Río de Janeiro el debate no quedó claramente circunscrito a la Alta Mar y dejó resquicios por los cuales se podría extender la discusión a la ZEE, desde un principio, algunos estados pesqueros de aguas distantes han intentado perfeccionar y extender su ámbito de aplicación al interior de la ZEE, exigiendo comprometer la adopción de estándares y criterios técnicos aplicables tanto fuera como dentro de dicha Zona, lo cual se estima improcedente por afectar a la actual jurisdicción nacional.

Sin perjuicio de lo anterior y de aprobarse un acuerdo, se generarán obligaciones para el Estado del Pabellón cuyos buques pesquen en alta mar, como también deberes y atribuciones para el Estado rector del Puerto que vendrán a incrementar las jurisdicciones marítimas nacionales.

## 7. REGIMEN DE ISLAS

En último término, nos referiremos al régimen de islas establecidas en la Convención, la que define como "Isla" a "una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre nivel de ésta en pleamar".

Agrega la norma que las islas generan mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y la plataforma continental, las cuales son determinadas en conformidad con las disposiciones aplicables a otras extensiones terrestres.

Respecto de las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia, se les niega el derecho a tener zona económica exclusiva y plataforma continental, teniendo en consecuencia, sólo mar territorial.

Chile, durante las discusiones sobre el tema, tuvo especial preocupación a fin de que se cautelase adecuadamente el estatuto jurídico de sus islas más lejanas del continente: Pascua, Salas y Gómez, San Félix, San Ambrosio y Archipiélago de Juan Fernández, con su generación de mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental.

## REFLEXION FINAL

Chile, en conformidad al Derecho Internacional, debe ejercer sus derechos y obligaciones como Estado Ribereño, del Pabellón y Estado Rector del Puerto.

En su calidad de Estado Ribereño tiene la obligación primordial de vigilar sus aguas jurisdiccionales con el objeto de proteger no sólo la vida

humana en el mar y la seguridad marítima sino que también sus recursos, de cualquier amenaza, especialmente de la contaminación.

En lo que respecta al Estado del Pabellón debe ejercer efectivamente la jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, efectuando inspecciones a las naves, con el objeto de verificar que cumplan las normas de seguridad y los estándares de protección del medio marino.

Como Estado Rector del Puerto, y de acuerdo a convenios internacionales, inspecciona a los buques extranjeros que visiten nuestros puertos, a objetos de verificar el cumplimiento de dichas normas y convenios.

Para el cumplimiento de estas obligaciones, y para ejercer una efectiva vigilancia de las aguas jurisdiccionales, acorde con los medios disponibles, se ha debido Desarrollar una administración Marítima que contempla:

- Capacitar al personal vinculado al quehacer marítimo, especialmente a sus inspectores, como también a las tripulaciones de las naves autorizadas a enarbolar su pabellón nacional, para la aplicación de los convenios relativos a la prevención de accidentes y control de la contaminación.
- Contribuir a adecuar la legislación a través de la ratificación de los convenios internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio marino y su implementación.

Si bien se han logrado importantes avances en lo que respecta a estas materias, es conveniente destacar que ante la dinámica evolución del transporte marítimo y a las constantes modificaciones de la legislación internacional que lo regulan, es deber de todos estar atentos, y desarrollar el máximo esfuerzo para mantener una legislación marítima actualizada, que nos permita ejercer una plena jurisdicción marítima nacional.

\* \* \*