

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN LAS ÁREAS DE NAVEGACIÓN Y **OPERACIONALES Y LOS PROBLEMAS EMERGENTES A LA LUZ DE LA** CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR **DE 1982** 

Franco Corchia Kutscher\*

- Situación actual de las Áreas de Navegación.
- Marco Legal que Regula el uso del Mar.

a Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVE-MAR) es, en esencia, una importante compilación de normas sobre las diferentes cuestiones relacionadas con el uso pacífico de los mares, el aprovechamiento y conservación de los recursos, tanto vivos como no vivos<sup>1</sup>, la investigación científica, la preservación del medio marino, y la solución pacífica de las controversias.

El grado de adhesión internacional con que cuenta ha ido aumentando paulatinamente desde 1982, y actualmente asciende a 150 países. Entre aquellos estados que por diversas razones aún no adhieren a esta Convención, se destacan Estados Unidos e Israel, y a nivel sudamericano Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela. Chile, por su parte, la ratificó el 25 de agosto de 1997.

Quizás el hecho más relevante de la Convención es que crea una distribución de los espacios marinos en beneficio de los estados ribereños, definiendo el grado de soberanía -en términos de derechos y de deberes- que éstos pueden ejercer en las distintas áreas que allí se consagran<sup>2</sup> y al mismo tiempo, los derechos y obligaciones de los terceros Estados.

En lo que se refiere específicamente a la navegación, establece los regímenes aplicables en las aguas interiores, Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva (ZEE), en los estrechos de navegación internacional, aguas archipelágicas y en la Alta Mar<sup>3</sup>, los cuales, de manera sucinta, se expondrán a continuación.

En las aguas interiores, el Estado ribereño tiene plena soberanía y controla la navegación en dicha área, al igual que en el Mar territorial; sin embargo, todos los buques, de cualquier país, sean o no de guerra, tienen el derecho a gozar de paso inocente<sup>4</sup>. El paso es inocente mientras no sea periudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, los buques extranjeros tienen la obligación de respetar sus leyes y reglamentos v el paso deberá ser rápido e ininterrumpido5. Si no cumplen, los Estados ribereños, podrán tomar las medidas que consideren oportunas para impedir todo paso que no sea inocente en su jurisdicción<sup>6</sup>. Sin embargo, no podrán imponer a los buques extranjeros requisitos que

Capitán de Fragata. Oficial de Estado Mayor.

<sup>1.</sup> Que contiene, además, previsiones sobre navegación de superficie y submarina, tendido de tuberías submarinas, exploración y explotación, pesca, y conservación racional y utilización de especies.

<sup>2.-</sup> Waghorn, Jarpa, Alex, "Las Armadas y la CONVEMAR", página 6.

Ver definiciones de Mar Territorial, ZEE, Estrecho Internacional y Alta Mar en Anexo "A"

Artículo 17. Ver definiciones de Buque de Guerra, Paso y Paso Inocente en Anexo "A". Relacionados con el significado de Paso Inocente (17) y con las obligaciones de navegación para Submarinos (20) y buques de propulsión nuclear o que transporten sustancias nucleares o nocivas (23). Artículos 21 y 25.

produzcan el efecto de denegar u obstaculizar el derecho de este paso, ni discriminar de hecho o de derecho a los buques de un Estado determinado<sup>7</sup>.

En la Zona Contigua, el Estado ribereño tiene facultades de prevención v sanción de las infracciones cometidas en su territorio o en el Mar Territorial.

En lo que respecta a la ZEE, es preciso señalar que en ella rigen, entre otras, las libertades de navegación, de sobrevuelo, y de tendido de cables y tuberías; coexisten los derechos de los Estados ribereños8 con los de la comunidad internacional de países9.

Se reafirma la autoridad exclusiva del Estado del Pabellón sobre las naves mercantes, estatales o de guerra que naveguen por una ZEE10, y los derechos de soberanía del Estado ribereño en cuanto a los pesqueros que eventualmente intentaran operar en su jurisdicción, sin su autorización<sup>11</sup>.

Además, en caso que el Estado ribereño tenga sospechas de que una nave ha infringido sus leves y reglamentos, puede eiercer el Derecho de Persecución<sup>12</sup>.

En los Estrechos de navegación Internacional rigen los regímenes de navegación que se muestran en la tabla N°1.

Adicionalmente, los Estados ribereños tienen derecho a adoptar las medidas de

ESPACIOS CONECTADOS	RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN	EJEMPLOS
Alta Mar / Alta Mar.	Paso en Tránsito <sup>13</sup> y obliga-	Estrecho de Gibraltar, Bab el
Alta Mar / ZEE.	ciones del Artículo 3914.	Mandeb, Hormuz, Malaca.
ZEE / ZEE.		
Alta Mar / Mar Territorial.	Paso Inocente, siempre y	Estrecho de Tirán, entre el
ZEE / Mar Territorial.	cuando sean utilizados para	Golfo de Akaba y el Mar
Alta Mar / Alta Mar.	navegación internacional.	Rojo.
Alta Mar / ZEE <sup>15</sup> en casos	Paso Inocente sin suspen-	Estrechos de Corfú y de
especiales.	sión.	Messina.
Estrechos regulados total o	Lo estipulado en las conven-	Estrecho de Magallanes,
parcialmente por convencio-	ciones de larga data <sup>16</sup> .	Bósforo, Dardanelos, Ore-
nes de larga data y vigentes.		sund y Belts.

Tabla N°1.

seguridad que estimen pertinentes, tanto en beneficio de quienes transiten por sus estrechos, como de su propia defensa.

En lo atingente a la navegación por los Estados Archipelágicos<sup>17</sup>, en las aguas archipelágicas, se permite el paso inocente<sup>18</sup>, mientras que durante el paso por las vías marítimas archipelágicas designadas, está permitido el ejercicio de los derechos de navegación y sobrevuelo en el modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito rápido e ininterrumpido<sup>19</sup> y, estas vías y rutas aéreas atravesarán las aguas archipelágicas y el mar territorial advacente e incluirán todas las rutas normales de navegación o sobrevuelo internacionales20.

Finalmente, con relación a la Alta Mar es pertinente indicar, entre otras cosas, que en ella todos los Estados gozan de igualdad de derechos y de deberes, independiente de si son o no ribereños; está destinada sólo a fines pacíficos; todos los Estados tienen derecho a utilizarla<sup>21</sup>;

CONVEMAR, Artículo 24.

CONVEMAR, Artículo 56.

<sup>9.-</sup> CONVEMAR, Artículo 58.

<sup>10.-</sup> CONVEMAR, Artículo 94.

<sup>11.-</sup> CONVEMAR, Artículo 58, punto 3.

<sup>12.</sup> De acuerdo a las consideraciones indicadas en el Artículo 111 de la CONVEMAR.

<sup>13.-</sup> CONVEMAR. Artículo 38.

<sup>14.-</sup> Relacionado con las obligaciones de los buques y aeronaves durante el Paso en Tránsito.

<sup>15.-</sup> Si el estrecho está formado por una isla de una nación ribereña del estrecho y su territorio principal, o si existe del otro lado de la isla, una ruta de similares características.

<sup>16.-</sup> CONVEMAR, Artículo 35, letra c). 17.- Referencia: CONVEMAR, Artículo 53.

<sup>18.-</sup> CONVEMAR, Artículo 52.

<sup>19.-</sup> Rápido y sin trabas entre una parte de la Alta Mar o ZEE, y otra de Alta Mar y ZEE. CONVEMAR, Artículo 53, punto 3. 20.- CONVEMAR, Artículo 53, punto 4.

<sup>21.-</sup> CONVEMAR, Artículos 87, 88 y 90.

en ella rige la lev del pabellón<sup>22</sup> y deben ejercer jurisdicción y control sobre las naves bajo su pabellón en cuestiones administrativas, técnicas y sociales<sup>23</sup>.

Asimismo, los buques de guerra, las aeronaves militares y los buques de Estado gozan de las facultades policiales<sup>24</sup>.

En otro orden de cosas, es necesario precisar que, a pesar de que una de las finalidades de la CONVEMAR es promover el uso pacífico de los mares v océanos<sup>25</sup>, lo que implica que está orientada a la paz<sup>26</sup>, las normas que rigen los derechos y deberes en los espacios marítimos se han convertido en parte del derecho de la guerra naval y de la neutralidad marítima.

De hecho, estas reglas de derecho internacional que regulan la libertad de acción en la Alta Mar se aplican al DICA<sup>27</sup> y se encuentran consignadas, por ejemplo, en el Manual de San Remo<sup>28</sup>, en los Principios de Helsinki<sup>29</sup> y en los principios del Derecho Internacional Consuetudinario, así como en los principales manuales de armadas como la de Estados Unidos, Alemania, el Reino Unido, Canadá v España, entre otros.

# Impacto de la CONVEMAR en las Áreas de Navegación.

Uno de los aspectos de mayor importancia que la Convención establece, con respecto a las áreas de navegación, lo constituye el hecho de haber definido y reglamentado los espacios marinos reconocidos30.

Además, se reconoció geográficamente la existencia de un nuevo tipo de Estado, el archipelágico<sup>31</sup>, y se logró llegar a acuerdo en la extensión del Mar Territorial de anchura variable, que puede llegar hasta las 12 MN, a voluntad del Estado Costero<sup>32</sup>. Asimismo, reconoció la existencia de una Zona Económica Exclusiva más allá del Mar Territorial que otorga al Estado ribereño, derechos de soberanía económica para la explotación de sus recursos.

También se regula la navegación por los Estrechos de navegación Internacionales, y se crea "La Zona" relativa a los Fondos Marinos y Oceánicos, más allá de las jurisdicciones nacionales, en la que rige el principio de patrimonio común de la Humanidad<sup>33</sup>.

Asimismo, establece las normas aplicables a los buques mercantes y a los buques de Estado destinados a fines comerciales, a los buques de guerra y a otros buques de Estado destinados a fines no comerciales, e instaura disposiciones generales de derechos y deberes relativos a las figuras jurídicas de Paso Inocente y Paso en Tránsito.

Finalmente, se destaca el hecho de que la CONVEMAR destina un Capítulo<sup>34</sup>

- 22.- Ver definición de Estado del Pabellón en Anexo "A".
- 23.- Artículo 94. 24.- Artículo 110.
- 25.- CONVEMAR, Artículo 88 y 301.
- 26.- Ya que su concepción general hace abstracción de la eventualidad de conflictos, puesto que aun cuando reconoce la existencia de los buques de guerra, no considera aquellas situaciones en que las Armadas, cumpliendo la voluntad política de los Estados, en ocasiones tienen que desarrollar actividades del todo ajenas a los propósitos y resquardos propios de los tiempos de paz. Referirse a: Waghorn, Jarpa, Alex, "Las Armadas y la CONVEMÁR", página 7.
- 27.- Derecho Internacional de los Conflictos Armados.
- 28.- Manual sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar, cuya importancia radica en que, por una parte, es el único instrumento internacional de índole general que se ha elaborado sobre el derecho de la guerra en el mar desde 1913 (y que presumiblemente influirá en los manuales que eventualmente se redacten a futuro), y que por otra contribuye tanto a consolidar el derecho internacional consuetudinario contemporáneo, como también a fomentar su desarrollo.
- 29.- En ellos se sientan las bases que rigen la Neutralidad durante la ocurrencia de conflictos armados en el mar. Fueron aprobados por la Comisión Internacional de Derecho Internacional en 1988.

  30.- Aguas Interiores Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva, Alta mar y Fondos Marinos y
- Oceánicos.
- 31.- Conformado por un conjunto de islas en que, al unir los puntos extremos exteriores de cada una de ellas, las aguas ubicadas dentro de la figura geométrica formada por la unión de estos puntos quedan bajo el régimen jurídico de aguas interiores.
- 32.- Puesto que hasta antes de esta instancia, los Estados no habían logrado ponerse de acuerdo acerca de la extensión del mismo.
- 33.- Regida por una nueva entidad de Derecho Internacional de composición más o menos similar a la de las Naciones Unidas, y que sería explotada y explorada como patrimonio común de la humanidad, en beneficio especial de los países en vía de desarrollo (incluyendo a los Estados mediterráneos o sin litoral).
- 34.- Parte XV: Solución de controversias.

al tema de la solución de controversias; código de normas destinadas a la pronta, fácil y eficaz solución de conflictos o disputas que eventualmente se susciten, y que por versar sobre materias tan específicas, requieren la existencia de foros y tribunales especializados<sup>35</sup>.

En conclusión, la CONVEMAR ha tenido un impacto trascendental en la creación de una legislación marítima común por cuanto crea nuevos procedimientos y acepta aspectos de derecho consuetudinario y tratados externos a ella que permiten relacionarse a todos aquellos que utilizan las áreas de navegación al amparo de un prisma y una reglamentación estandarizada para todos.

# Impacto de la CONVEMAR en las Áreas Operacionales.

La CONVEMAR<sup>36</sup> ha tenido un impacto igualmente significativo en el Derecho Internacional Marítimo aplicable a los conflictos armados en el mar, ya que ha establecido las bases mediante las cuales se generan los derechos y deberes de los beligerantes y de los Estados neutrales respecto a las áreas de operación en las cuales éstos se desarrollarán.

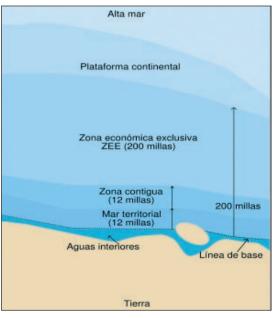
Estas medidas o acciones bélicas pueden ser tomadas por los beligerantes en aquellas áreas en las cuales gozan de soberanía<sup>37</sup>, y también en la Alta Mar, ya que no existe prohibición alguna en la legislación internacional que impida realizar acciones militares en este espacio marítimo<sup>38</sup>.

Asimismo, lo anterior se aplica con las mismas consideraciones tanto a la

ZEE como a la Plataforma Continental de los países neutrales, con la obligación de respetar los legítimos derechos de los Estados ribereños con respecto a estos espacios marítimos<sup>39</sup>.

Por otra parte, los Estados neutrales tienen la facultad de negar el uso de sus aguas a los buques de guerra beligerantes mientras dure el conflicto, aduciendo razones de seguridad para sí mismos o a la navegación<sup>40</sup>.

Dicho de otra forma, la CONVEMAR se ha convertido en una parte del derecho de la guerra naval y la neutralidad marítima en que los derechos e intereses de los Estados, que no toman parte en un conflicto armado internacional, se encuentran protegidos.



Zonas marítimas de acuerdo a la convención del 30 de abril de 1982.

<sup>35.-</sup> De hecho, contempla la creación de varios de estos foros, tal como la Corte Internacional de Justicia, y establece nuevos tribunales, tales como el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que tiene su sede en la ciudad de Hamburgo, el Tribunal Arbitral y el Tribunal Arbitral Especial (pesca, protección del medio marino, investigación científica marina, y navegación).

<sup>36.-</sup> Con el apoyo de otros acuerdos relacionados directa e indirectamente tales como la Convención de la Haya, los Principios de Helsinki y el Manual de San Remo.

<sup>37.-</sup> Es decir, en las Aguas Interiores, Mar Territorial y en sus aguas archipelágicas (hasta donde sea aplicable, puesto que los Estados no pueden suspender o impedir el Paso en Tránsito en estas rutas, de acuerdo a lo especificado en el Manual de San Remo, artículo 27).

<sup>38.-</sup> Aunque con respecto a esto último es necesario aclarar que como los Estados neutrales no pierden sus derechos en este espacio por esta causa, los beligerantes deben tomar todas las medidas tendientes a abstenerse de interferirlos, y a tener debida consideración por ellos. Referirse al Manual de San Remo, Artículo 10 letra b, y Artículo 36.

<sup>39.-</sup> Manual de San Remo, artículo 34.

<sup>40.-</sup> Esto siempre y cuando la medida se aplique a todos los contendientes por igual, es decir, toda vez que se respete el Principio de Imparcialidad, y siempre que esas aguas no sean parte de una ruta marítima archipelágica o de un estrecho internacional. Manual de San Remo, Artículos 23 y 30, y Principios de Helsinki, párrafo 2.4.

En consecuencia, esta Convención, en relación a las Áreas de Operaciones, logra conciliar los intereses de los Estados beligerantes y de los neutrales.

# Problemas Surgidos desde la Entrada en Vigor de la CONVEMAR.

# Conflicto de Intereses Producto de la Explotación de Recursos Marinos Vivos.

La pesca de Alta Mar se encuentra regulada por la CONVEMAR<sup>41</sup> v por tratados específicos que tienen como propósito facilitar la conservación y racionalización de recursos marinos vivos42 y prevenir conflictos a raíz de una contraposición de intereses relacionados con este tema.

No obstante lo anterior, los Estados han demostrado con hechos que los acuerdos no necesariamente se interpretan desde el mismo punto de vista, y que los términos en que éstos son redactados, no siempre son lo suficientemente claros o no consideran todos los aspectos que, si no se prevén, pueden llegar a ser focos de conflictos. Tal es el caso, por ejemplo, de lo que ocurrió en la disputa entre Canadá y España por la extracción pesquera de este último país en el Atlántico Norte, en la denominada "Milla 201"43, en relación a la tesis de la Zona Económica Exclusiva como iurisdicción pesquera exclusiva y excluyente de cada uno de los Estados ribereños<sup>44</sup> respecto de especies transzonales y altamente migratorias, v aquella suscitada entre Chile v la Unión Europea a raíz del denominado "caso del Pez Espada" 45.

Si a eso se le agrega que la creciente demanda de productos del mar, producida a raíz de la apertura de nuevos mercados. ha contribuido al aumento sostenido de flotas pesqueras, y que la disminución, en ocasiones alarmante, de determinados recursos, ha obligado a que algunas potencias<sup>46</sup> desplacen sus áreas de pesca hacia zonas de interés o iurisdicción de otros Estados, ineludiblemente la probabilidad de conflicto aumenta.

Por consiguiente, si a partir de estos antecedentes se asume que este tipo de situaciones ocurrirán cada vez con mayor frecuencia, es posible inferir, en consecuencia, que los reclamos en este sentido también lo harán<sup>47</sup>, y que se producirán perjuicios a los intereses nacionales en la forma de daño a la imagen

41.- Artículos 61 al 68 en lo que se refiere a la ZEE, y artículos 87 punto 1 letra e) y 116 al 120 en relación a la Alta Mar.

- 42.- Acuerdo sobre Pesca de Altura de 1995, Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos" o CCAMLR (cuyo propósito es conservar no solamente las especies explotadas, sino que todas las especies del ecosistema marino antártico), y el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la CONVEMAR relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces altamente migratorios (cuyo objeto es proteger a las poblaciones de peces que migran entre aguas internacionales y zonas marítimas bajo jurisdicciones nacionales, y prevenir los conflictos suscitados por la Pesca en Alta Mar).
- 43.- Guerra del "Fletán Negro" entre Canadá y España. Este conflicto fue motivado por el incumplimiento en la captura máxima permisible de la merluza negra por parte de España, en el marco de un Acuerdo de pesca de los países del Atlántico Norte.

44.- CONVEMAR, Artículo 56.

45.- Esta controversia tuvo su origen en las quejas de las autoridades españolas presentaron a la OMC producto de la dictación del Decreto Supremo Nº 598 de la Subsecretaría de Pesca de Chile (publicado el 25 de noviembre de 1999), que estableció que las medidas de conservación vigentes en la ZEE para el recurso Pez Espada, se aplicarían a toda la población de esa especie, incluidas las áreas de Alta Mar adyacentes a la ZEE.

El argumento fue que Chile consideraba al Pez Espada como un recurso pesquero en estado de plena explotación en su ZEE, y dado que se trataba de una especie altamente migratoria, las capturas de la flota española ponían en peligro a la especie y a su explotación dentro de la ZEE.

El caso concluyó con un arreglo negociado entre la Unión Europea y Chile, en que este último permitió la entrada de un número reducido de buques europeos a sus puertos, y ambas partes hicieron una promesa solemne de cooperar al máximo en sus esfuerzos para salvar la especie en peligro de extinción.

46.- Por ejemplo China, Japón, Rusia, España.

47.- Como ejemplos de reclamos ocurridos, se citan los siguientes incidentes:

Área Atlántico Sur. En 1998, buques pesqueros chilenos que se encontraban operando en las inmediaciones de las islas Falklands y Georgias del Sur, con artes de pesca de arrastre y aparejos de espineles, en busca del bacalao de profundidad, entre otros recursos hidrobiológicos, produjeron algunos incidentes debido a que infringieron las medidas de conservación, dispuestas por

el CCAMLR, y porque ingresaron a la ZEE de Argentina.

ZEE continental e insular chilena. Entre los años 1978 y 1990 se produjeron incidentes registrados en esta área oceánica producto de que grandes flotas pesqueras provenientes de la ex Unión Soviética, Cuba, Bulgaria y Polonia desarrollaron operaciones de investigación y extracción pesquera, en particular del jurel y caballa en el área oceánica, y langostas espinudas en las cordilleras submarinas de Nazca y de Salas y Gómez, en el límite de la Plataforma Continental chilena (350 millas marinas), produciéndose ingresos a ella que fueron detectados oportunamente por exploraciones aeromarítimas y denunciadas a los respectivos Estados de abanderamiento. Esta situación, que culminó finalmente con un procedimiento de retención y procesamiento judicial del Buque Factoría búlgaro "Fénix" el 11 de julio de 1990, se transformó en un precedente histórico sobre fiscalización pesquera, puesto que se ratificó que la Ley de Pesca chilena tenía perfecta aplicación dentro de la ZEE, no sólo por su carácter de tal, sino además por la aplicación de los artículos 56, 57, 62 y 73 de la CONVEMAR.

del país en los diversos conciertos internacionales, respecto al incumplimiento de los convenios internacionales.

Es por ello que los Estados ribereños, y aquellos que pesquen en esas áreas contiguas, deben procurar, directamente o con el apoyo de organizaciones regionales, tomar las medidas que consideren necesarias para la conservación de las poblaciones fijas o migratorias que allí se encuentren.

En consecuencia, es previsible que a medida que continúen estas actividades, también aumenten los roces y las distintas apreciaciones relativas a la legalidad de las medidas adoptadas.

Ante esto, la postura más aconsejable de aquellos Estados que se sienten afectados por situaciones como las descritas, y que no llegan a acuerdo, parece ser la de recurrir a los tribunales internacionales especiales contempladas en la CONVEMAR, contar con un Poder Naval que les permita resguardar y vigilar sus intereses en donde sea necesario, y aplicar la ley cuando se vulnere la soberanía y los derechos establecidos internacionalmente.

# Preservación del Medio Ambiente Marino.

Aunque de acuerdo a la CONVE-MAR los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio ambiente marino<sup>48</sup>, el creciente uso de los mares está creando dificultades ecológicas no solamente referidas a la extracción de recursos vivos, sino que además, producto de, por ejemplo, la contaminación producida por el vertido<sup>49</sup> de petróleo procedente de buques, y de fuentes de contaminación terrestre.

Estos problemas tienen algo en común, ya que no se trata de los límites físicos de los derechos territoriales de un estado ribereño, sino que se prolonga más allá de su esfera de influencia. Y ahí entra en juego el derecho internacional del mar, ya que establece reglas para los espacios no territoriales, o para aquellos donde el estado ribereño tiene limitada su soberanía<sup>50</sup>.

Al respecto, diversas organizaciones internacionales marítimas<sup>51</sup> han asumido estos retos, o bien han sido creadas para tal fin; no obstante, no siempre han tenido la competencia necesaria para promulgar obligaciones jurídicamente vinculantes<sup>52</sup> para sus Estados miembros<sup>53</sup>.

Entonces, si las normas contra la contaminación se encuentran claramente definidas y establecidas, pero aún así continúa la contaminación por derrame terrestre o que no es atribuible a errores de navegación<sup>54</sup>, surge la interrogante: ¿quién debe controlar el cumplimiento y la aplicación de las reglas internacionales establecidas por la OMI y la CONVEMAR?

Área Índico Sur. Desde septiembre de 1996, gran parte de la flota pesquera industrial de Punta Arenas se desplazó a aguas del océano Índico para operar desde los puertos de Ciudad del Cabo en Sudáffica y Walvis Bay en Namibia, en demanda de la pesca del bacalao en Alta Mar próximo a la Antártica. Sin embargo, se produjeron incidentes a raíz de que algunos pesqueros fueron sorprendidos pescando en las ZEE de Argentina y de Francia (archipiélago Crozet), pescando sin licencia en determinadas áreas, y por intentos de abordaje para evitar fiscalizaciones. El Estado chileno anunció una rápida investigación y drásticas sanciones para los infractores, tales como la prohibición de operación en aguas de la Alta Mar antárticas, hasta la caducidad de la licencia para pescar, si es que se confirmaba la acusación, aduciendo que, "situaciones como éstas afectan gravemente al país", producto de lo cual, Chile podría perder importantes cuotas de captura de algunas especies en aguas internacionales antárticas.

- 48.- CONVEMAR, Artículo 192.
- 49.- Ver definición en Anexo "A'
- 50.- CONVEMAR Parte XII, Artículos 192 al 237.
- 51.- Por ejemplo la OMI (Organización Marítima Internacional), de carácter global, y la HELCOM (Comisión de Helsinki) y la CPPS (Comisión Permanente del Pacífico Sur) a escala regional. Todas se circunscriben al marco prescrito por la CONVEMAR.
- 52.- Pero por otra parte, el actual sistema, conformado por organizaciones mundiales y regionales (amparadas por la CONVEMAR), garantiza que se puedan tratar cuestiones tanto generales como específicas en el contexto apropiado, lo que es una condición necesaria para conseguir un desarrollo sostenible en el largo plazo.
- 53.- La OMI se dedica a la elaboración de convenios y protocolos internacionales destinados a regular y asegurar la navegación. En dichos convenios se contemplan especialmente las obligaciones de los Estados del Pabellón sobre la seguridad de las personas a bordo, así como respecto a la prevención de la contaminación marítima causada por los buques. Son estas competencias exclusivas y, por tanto, de amplio alcance, las que la distinguen de todas las demás organizaciones marítimas.
- 54.- Y que, por consiguiente, se asume que no son intencionales sino que fortuitas.

La responsabilidad principal de que los buques cumplan las reglas internacionales recae sobre el Estado ribereño. los armadores, los capitanes<sup>55</sup> y, por lo tanto, en los Estados del Pabellón<sup>56</sup>. Sin embargo, algunos de estos últimos no cumplen dichas obligaciones por diversos motivos, y por eso algunos buques navegan por los océanos en condiciones precarias de seguridad. Con el fin de minimizar los riesgos de seguridad que suponen dichos buques, denominados "subestándar" 57, se ha creado una red de seguridad cuyo último nivel es el control del Estado Rector del Puerto<sup>58</sup>.



Petrolero "Prestige" sufre una avería en el costado que hace perder su carga a la altura del Cabo Finisterre y se hunde a 133 millas de Vigo.

Sin embargo, a pesar de todas estas previsiones los accidentes han continuado ocurriendo. Casos como el del "Prestige", el "Erika" y otros, han provocado grandes daños no tan sólo al ecosistema del lugar afectado, sino que también a la economía de los Estados ribereños, lo que ha significado, entre otras cosas, que se entablen juicios por daños y perjuicios, y que la adquisición de seguros sea cada vez más costosa<sup>59</sup>.

# Deberes y Derechos en Espacios Marítimos. Uso Militar de la Zona Económica Exclusiva.

El hecho de que en la ZEE coexistan simultáneamente derechos de Estados que son ribereños y de otros que no lo son, plantea una compleja situación que afecta, específicamente, al uso militar que se le puede dar a este espacio marítimo<sup>60</sup>.

Desde el punto de vista jurídico, hay bastante ambigüedad en muchos de los artículos de la CONVEMAR<sup>61</sup>. De hecho, el Artículo 58 se refiere a la libertad de navegación, sobrevuelo y otros que ahí se indican, sin hacer distinción entre buques y aeronaves civiles o de guerra, lo que implícitamente podría interpretarse como que los buques y aeronaves militares de otros estados estarían autorizados a operar en cualquier ZEE, amparados en las regulaciones que en ella se establecen<sup>62</sup>.

Sin embargo, no necesariamente esta es una postura única y de consenso, va que la expresión "de los otros usos" del Artículo 58, puede ser interpretada como referida a las libertades que específicamente indica ese artículo<sup>63</sup>, y no como una autorización

- 55.- De acuerdo a lo dispuesto en el Memorandum of Understanding (MOU) de París, que se aplica en América del Norte y Europa, y que sirve para armonizar la realización del control del Estado del puerto.
- 56.- Definición en Anexo "A"
- 57.- Definición en Anexo "A".
- 58.- Definición en Anexo "A"
- 59.- El "Prestige" era un petrolero monocasco de bandera de Bahamas, cargado con 77.000 toneladas de petróleo cuyo hundimiento en el año 2002 frente a las costas españolas atlánticas produjo un inmenso vertimiento que afectó a una amplia zona comprendida entre el norte de Portugal y el sur de Francia, y que tuvo una especial incidencia en Galicia. El caso del "Erika" consistió en que este petrolero se partió en dos a 40 MN de las costas de Bretaña, en Francia, en 1999, y vertió más de 10.000 toneladas de petróleo ocasionando una grave catástrofe ecológica. A raíz de este accidente, la Comunidad Europea implementó una serie de medidas de control a los buques de este tipo.
- 60.- Algunos países promovieron la discusión formal del tema del uso militar, pero esta sugerencia no fue aceptada por algunas
- potencias marítimas (EEUU y URSS), pues estimaron que esta materia correspondía a los "foros de desarme".
  61.- Producto de la incidencia de la política, de su naturaleza transaccional (porque en su creación los Estados debieron transar la conveniencia de los intereses en juego, para bien o para mal, con el propósito de sacar adelante esta iniciativa), y de lo relativamente reciente de los temas que se abordaron.
- 62.- En todo caso, hay que plantear la salvedad que las libertades que se reconocen en la ZEE no son todas las que se tienen en la Alta Mar. El Artículo 58 no contiene la enunciación "entre otras" (libertades) que sí incluye el Artículo 87.
- 63.- El jurista Francisco Orrego Vicuña, Profesor de Derecho Internacional de la Facultad de Derecho y del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, y especialista en Derecho del Medio Ambiente, lo interpreta de esta manera.

a la operación de buques y aeronaves militares en esa zona<sup>64</sup>.

Por consiguiente, el ejercicio de estas libertades en la ZEE, efectuado por cualquier buque de guerra, está también sujeto a la obligación de tener en cuenta los derechos v deberes del Estado ribereño, y cumplir las leyes y reglamentos que éste tenga competencia para dictar<sup>65</sup>.

En síntesis, queda de manifiesto que en la CONVEMAR el uso militar de la ZEE<sup>66</sup> no está ni expresamente prohibido, ni autorizado<sup>67</sup>, razón por la cual en más de una oportunidad se han presentado diferencias concretas de interpretación al respecto, las cuales, probablemente, continuarán a menos que se establezcan normas claras y especialmente dedicadas al tema en cuestión<sup>68</sup>.

# Modificaciones a la Parte XI.

Si bien en un comienzo Estados Unidos tuvo una visión muy crítica de la Parte XI de la CONVEMAR<sup>69</sup>, la que fue modificada por el Protocolo de Aplicación de la Parte XI, aprobada en 1994,

aún persisten dudas en ese país respecto al futuro de la explotación económica de la "Zona" 70.

Por eso es que los reclamos que este país ha hecho presente a las Naciones Unidas se refieren a que, a pesar de que se han efectuado modificaciones en ciertos términos de esta Parte71, aún no se logra un marco legal de consenso que satisfaga los intereses del gobierno (estadounidense principalmente) y de los inversionistas privados interesados en esta área<sup>72</sup>.

# **Controversias Originadas por** Límites Marítimos.

La demarcación de fronteras terrestres es un hecho muy antiquo, pero la delimitación de los espacios marítimos comenzó prácticamente después de la Segunda Guerra Mundial<sup>73</sup>. De hecho, hay fronteras oceánicas que aún no han sido trazadas y, por ende, continúan habiendo litigios entre los Estados; más aún, si se considera que la dinámica política del mundo ha dado origen a tantos límites74 como países se forman o independizan<sup>75</sup>.

- 64.- Como ocurre, por ejemplo, con el uso de las Operaciones de Interdicción Marítima (MIO), puesto que si bien la CONVEMAR reconoce, por intermedio del Artículo 110, el derecho de los buques de guerra a tomar medidas que incluyen la visita e inspección, por otra parte el Derecho del Mar no dispone la aplicación de dichas medidas en las áreas marítimas del Estado ribereño más allá de las 12 MN de Mar Territorial o 24 MN de Zona Contigua. Esto, porque en su ZEE, de acuerdo a lo indicado en los Artículos 73 y 213, los Estados ribereños sólo tienen derecho a prescribir
- y aplicar las normas que están diseñadas para regular la exploración y explotación de los recursos naturales y para proteger el ambiente marino de esa área marítima. 65.- CONVEMAR, Artículo 58, punto 3.
- 66.- Ahora, según Hugo Llanos Mansilla profesor de Derecho Internacional, la posibilidad de utilizar la ZEE en los referidos usos, debería resolverse a la luz del Artículo 59, ya que al estar en juego los derechos del Estado ribereño y los de los demás estados, deberían ponderarse los intereses de la comunidad internacional en su conjunto.
- 67.- Ahora, si se aceptara la premisa central en cuanto a que la CONVEMAR reconoce que las flotas de guerras extranjeras tienen un acceso abierto a las ZEE, no podría desconocerse que el ejercicio de tal derecho estaría sujeto a limitaciones que se deben al Estado ribereño, las cuales no se encuentran en la Alta Mar.
- 68.- En todo caso, las limitaciones que tienen los usos militares en la ZEE, son mayores que las que se aplican a las actividades similares realizadas en la Alta Mar.
- 69.- Ya que consideraba que sus intereses se estaban viendo perjudicados, en atención a que en ella se establecen normativas gravosas y estrictas relacionadas con la explotación y el desarrollo de los recursos del fondo marino. De acuerdo a lo expresado por John Ranson en su artículo "Modificaciones de la Parte XI de la Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar", se destacaban en este respecto, las obligaciones de los futuros contratistas encargados de financiar y transferir tecnología a la Empresa, brazo operativo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos para explotar los recursos alli existentes; las limitaciones que se imponían a la explotación con el propósito de proteger a los productores terrestres; y el sistema de toma de decisiones al interior del Consejo, órgano ejecutivo de la Asamblea de la Autoridad de los Fondos Marinos. Ranson menciona que esa es la razón por la cual el Artículo 151 de la CONVEMAR establecía un sistema de limitación a la producción destinado a proteger a los productores terrestres, y que esta norma se constituyó en una de las disposiciones más resistidas por los países desarrollados. De hecho, recalca que siémpre condicionaron cualquier arreglo a una profunda modificación
- 70.- Referida a la explotación minera más allá de las zonas de jurisdicción nacionales.
- 71.- Probablemente, producto de la voluntad de los Estados y las presiones de carácter político que han habido para hacerlo.
- 72.- En este caso, económicos.

potencias inversionistas.

- 73.- En 1945, el presidente de EEUU, Harry Truman, declaró que su país tenía el derecho exclusivo para explotar los recursos naturales de su plataforma continental, más allá de los límites de su Mar Territorial.
- 74.- Terrestres y marítimos.
- 75.- Además, actualmente muchos países publican su cartografía no sólo con la superficie terrestre de su territorio, sino también con los espacios marítimos sobre los que ejercen (o pretenden ejercer) su soberanía.

Asimismo, el término "frontera", empleado en el párrafo anterior, en sí mismo ha experimentado una evolución en los últimos años, ya que ha pasado de ser un sinónimo de límite de territorio de un Estado, a designar, además, a los límites de aquellos espacios en los que un país posee poderes y autoridad de conformidad con el Derecho Internacional: la ZEE y la Plataforma Continental que, sin duda, también forman parte de las fronteras de una nación.

Como resultado de esta evolución, se ha introducido una nueva dimensión en el Derecho del Mar, que se ha convertido, poco a poco, en una especie de derecho de apropiación: la afirmación de reivindicación nacional de extensas partes de la superficie terrestre cubierta por los océanos.

Ejemplos relacionados con este tema hav muchos. Entre otros, la controversia suscitada por Perú respecto al límite marítimo entre ambos países76, el reclamo boliviano por acceso al mar, el reclamo presentado en 2002 por Nicaragua en la Corte Internacional de La Haya en contra de Honduras y Colombia debido a una reclamación sobre el Archipiélago de San Andrés<sup>77</sup>, y el diferendo limítrofe entre Colombia y Venezuela por la ausencia de delimitación de áreas marinas y submarinas en el Golfo de Maracaibo, y por la presencia de posiciones encontradas entre los dos países sobre la forma de efectuar la delimitación.

Es decir, si se toma en cuenta que no tan sólo a nivel sudamericano se producen situaciones como las mencionadas, parece evidente percibir que el Derecho del Mar cobra especial relevancia en la



Golfo de Maracaibo, fotografía satelital.

resolución de este tipo de controversias y reclamos<sup>78</sup>, porque establece el marco legal<sup>79</sup>, y también los mecanismos por los cuales éstos pueden resolverse<sup>80</sup>.

# - Tendencias que Podrían Significar Cambios a la Legislación Internacional Vigente.

# • Intereses Económicos.

Sin duda alguna, el futuro traerá un aumento sustancial de la actividad marítima mundial. La globalización, el desarrollo vertiginoso de la tecnología, el aumento de la necesidad de intercambio comercial, y el incremento de la población mundial, entre otros factores, están incidiendo, al día de hoy, en que este proceso continúe desarrollándose con cada vez mayor intensidad.

La dependencia de las comunicaciones marítimas es y será el principal

<sup>76.-</sup> Contemplado en los Tratados de 1952 y 1954.

<sup>77.-</sup> Argumentando que el Archipiélago de San Andrés se encuentra ubicado en la plataforma continental nicaragüense, y por consiguiente le pertenece.

<sup>78.-</sup> Que los Estados establecen conforme a sus intereses nacionales para ejercer su soberanía sobre explotación de los recursos del océano.

<sup>79.-</sup> Como ya se vio anteriormente, la CONVEMAR establece un marco completo para la reglamentación de todos los espacios oceánicos, el acceso a los mares, la navegación, la protección y preservación del medio marino.

<sup>80.-</sup> Esto, aunque en la CONVEMAR, específicamente en el Artículo 298, se excluya de la solución obligatoria de controversias las cuestiones sobre delimitación de espacios marítimos, bahías y títulos históricos, actividades militares, y controversias respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción excluidas de la competencia de una corte o tribunal y las del Consejo de Seguridad de la ONU.

motor de esta actividad y de cuanto se relacione con ellas, lo que significa que su importancia será cada vez más relevante y requerirá de una especial preocupación de parte de todos los estamentos de la comunidad internacional. El desarrollo de los Intereses Marítimos está acrecentando su importancia en el mundo, y por consiguiente, los océanos se mantendrán como fuente de alimento, energía y riquezas, y se utilizarán más intensamente en el transporte y en las comunicaciones, razones por las cuales salvaguardar su seguridad, la explotación racional de sus recursos vivos y no vivos, su medio ambiente, y su disponibilidad permanente para todos los Estados, será todo un reto.

Debido a eso, todo cuanto tenga relación con el mar será motivo de repercusiones sociales, políticas y económicas, que los gobiernos de turno deberán considerar cuando planifiquen la conducción de sus Estados.

En consecuencia, la necesidad de contar con mayores fuentes propias de recursos hará que los intentos por adquirir o reivindicar derechos sobre determinados espacios marítimos, se acrecienten, probablemente, a la misma velocidad con que lo hacen los intercambios económicos.

Indudablemente, aquellos Estados que pretendan aumentar su jurisdicción sobre determinados espacios marítimos, buscarán la forma de lograr hacer prevalecer sus supuestos derechos utilizando todo resquicio legal que les permita consequir su fin.

El aumento del Mar Territorial, la ampliación a Estados no ribereños de los derechos de explotación de las ZEE, y la modificación de la Parte XI, en relación a las restricciones impuestas actualmente. serán, con toda seguridad, los argumentos que prevalecerán, en este sentido, a la hora de intentar modificar la legislación vigente.

Casos como el cambio a la delimitación marítima que pretende Perú con respecto a Chile, las modificaciones a la Parte XI que EE.UU, desea consequir. el presunto agravio a sus derechos que Nicaragua alega en contra de Colombia y Honduras<sup>81</sup>, la reivindicación de Argentina por las islas Malvinas, las variaciones y/o delimitaciones a las zonas de pesca que se están produciendo continuamente en diferentes áreas del mundo. etc., demuestran con hechos que se está produciendo un marcado interés en obtener, al amparo del marco legal que otorga la CONVEMAR82, un aumento en la influencia de los Estados en el mar<sup>83</sup>.

En resumen, los mares y sus recursos son extensiones que no se pueden delimitar de la misma manera que en tierra firme, pero al igual que en el caso de ésta, las eventuales modificaciones que se desee implementar al Derecho del Mar están orientadas a beneficiar a quien las propone, y en consideración a sus propios intereses.

# Intención de Restringir los Derechos de Paso Inocente y Paso en Tránsito.

El tránsito de buques de guerra por el Mar Territorial de ciertos Estados ribereños, al amparo del Paso Inocente, ha propiciado que algunos de ellos hayan dictado leves nacionales que disponen la prohibición de ejercer este derecho, a menos que exista de por medio una autorización o una notificación previa<sup>84</sup>.

El no contar con los antecedentes que permitan asegurar la razón de este tipo de determinación, sólo permite suponer que tiene su origen en que debido a que el derecho de Paso Inocente constituye una importante limitación de

<sup>81.-</sup> Como se menciona en el título "Controversias Originadas por Límites Marítimos"

<sup>82.-</sup> Porque la CONVEMAR es un instrumento jurídico internacional destinado a regular las actividades en los espacios marítimos y oceánicos, que procura establecer un equilibrio de intereses entre todos los países.

<sup>83.-</sup> Ver nota 109 84.- Wolf Heintschel von Heinegg, "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima", página 2.

la soberanía del Estado ribereño sobre su Mar Territorial85, se recurre a este tipo de reacciones para rechazar el agravio a ésta, y para, de alguna manera, sentar precedente en relación al resquardo de los intereses propios en esta área.

Evidentemente, estas tienen asidero legal ni en la CONVEMAR ni tampoco en el derecho consuetudinario<sup>86</sup>, puesto que menoscaban los libres desplazamientos de fuerzas militares alrededor del mundo<sup>87</sup>, y restringen los acuerdos que se encuentran vigentes en el Derecho del Mar.

En realidad, es muy poco probable que se logre el apoyo necesario dentro de la comunidad internacional para modificar la legislación, si es que alguno de los miembros adscritos a la CONVE-MAR plantea una iniciativa del género, va que representa una directa y clara discrepancia con uno de los fundamentos básicos por medio de los cuales se sustenta este acuerdo internacional: la libertad de navegación.

No obstante lo anterior, por más que se considere que la probabilidad de que prospere algo así es casi nula, no hay que olvidar que los grandes cambios no se obtienen en plazos estrechos, sino que después de mucho camino recorrido.

Por otra parte, el Paso en Tránsito también es una figura que puede acarrear conflictos. Esta normativa, que fue creada para facilitar la navegación de buques militares por estrechos de navegación internacionales, debilita la soberanía de los Estados ribereños88, y los enfrenta a aquellos que cuentan con el respaldo legal para usarlo.

Justamente por eso, es que tiene que ser considerado como un asunto delicado, ya que un uso prepotente o indiscriminado puede lesionar gravemente las relaciones entre los Estados, v sin duda, puede ser el germen de futuras modificaciones a la CONVEMAR.

# Legalidad del uso de "Zonas" como Método de Guerra Naval.

El Derecho de la guerra naval y la neutralidad marítima se encuentra afianzado y de acuerdo con el Derecho del Mar y reconocido en textos modernos como el Manual de San Remo, los Principios de Helsinki<sup>89</sup>, y manuales de las armadas modernas: en ellos se considera como un método de la guerra naval la designación de una "Zona", cuya legalidad se encuentra puesta en duda, y que puede producir, si eventuales beligerantes continúan recurriendo a él reiterativamente, un impacto negativo en la libertad de navegación y en otros usos legítimos de los mares.

De acuerdo a lo expresado por Wolf Heintschel von Heinegg en su análisis "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima"90, la utilización de la denominación genérica de "zona" se debe a que los distintos títulos utilizados históricamente, tales como "zona de exclusión", "zona de guerra", "zona marítima fortalecida", "zona peligrosa para la navegación", etc., son imprecisos y no han sido definidos claramente en ningún acuerdo legal91.

<sup>85.-</sup> Debido a que "el régimen jurídico del Mar Territorial registra un equilibrio entre los intereses de los Estados ribereños en orden a su seguridad y los intereses de la comunidad internacional en relación con la navegación, y de ahí que frente a la soberanía de

su seguridad y los intereses de la comunidad internacional en relación con la navegación, y de ahí que frente a la soberanía de los primeros se reconozca el derecho de paso inocente a los buques extranjeros para navegar por el Mar Territorial de cualquier Estado". Ignacio Vio Barraza, "Derecho Internacional del mar en tiempo de guerra", página 58.

86.- De hecho, si se hubiese restringido la libertad de navegación, con toda seguridad la CONVEMAR no hubiese sido aprobada.

87.- Si un buque de guerra contraviene las disposiciones de la CONVEMAR al respecto, y lleva a cabo algunas de las actividades que se indican en el Artículo 19, párrafo 2, el paso se torna no inocente y, por ende, debe abandonar el Mar Territorial extranjero inmediatamente. Wolf Heintschel von Heinegg, "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima", página 2.

88.- VA Alex Waghorn Jarpa, "Las Armadas y la CONVEMAR", página 10.

89.- El Derecho de la guerra naval y la neutralidad contemplados principalmente en el Derecho de la Haya y de Ginebra, y que hoy se acentan, están incluidos en el Manual de San Remo y los Principios de Helsinki.

se aceptan, están incluidos en el Manual de San Remo y los Principios de Helsinki.

<sup>90.</sup> Wolf Heintschel von Heinegg, "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima", nota 41.

<sup>91.-</sup> Aun cuando se acepte que durante las dos Guerras Mundiales, su finalidad fue impedir el tránsito de buques neutrales como medida de justificación para permitir su captura o destrucción pasando por alto las reglas de la guerra naval en esta materia, y que con posterioridad a estos conflictos la intención de su utilización se centraba en pretender limitar el área geográfica y/o en mantener a los neutrales a una distancia segura de la zona de acciones bélicas. Referencia: Manual para Comandantes sobre el derecho aplicable a las Operaciones Navales, NWP 1-14M, párrafo 7.9.

Debido a esta falta de clarificación. las interpretaciones varían y pueden conducir no tan sólo a errores, sino que a perjuicios en contra de los derechos de libre navegación consignados en la CONVEMAR.

Sin embargo, de alguna manera este concepto es reconocido por la comunidad internacional92, recogido en el Manual de San Remo<sup>93</sup>, en los Principios de Helsinki, en los manuales de EE.UU.94, Reino Unido<sup>95</sup>, Canadá<sup>96</sup> v Alemania<sup>97</sup>, entre otros, aunque no desde el punto de vista del establecimiento de definiciones, sino de lo que los beligerantes que lo utilizan deben respetar y cumplir con respecto a la protección de la libre navegación y los intereses de los Estados neutrales.

En todo caso, existe un acuerdo generalizado en que una zona no puede ser considerada como de libre fuego98, que en ella se deben cumplir y respetar las disposiciones del DICA (Derecho Internacional

San Remo Manual International Law Applicable to **Armed Conflicts** at Sea

Manual de San Remo.

de los Conflictos Armados)99 y, que a fin de proteger tanto al tráfico marítimo como a las aeronaves neutrales, es factible crear/proclamar un área denominada "inmediata o de vecindad" 100 en relación a la de operaciones, en la cual se apliquen normas

tendientes a establecer restricciones especiales que consideren, incluso, la prohibición de ingreso a ésta<sup>101</sup>.

Luego, mirado desde ese punto de vista, la justificación de los derechos de los beligerantes en esta área tiene su base en que la presencia de otros buques v aeronaves puede ser considerada una amenaza real; no obstante, al mismo tiempo aumenta el riesgo de que, una vez establecidas, se transformen en verdaderas "zonas de fuego libre", por la sola presencia de las armadas presentes. Debido a eso, justamente, es que la prohibición de navegación en estas zonas debe ser adecuadamente publicitada con anticipación<sup>102</sup>.

Es en este último ámbito que el concepto de las denominadas "iettison areas", vale decir, aquellas zonas de aguas internacionales destinadas a que las aeronaves se deshagan, en caso de necesidad, de las armas explosivas (bombas, cohetes y similares) que transporten, cobra relevancia porque su establecimiento y determinación es lícito ya que, de acuerdo al derecho internacional, corresponde a un caso de emergencia o de fuerza mayor, y que además se ampara en la CONVEMAR por cuanto forma parte de las libertades que se pueden ejercer en la Alta Mar<sup>103</sup>, aún cuando en el Manual de San Remo<sup>104</sup> se insta<sup>105</sup> a los beligerantes a no realizar acciones hostiles en determinadas zonas marítimas con el propósito de proteger el medio ambiente que tiene ahí su hábitat<sup>106</sup>.

- 92.- De hecho, han sido utilizados con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial, y también en la guerra de las Malvinas/Falklands.
- 93.- Manual de San Remo, Artículos 10 al 12, 14 al 22, 105 y 106.
- 94.- Manual para Comandantes sobre el derecho aplicable a las Operaciones Navales, NWP 1-14M
- 95.- UK Ministry of Defense, The Manual of the Law of Armed Conflict, 2004.
- 96.- Canadian Law of Armed Conflict at the Operational and Tactical Level Manual, v2004.
- 97.- German commander's Handbook, 2002.
- 98.- Es decir, de uso indiscriminado de las armas.
- 99.- Manual de San Remo, Artículos 105 y 106.
- 100.- Ver Glosario de definiciones en anéxo "A".
  101.- Siempre y cuando permanezcan abiertas al tráfico neutral otras rutas alternativas, debido a que ningún beligerante puede tomarse las atribuciones de negar acceso completo o cerrar un estrecho internacional a la navegación. Manual para Comandantes sobre el derecho aplicable a las Operaciones Navales, NWP 1-14M, párrafo 7.8, y UK Ministry of Defense, The manual of the Law of Armed conflict, 2004, Artículos 13.79 y 13.80.
- 102.- De hecho, incluso para la ejecución de ejercicios con armas en tiempo de paz deben definirse e informarse las zonas peligro sas para la navegación y el sobrevuelo. 103.- CONVEMAR, Artículo 87.
- 104.- Manual de San Remo, Artículo 11.
- 105.- Se insta y no se obliga porque no es posible reglamentar qué tipo de acciones pueden ser tomadas o no debido a la naturaleza misma del conflicto armado.
- 106.- Referido a ecosistemas frágiles o raros, y al hábitat de especies u otras formas de vida marina que se encuentren en peligro de extinción o casi aniquiladas.

En síntesis, en vista de que la "zona" no se encuentra claramente definida e incluida en ningún tratado o acuerdo legal, es lícito concluir que su utilización es una herramienta que juega a favor de quienes tienen los medios y la voluntad política como para materializarla v hacerla cumplir<sup>107</sup>.

Por consiguiente, mientras esto no ocurra, la situación más probable que se dé en el ámbito de la guerra naval del presente y del futuro próximo, es que este método se siga utilizando ya sea en las versiones que actualmente se conocen, o en otras que se creen de acuerdo a los requerimientos y necesidades específicas de quien decida hacer uso de ellas.

# Incremento de Acuerdos para Hacer Frente a Nuevas Amenazas.

¿Cuán seguras son la navegación y el transporte marítimo hoy en día? Esta es una pregunta que reaparece cada vez que se tienen noticias de actos criminales de piratería o terrorismo en contra de buques, de sus dotaciones, de los pasajeros que viajan a bordo, o también cuando se descubre algún tráfico ilícito de drogas, estupefacientes, de inmigrantes ilegales o de armas (convencionales o de destrucción masiva).

El tráfico marítimo ha evolucionado y aumentado prácticamente al mismo ritmo con que lo han hecho las amenazas que pretenden beneficiarse de él, lo que de alguna manera refleja lo que ha sucedido a través de toda la historia de la humanidad, v no necesariamente en este ámbito solamente. De hecho, al mismo tiempo que germinan nuevas amenazas y otras se modifican, los afectados idean fórmulas para contrarrestarlas, ya sea en forma individual o colectiva.

Es bajo este marco que, para hacer frente a este flagelo, una gran parte de los Estados que dependen del comercio por mar en este mundo globalizado y que cuentan con los medios y la voluntad para hacerlo, han optado por actuar coordinadamente mediante voluntarias de carácter conjunto, amparadas en tratados específicos tendientes a la protección de sus intereses, y que han dado forma a acuerdos tales como el RMSI (Iniciativa Regional de Seguridad Marítima)108, el PSI (Iniciativa de no Proliferación)109 y el CSI (Iniciativa de Seguridad de Contenedores)<sup>110</sup>, entre otros.

Pero, independiente de que todos ellos constituyen una respuesta, en los respectivos campos de acción para los que fueron concertados, a las crecientes amenazas en el mar, son reacciones que no sólo pueden considerar enfrentarse a Estados legalmente constituidos, sino que, además, a organizaciones delictivas y terroristas que no necesariamente están amparadas por alguno de ellos. Por ende, a pesar de que el espíritu parece ser "el fin justifica los medios", la base legal que los sustenta debe ser analizada con mayor detenimiento.

En primer lugar, si por un lado estas medidas, en términos generales, implican restringir la libertad de navegación<sup>111</sup> debido a la imperiosa necesidad de

<sup>107.-</sup> Dado que no se cuenta con un consenso ni acuerdo general relativo a qué es exactamente, ni de cuántas acepciones al respecto existen, puede ser utilizada conforme a lo que se requiera, sin que necesariamente se esté recurriendo a un método

ilegal que pueda ser repudiado y cuestionado por terceros. 108.- Asociación (no una alianza o tratado) de naciones regionales organizadas y dispuestas a contribuir con sus recursos a neu-Asidados de la menazas marítimas transnacionales en la región Asia-Pacífico por intermedio de la identificación, monitoreo, e interceptación de las mismas, amparadas, para tal efecto, en las leyes internacionales vigentes, y en aquellas que las respectivas legislaciones contemplan. Esto, con el propósito de evitar que los mares se transformen en potenciales zonas de refugio y operación de criminales y terroristas.

<sup>109.-</sup> El objetivo de la PSI consiste en comprometer a todos los Estados interesados en la no proliferación a tomar medidas para detener el transporte por vía marítima, aérea, o terrestre, de ADM (armas de destrucción masiva), y en solicitar la cooperación de todos los Estados cuyos buques, pabellón, puertos, aguas territoriales, espacio aéreo o territorio, sean susceptibles de ser utilizados

en actividades de proliferación por otros Estados y/o actores no estatales, para impedir el tráfico ilícito de este tipo de armas. 110.- Esta iniciativa propone un sistema de seguridad destinado a asegurar que todos los contenedores que planteen un riesgo potencial sean examinados en los puertos de origen (zarpe), con el propósito de aumentar la seguridad de la carga transportada vía marítima a EE.UU. desde todo el mundo, ante una posible amenaza a la seguridad de sus fronteras y al comercio global, debido al potencial uso terrorista de un contenedor para albergar ADM.

111.- Wolf Heintschel von Heinegg, "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima", página 16.

interferir el tráfico marítimo para lograr su propósito, por otro podrían llegar a significar una modificación al derecho vigente que, probablemente, provocaría un perjuicio a los Estados que dependen del comercio por esta vía<sup>112</sup>.

En segundo lugar, si este tipo de procedimiento considera la ejecución de operaciones MIO<sup>113</sup> amparadas en el concepto de empleo de la legítima defensa<sup>114</sup>, deben, ineludiblemente, cumplir los principios de inmediatez, necesidad y proporcionalidad, pues de lo contrario, se corre el riesgo de que no tengan respaldo legal.

Surge, entonces, otro cuestionamiento: ¿Es legal considerar las MIO como válidas si se trata de inspeccionar buques bajo sospecha o indicio de transportar terroristas? Hay que recordar que las MIO se justifican sólo si hay de por medio una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, si se trata de casos de legítima defensa, o si se cumplen ciertas condiciones en que la CONVEMAR autoriza el derecho a visita y registro<sup>115</sup>, y en las que no se contempla explícitamente a esta última modalidad de vandalismo.

Sin embargo, si es posible aplicar el principio de legítima defensa, o calificar un acto terrorista, por ejemplo, como piratería, podría justificarse la medida; de lo contrario, la operación MIO sin autorización del Estado del pabellón sería legalmente inaplicable.

Finalmente, otro aspecto interesante de mencionar es que iniciativas como la RMSI, en cierta medida, y a pesar de las condiciones del acuerdo suscrito, podrían atentar contra los derechos soberanos de otros Estados de Pabellón<sup>116</sup>, ya que contemplan acciones en contra de objetivos que se encuentren en el Mar Territorial de los países signatarios, con el consentimiento de éstos<sup>117</sup>, lo que va derechamente en contra del espíritu de la CONVEMAR y podría, tal como se ha enunciado previamente, ser un catalizador de futuras modificaciones a la legislación.

En definitiva, los nuevos acuerdos tomados como respuesta al incremento y/o surgimiento de amenazas, nuevas y conocidas, han surgido por una causa razonable y comprensible, pero en cierta medida contrarían a la legislación vigente, en especial a la CONVEMAR, y podrían convertirse, en un futuro quizás próximo, en la fuente de nuevos cambios a su estructura que, a su vez, podrían derivar en situaciones aún más compleias que abarcaran no sólo a la relación de Estados en contra de organizaciones delictivas, sino que a éstos en contra de sus pares por intereses contrapuestos que se deriven de un nuevo Derecho del Mar.



Es posible aplicar el principio de legítima defensa, o calificar un acto terrorista en operación MIO con autorización del Estado del pabellón.

<sup>112.-</sup> Ya que sufrirían interferencias los medios de transporte propios o contratados, si es que su adopción se llegara a aceptar internacionalmente.

<sup>113.-</sup> Maritime Interdiction Operations (Operaciones Marítimas de Interdicción).

<sup>114.</sup> En cuanto a que se argumenta que es permisible actuar preventiva y anticipadamente para impedir eventuales ataques de diversa índole.

<sup>115.-</sup> CONVEMAR, Artículo 110 punto 1 letras a) a la e): Si hay motivos razonables para sospechar que el buque se dedica a la piratería, a la trata de esclavos, para efectuar transmisiones no autorizadas, que no tiene nacionalidad, o que tiene la misma nacionalidad que el buque de guerra aunque enarbole pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

<sup>116.-</sup> Estado que ejerce jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón nacional, en cuestiones administrativas, técnicas y sociales. Referencia: Artículo 94 CONVEMAR.

<sup>117.-</sup> Si hay consentimiento no se produce violación de soberanía.

# • ¿Sería Conveniente Modificar la CONVEMAR?

Durante el desarrollo del presente trabajo ha quedado de manifiesto que, en general, la CONVEMAR es un aporte concreto y determinante en la regulación del Derecho del Mar. Ha llegado a ser una "Constitución" de los océanos que establece las normas por las cuales deben regirse todos aquellos que hagan uso de los mares, y desde que entró en vigencia, ha demostrado con creces su utilidad.

Sin embargo, como todas las cosas, no es perfecta. Al ser un instrumento jurídico internacional destinado a regular las actividades en los espacios marítimos y oceánicos, que procura establecer un "equilibrio de intereses" entre todos los países, provoca, indirectamente, que esos mismos intereses sean los que propicien roces y divergencias de opinión entre los Estados<sup>118</sup>.

Si cada Estado vela por sus propios intereses, como quedó demostrado en el título "Conflicto de Intereses Producto de la Explotación de Recursos Marinos", es lógico suponer que cada modificación que se proponga a la CONVEMAR tendrá como propósito mejorar su propia situación, ya sea para obtener mayores beneficios, o para corregir un agravio o injusticia.

Luego, hablar de "conveniencia" al referirse a si es necesario introducir modificaciones a la CONVEMAR, es demasiado taxativo. La dinámica del entorno que se vive hará que el mundo marítimo sea cada día más complejo y desarrollado<sup>119</sup>, y por ende, más competitivo. Los cambios son necesarios, pero en la medida que sean aceptados por a lo menos la inmensa mayoría del universo que los convoca, y no producto del interés de unos pocos.

En síntesis, y a juicio del Autor, la CONVEMAR debe poder ser modificada. No se trata de que permanezca inalterada per secula, sino de que establezca las bases de un ordenamiento jurídico lógico, realista y equilibrado, pero que represente las necesidades de la gran masa de integrantes, y no de quien tiene mayores posibilidades de imponer su voluntad.

- Determinación de Posibles Escenarios Futuros de Conflicto que Podrían Afectar a los Países Signatarios y, en Especial, a Chile.
- Síntesis de los Posibles Escenarios Futuros de Conflicto Internacional.

"El derecho internacional se ha visto permanentemente supeditado a consideraciones políticas, en donde las enormes diferencias en el poder nacional de los Estados, hace utópica la aplicación del principio de igualdad jurídica de los mismos" 120.

Esta afirmación, plenamente válida, cobra especial relevancia al momento de efectuar un análisis prospectivo del escenario internacional, porque, en este sentido, son los intereses estatales los que generarán y darán forma a eventuales nuevos conflictos.

Éstos, que en su mayoría tendrán origen en diferencias de carácter marítimo<sup>121</sup>, porque como ya se ha visto, la importancia de los océanos es cada vez más relevante y fundamental en la vida de los Estados, afectarán principal y directamente a las áreas del transporte<sup>122</sup>, la pesca, la extracción de recursos no renovables, la explotación de la Zona, la delimitación de los espacios marítimos y especialmente la de las jurisdicciones en la ZEE, Plataforma Continental, y seguridad.

<sup>118.-</sup> De hecho, si bien es cierto que representa un paso fundamental en la evolución del Derecho Internacional Marítimo, en ningún caso es "el" instrumento definitivo, ya que éste es básicamente dinámico; en consecuencia, la CONVEMAR debe poder ser capaz de adaptarse a nuevas realidades, y a que en determinado momento se le hagan modificaciones, tal como ha ocurrido desde su puesta en vigencia.

<sup>119.-</sup> Lo que en términos concretos significará que se verá una tendencia al aumento de la actividad marítima.

<sup>120.-</sup> Almirante Jorge Arancibia Reyes, con ocasión de la inauguración del Mes del Mar del año 1999.

<sup>121.-</sup> Es decir, relacionadas con los Intereses Marítimos de los Estados.

<sup>122.-</sup> De hecho, la tendencia mundial actual y proyectada en la industria marítima y portuaria muestra un fuerte proceso de concentración, puesto que se fusionan empresas navieras de líneas regulares, se forman alianzas comerciales, y se construyen buques porta-contenedores con cada vez mayor capacidad de carga.

La explotación indiscriminada de recursos vivos, la explotación de minerales<sup>123</sup>, el peligro de contaminación, la presión producida por la economía<sup>124</sup>, y la necesidad de proteger a las dotaciones y a las cargas que se transportan por vía marítima del ataque de amenazas asimétricas o, porqué no, de otros Estados, se constituirán en el catalizador de conflictos que mantendrán ocupados a los gobernantes en el corto plazo (de hecho, va está ocurriendo).

# ¿Cómo Afectarían a Chile esos Futuros Escenarios de Conflicto?

Indudablemente, Chile no puede sustraerse a esta realidad. El haber aceptado el proceso de Globalización como un camino para insertarse en el concierto internacional y para lograr mayor desarrollo y, en consecuencia, mayor bienestar para sus ciudadanos, lo obliga a aceptar las circunstancias que se derivan de esta integración, y a participar activamente en el ámbito de protección a sus propios intereses.

Todos los escenarios mencionados en el párrafo anterior, tienen incidencia directa en Chile. La necesidad de proteger el transporte marítimo<sup>125</sup> en sectores especialmente sensibles, como el canal de Panamá<sup>126</sup>, por ejemplo, o el hecho de tener que vigilar y resguardar los recursos vivos que habitan en la ZEE<sup>127</sup>, obligan a desempeñar un enorme esfuerzo de protección y control.

En otras palabras, el constante aumento del intercambio comercial por vía marítima ocasionado por la participación en el proceso de Globalización, en conjunto con el enorme aumento de necesidad energética<sup>128</sup>, precisan que Chile no

permanezca al margen y que participe de lleno en el resquardo de sus intereses.

Lo cierto es que si Chile no lo hace, nadie más lo hará por él. Hay que tener presente que es utópico suponer que no existirán problemas o desavenencias en este ámbito, va que el conflicto no desaparece, sino que sólo se adapta a las circunstancias imperantes en el momento.

Es por ello que Chile participa en los organismos internacionales y en todas las instancias que promuevan la paz y la seguridad internacionales, y la seguridad marítima (entre ellas la ONU, OMI, OEA y la APEC).



Fragata "Blanco" recalando a Panamá para participar en eiercicio Panamax 2007.

# Rol de la Armada ante estos nuevos Escenarios.

En este nuevo concierto internacional descrito anteriormente, en el cual predominan los intereses económicos, v en el que los tipos de conflicto confluven mavoritariamente hacia allá, a la Armada, sin duda alguna, le cabe un papel preponderante en resquardo de los intereses nacionales allende los mares.

Esta aseveración se fundamenta en que al ser Chile un país marítimo por excelencia, que depende casi íntegramente del comercio marítimo para su

<sup>123.-</sup> Que adquirirá relevancia económica una vez que las tecnologías de extracción y de producción así lo permitan.

<sup>124.-</sup> La expansión de la acuicultura soportará parte de la demanda mundial de productos del mar, pero adicionalmente generará mayor preocupación por el medio ambiente.

<sup>125.-</sup> El VA Alex Waghorn Jarpa en su escrito "Las Armadas y la CONVEMAR. Problemas y desafíos", indica, en la página 13, que el transporte marítimo "alteró fuertemente las relaciones de poder entre los Estados, y vino a modificar, en mayor o menor medida, la geografía marítima en aquellas áreas donde se instalaron plataformas de extracción, generando un intenso tráfico entre éstas y la tierra.

<sup>126.-</sup> Chile es el cuarto usuario a nivel mundial del canal de Panamá.
127.- Las especies migratorias de Alta Mar y ZEE requerirán de protección conjunta regional e internacional.

<sup>128.-</sup> Que estimulará las investigaciones de prospección de petróleo y gas en las Plataformas Continentales de los países.

sostenimiento y desarrollo, requiere que la Armada esté consciente de esta realidad y que, amparada en su Misión y en sus facultades legales, no restrinja esfuerzos para otorgar al comercio y al transporte marítimo, la protección y seguridad que se requieren tanto para el tráfico de productos, como para el de personas.

Además, no hay que olvidar que tanto la gran cantidad de recursos vivos<sup>129</sup> que subsisten en la ZEE, como los recursos minerales y otros que probablemente se encuentran en ese espacio, como también en la Plataforma Continental, deben ser protegidos y custodiados; y en este sentido, el Poder Naval chileno tiene que estar en condiciones de hacerlo.

La presencia naval permanente<sup>130</sup> favorece la protección del patrimonio marítimo nacional y, al mismo tiempo, contribuye a prevenir los efectos que tendrían en el ecosistema de nuestra jurisdicción y soberanía, las actividades de explotación ilegal indiscriminada de recursos y aquellas ocasionadas por contaminación.

Luego, la contribución de la Armada en este campo es fundamental. Si lo fue en el pasado y lo es ahora, lo será con aún mayor importancia en el futuro, a raíz del nuevo escenario global que se avizora y que fue descrito en el punto anterior.

Así, la Marina se perfila como garante del desarrollo nacional mediante la protección de las actividades económicas que se realizan en la jurisdicción propia, y a través de la vigilancia de las actividades que terceros Estados no ribereños efectúen en el Mar Presencial chileno.

Sin embargo, esta labor no sólo debe limitarse a un área cercana al territorio nacional; sino que debe poder ser factible de realizar en cualquier región donde se requiera, ya sea en escenarios de paz o conflicto, y capaz de actuar de manera independiente o en coalición con Estados aliados.

En síntesis, estos nuevos escenarios que propone la situación mundial, que serán, con una alta probabilidad, foco de distintos tipos de conflicto, condicionan al país a tener que anticiparse a los hechos futuros y a permitir y apoyar a la Armada para que pueda, de la forma más eficiente posible, garantizar la seguridad de los intereses nacionales donde quiera que se requiera, indistintamente si se trata de situaciones en tiempo de paz, crisis, conflicto armado, o guerra.

# Conclusiones.

- La aceptación, por parte de la inmensa mavoría de los Estados, del ordenamiento jurídico que la CONVEMAR ha establecido con el propósito de regular todos los aspectos que tienen relación con el Derecho del Mar, es un indicativo evidente que el fin para el cual fue creada se ha cumplido.
- El impacto de la CONVEMAR, en lo referido a las áreas de navegación y a las áreas de operación, ha sido trascendental porque ha establecido una clara definición y delimitación de los espacios marítimos; de lo que se puede v se debe hacer en ellos en caso de conflicto armado, ya sea por los beligerantes, como por los Estados neutrales.
- La CONVEMAR ha logrado acomodar los intereses de los beligerantes y de los neutrales, con el propósito de proteger a estos últimos cuando sus intereses económicos, su soberanía v su jurisdicción se vean potencialmente amenazados.
- La dinámica del progreso, la globalización, la creciente escasez de recursos, el aumento de la población, y otros factores, incidirán en que los intereses de los Estados influyan en

<sup>129.-</sup> Los que habitan permanentemente esas aguas y las especies migratorias.
130.- Como actualmente se realiza por intermedio de las unidades de la DGTM, de la Aviación Naval, de otros buques, y próximamente con los Patrulleros de Zona Marítima (PZM).

intentar proponer cambios al Derecho del Mar que de una manera o de otra los favorezcan.

- Por consiguiente, es esperable que con el correr del tiempo se produzcan modificaciones que, de alguna manera, varíen el ordenamiento jurídico existente al día de hoy en beneficio de algunos, y perjuicio de otros.
- Los futuros temas que podrían significar intenciones de modificar la legislación internacional vigente, posiblemente estarán marcados por los intereses de carácter económico, el intento de restringir las áreas de navegación y la seguridad marítima.
- Los escenarios futuros de conflicto

- probablemente no variarán en demasía. Aquellos que actualmente predominan, se generarán a futuro; es decir, los derivados de intereses económicos y de intereses relacionados tanto a la soberanía como a la jurisdicción de los Estados en los distintos espacios marítimos, el control de los espacios comunes y la seguridad marítima frente a las nuevas amenazas.
- El constante aumento del intercambio comercial de Chile y su participación en el proceso de globalización, le obligan a estar alerta en el resguardo de sus intereses y en cooperar con la paz y seguridad internacional.

\* \* \*

# BIBLIOGRAFÍA

- 1. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".
- 2. "Glossario di Diritto del Mare", Rivista Marittima Marina, Militare Italiana, mayo 2001.
- 3. Acuerdo sobre Pesca de Altura de 1995.
- 4. Canadian Law of Armed conflict at the Operational and Tactical Level Manual, 2004.
- 5. Cave de De la Maza, Rose, "Los usos militares de la ZEE exclusiva".
- 6. Dalton, Jane, "Future navies Present issues".
- 7. De Greiff, Gustavo, "Terrorismo y Seguridad Nacional. El derecho que hereda el Siglo XXI".
- 8. Discurso con ocasión de la inauguración del Mes del Mar año 2003 de la Ministra de Defensa Nacional Michelle Bachelet Jeria, "El Rol del Poder Naval en un Mundo Globalizado".
- 9. Discurso de inauguración del Mes del Mar año 1999 del Almirante Jorge Arancibia Reyes.
- 10. Ferrer Fougá, Hernán, "Perspectivas sobre la naciente industria para la explotación del océano profundo".
- 11. German commander's Handbook, 2002.
- 12. Heintschel von Heinegg, Wolf, "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima".
- 13. Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality.
- 14. Manual de San Remo sobre el derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados".
- 15. Manual para Comandantes sobre el derecho aplicable a las Operaciones Navales, NWP 1-14M.
- 16. Memorandum of Understanding (MOU) de París.
- 17. Página web de la Organización de Naciones Unidas, www.onu.org
- 18. Pascal García Huidobro, Enrique, "Derecho Internacional Marítimo", Tomos 1 y 2.
- 19. Robinson Prieto, Sergio, "La seguridad marítimo portuaria, en el contexto de nuevas amenazas".
- 20. Sepúlveda Jorquera, Claudio, "La pesca de Alta Mar como causal de incidentes internacionales. Caso chileno".
- 21. United Kingdom Ministry of Defense, "The Manual of the Law of Armed Conflict", 2004.
- 22. Urrutia Bunster, Pedro, "El Control del Mar en el Siglo XXI".
- 23. Vio Barraza, Ignacio, "Derecho Internacional del Mar en tiempo de Guerra", 2002.
- 24. Waghorn Jarpa, Alex, "Las Armadas y la CONVEMAR".

# ANEXO "A" GLOSARIO DE DEFINICIONES

# - Aguas Interiores.

Son las aguas que se encuentran en el interior de los Estados, que están constituidas por ríos, lagos, lagunas y escotaduras o entradas marítimas, que se cierran con el trazado de líneas de base recta a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de Estado, cuando su costa es irregular.

Fuente: "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 428.

#### - Aguas Neutrales.

Comprende las Aguas Interiores, el Mar Territorial, y, cuando sea aplicable, las Aguas Archipelágicas del Estado neutral, según se define en la CONVEMAR y en las normas respectivas del derecho internacional consuetudinario (Convención de la Haya XIII, Arts. 2 y 5; Manual de San Remo, párrafo 14 y Principios de Helsinki, párrafo 2.1).

Fuente: "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima" de Wolf Heintschel von Heinegg, página 7.

# - Archipiélago.

Grupo de islas, incluidas partes de las islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 46 letra b).

# Áreas Operacionales.

Aquellas en las cuales las partes involucradas en un conflicto armado internacional tienen derecho a tomar medidas beligerantes, incluyendo las relacionadas con medidas de presa.

Fuente: "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima" de Wolf Heintschel von Heinegg, página 6.

### - Alta Mar.

Todas las partes del mar no incluidas en la Zona Económica Exclusiva, en el Mar Territorial o en las Aguas Interiores de un Estado, ni en las Aguas Archipelágicas de un Estado Archipelágico.

Fuente: "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 76.

# - Área Inmediata o Vecindad.

El área inmediata o vecindad de las operaciones navales es aquella zona dentro de la cual se desarrollan las hostilidades u operan efectivamente las fuerzas beligerantes.

Fuente: Manual para Comandantes de la Armada de los EEUU sobre el derecho aplicable a las Operaciones Navales, NWP 1-14M, párrafo 7.8.

### - 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 esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 29.

# - Buque de Estado.

Son los buques de guerra y todos aquellos destinados a una misión del Estado, como por ejemplo: funciones de Policía Marítima, de aduana, de investigación o prospección marítima, de sanidad o de correo.

Fuente: "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 98.

# Buque o Aeronave Pirata.

Aquellos destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a los que se refiere el Artículo 101 (ver definición de "Piratería"). Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentran bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 103.

# Buque Sub-estándar.

Aquellos buques que a lo largo de su historial de inspecciones han demostrado no cumplir con los niveles de seguridad de los convenios internacionales sobre Seguridad Marítima y Prevención de la contaminación marina de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Fuente: www.fomento.es

REVISMAR 3/2008

### Contaminación del Medio Marino.

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, incluidos 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 esparcimiento.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 1, punto 4).

### - Estado Archipelágico.

Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas. Respecto a las aguas, poseen:

- Mar Territorial, alrededor del diseño de líneas de base rectas que conformen el perfil marítimo del Estado.
- Aguas interiores archipelágicas, sometidas a la doble servidumbre citada.
- Aguas interiores específicas, dentro de las archipelágicas, en las cuales no hay Paso Inocente, y que se refieren a las bahías, los puertos y las desembocaduras de ríos, conforme al artículo 50 de la CONVEMAR.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 46 letra a ), y "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 460.

### - Estado del Pabellón.

Estado al cual pertenece el buque que enarbola su pabellón, y que debe cumplir con las disposiciones y requisitos que éste solicita para tener derecho a utilizarlo.

Fuente: CONVEMAR, Artículos 91 y 94.

# - Estado Rector del Puerto (PSC).

Es la inspección de naves extranjeras en puertos nacionales para verificar que la condición de la nave y su equipo cumplan con las reglas internacionales, y que son administradas y operadas de acuerdo a estas normas.

Los Convenios más importantes de la OMI que contienen normas que permiten la inspección por el Estado Rector del Puerto son el SOLAS, MARPOL, Líneas de Carga, y STCW. Además, la OMI ha promovido el establecimiento de acuerdos regionales (MOU) para la organización del control por el Estado rector del puerto para inspeccionar las naves y evitar demoras innecesarias. De ellos, los principales son:

- Paris: Europa y el Atlántico Norte.
- Tokio: Asia Pacífico.
- Abuja: África Central y Occidental.
- Riyad: Estados árabes del Golfo.
- Viña del Mar.
- Caribe.
- Mar Negro.
- Mediterráneo.
- Océano Índico.

Los poderes de control, la inmovilización de buques, la eliminación de condiciones precarias y, en el caso de buques subestándar, la prohibición de entrar en puerto, lo convierten en un instrumento importante y efectivo para evitar riesgos al medio ambiente. Fuente: ACANAV, clases de Derecho Internacional CEM 2006, sesión 05.

# - Fondos Marinos y Oceánicos.

Definición Geográfica:

Todo lecho marino existente a partir de la línea de base desde la cual los países miden sus respectivas aguas jurisdiccionales.

- Definición Jurídica:
  - Fondos nacionales: Lechos y subsuelos de las aguas que pertenecen a la jurisdicción de los Estados: Aguas Interiores, Mar Territorial y ZEE.
  - Fondos internacionales: Lecho y subsuelo de la Alta Mar.

Fuente: "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 283 y 284.

# - Mar Territorial.

Zona de agua adyacente a las costas o a los límites de las aguas interiores de un Estado, sobre la cual éste extiende su autoridad y control en forma soberana, reconociendo el Paso Inocente de naves extranjeras.

Fuente: "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 311.

Cuando las costas de dos Estados se hallen situadas frente a frente o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinada en forma tal que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, la disposición de este párrafo no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma. Fuente CONVEMAR, Artículo 15.

#### - MIO.

Operaciones de Interdicción/Interceptación Marítimas, de carácter preventivo, realizadas por buques de guerra u otros buques de Estado, que comprenden entre otras cosas: vigilancia y control del tráfico marítimo; otorgamiento de libertad y seguridad de la navegación; protección de las embarcaciones en peligro; interrupción de las líneas de comunicación; visita, inspección (abordaje) y captura; desviación; establecimiento de zonas de seguridad y áreas marítimas restringidas; captura/ arresto de carga y personas Fuente: "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima" de Wolf Heintschel von Heinegg, página 16.

### - Operaciones de Seguridad Marítima.

Uso y despliegue de fuerzas armadas en y sobre los mares.

Fuente: "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima" de Wolf Heintschel von Heinegg, página 3.

#### - Paso.

El hecho de navegar por el Mar Territorial de otro Estado en forma rápida e ininterrumpida, con el fin de:

- Atravesar dicho mar sin penetrar en las Aguas Interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las Aguas Interiores.
- Dirigirse hacia las Aguas Interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ellas.

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 se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 18.

#### Paso en Tránsito.

Ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la Alta Mar o de una ZEE y otra parte de la Alta Mar o de una ZEE.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 38, punto 2.

### Paso Inocente.

Paso que no representa perjuicio para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 19.

#### Piratería.

Constituyen piratería cualquiera de los actos siguientes:

- Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - Contra un buque o una aeronave en Alta Mar o contra personas o bienes a bordo de ellas.
  - Contra un buque o una aeronave, persona o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- 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.
- Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en los apartados anteriores, o facilitarlos intencionalmente.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 101.

### - Plataforma Continental.

Espacio marítimo de un Estado ribereño que comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su Mar Territorial y a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 MN contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 76.

# Recursos.

Para efectos de la Parte XI de la CONMEVAR, se entiende por "recursos" a todos los elementos sólidos, líquidos o gaseosos que se encuentran en la Zona, situados en los fondos marinos o en su subsuelo, incluidos los nódulos polimetálicos, los cuales una vez extraídos se denominan "minerales".

Fuente: CONVEMAR, Artículo 133.

# - Vertimiento.

Es la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, y 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,

/ISMAR 3/2008

aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones.

• El depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a los objetivos de esta Convención.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 1, punto 5).

#### Zona.

Fondos marinos y oceánicos, y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. *Fuente: CONVEMAR, Artículo 1, punto 1.1*).

# - Zona Contigua.

Segmento de la ŽEE, adyacente al Mar Territorial, que no podrá extenderse más allá de 24 MN contadas desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial, y en la cual el estado ribereño tiene las facultades 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.
- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su Mar Territorial.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 33 y "Derecho Internacional Marítimo" de Enrique Pascal G-H, página 155, nota (22).

Cuando las costas de dos Estados estén situados frente a frente o sean adyacentes, salvo acuerdo contrario entre ambos Estados, ninguno de ellos podrá extender su zona contigua más allá de la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base que sirvan de punto de partida para medir la anchura del mar territorial de cada Estado. *Fuente: Artículo 24, parágrafo 3 de la Convención de Mar Territorial y Zona Contigua, 1958.* 

#### - Zona de Operaciones.

Área donde las partes de un conflicto armado internacional tienen derecho a tomar medidas beligerantes, incluyendo las medidas de presa.

Fuente: "La CONVEMAR y las Operaciones de Seguridad Marítima" de Wolf Heintschel von Heinegg, página 6.

# - Zona de Guerra.

Área marítima que un beligerante intenta controlar y dentro de la cual niega a los buques extranjeros en general la misma medida de protección que éste pudiera exigir en cualquier parte.

Fuente: "Derecho Internacional del mar en tiempo de guerra", Ignacio Vio Barraza, página 49.

# - Zona Económica Exclusiva.

Área situada más allá del Mar Territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de la CONVEMAR.

Fuente: CONVEMAR, Artículo 55.

# ANEXO "B" PRINCIPIOS DE HELSINKI SOBRE EL DERECHO DE NEUTRALIDAD MARÍTIMA

# - Disposiciones Generales.

# Definición.

Para el propósito de los siguientes Principios, hablar de "Estado Neutral" significará cualquier Estado que no sea parte de un conflicto armado internacional; "beligerante" significará un Estado que sea parte de ese conflicto; "aguas neutrales" comprenderán las aguas interiores de un Estado neutral, su mar territorial y, cuando sea aplicable, sus aguas archipelágicas dentro del significado de los Artículos 9 y 50 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (de aquí en adelante: CONVEMAR); a primera vista cuando se hable de "buques neutrales" serán aquellos que enarbolen la bandera de un Estado neutral.

# • El Efecto de la Carta de las Naciones Unidas.

Nada en los presentes Principios será interpretado de forma que implique alguna limitación a los poderes del Consejo de Seguridad según los Capítulos VII y VIII de la Carta de las Naciones Unidas. En particular, ningún Estado puede atenerse a los Principios establecidos aquí para evadir las obligaciones sobre él impuestas para cumplir una decisión obligatoria del Consejo de Seguridad. Tampoco los presentes principios serán interpretados de forma que nieguen el derecho inherente a la legítima defensa individual o colectiva, reconocido en el Artículo 51 de la Carta.

### • Reglas Generales.

Las relaciones entre una parte del conflicto y el Estado Neutral, están, como materia de principio, regidas por el derecho de paz. Sin embargo, estas relaciones pueden modificarse hasta donde existan otros principios o reglas del derecho internacional para ese efecto, incluyendo aquellas contenidas en los presentes Principios.

# • Inviolabilidad del Territorio Neutral.

Los beligerantes deben respetar la inviolabilidad del territorio neutral. En consecuencia, los beligerantes no pueden llevar a cabo hostilidades en territorio neutral ni en aguas neutrales, excepto en legítima defensa individual o colectiva y sujeto al Principio descrito en el título denominado "Hostilidades en Aguas Neutrales". Al llevar a cabo hostilidades en otra parte, los beligerantes deben tener debida consideración para impedir hasta el máximo posible, los daños colaterales al territorio neutral, aguas neutrales o el espacio aéreo sobre estas áreas.

# - Actividades Beligerantes en Aguas Neutrales.

# Hostilidades en Águas Neutrales.

Si el Estado ribereño permite o tolera que sus aguas neutrales sean utilizadas para propósitos beligerantes, el otro beligerante puede tomar una acción tal, según sea necesario y apropiado, para terminar con dicho uso.

# Regla de 24 horas.

El derecho a paso y estadía temporal de los buques de guerra beligerantes en aguas y puertos neutrales, está regido por las disposiciones relevantes de la Convención N°XIII de la Haya de 1907, que refleja el derecho consuetudinario. En particular, la duración de dicho paso y estadía temporal no debe exceder las 24 horas, excepto cuando la condición del buque o del mar impidan que el buque abandone las aguas neutrales. El Estado neutral puede establecer diferentes límites de tiempo, siempre que el principio de imparcialidad sea respetado y la medida haya recibido debida publicidad. En caso de violación, el Estado neutral debe tomar medidas para terminar con esta violación.

### Suspensión del Paso.

El Estado neutral puede, temporalmente, suspender en áreas específicas de su mar territorial o aguas archipelágicas, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es esencial para la protección de su seguridad, siempre que el principio de imparcialidad sea respetado y la suspensión sea debidamente publicada.

### • Derechos Especiales de Paso.

El límite de 24 horas no se aplica al paso inocente a través de aguas archipelágicas, al paso en tránsito por los estrechos internacionales o al paso por rutas marítimas archipelágicas, si el tiempo comúnmente necesario para este paso es más de 24 horas. En este caso, el paso está sujeto a las reglas relevantes del derecho internacional. En particular, éste debe ser continuo y expedito.

# - Hostilidades en la Alta Mar.

# • La Conducción de Hostilidades.

Al conducir hostilidades en la alta mar, las partes del conflicto deben tener debida consideración con el ejercicio de las libertades de la alta mar por los Estados neutrales. En particular, el transporte marítimo neutral y las actividades pesqueras pueden verse limitadas conforme a estos Principios, pero en ningún caso completamente excluidas.

### Áreas de Hostilidades Navales.

Los buques neutrales deberían estar conscientes del riesgo y peligro de operar en áreas donde se dan hostilidades navales activas. Los beligerantes enfrentados en hostilidades navales deben, sin embargo, tomar precauciones razonables que incluyan advertencias apropiadas, si las circunstancias lo permiten, para evitar daños a los buques neutrales.

### Zonas Especiales.

Sujeto al Principio descrito en el título denominado "Tránsito" y sin perjuicio de los derechos de los comandantes en la zona inmediata de operaciones navales, el establecimiento por parte de un beligerante de zonas especiales no confiere a ese beligerante derechos en relación al transporte marítimo neutral, que de otra forma no poseería. En particular, el establecimiento de una zona especial no puede conferir a un beligerante el derecho a atacar el transporte marítimo neutral sólo considerando su presencia en la zona. Sin embargo, un beligerante puede, como una medida excepcional, declarar zonas donde el transporte marítimo neutral estaría particularmente expuesto a los riesgos causados por las hostilidades. La extensión, ubicación y duración deben hacerse públicas y no puede transpasar lo que la necesidad militar requiera, ya que se debe poner atención al principio de proporcionalidad. También se debe prestar debida consideración a los derechos de todos los Estados a los usos legítimos de los mares. Donde dichas zonas significativamente impidan el acceso libre y seguro a los puertos de un Estado neutral y el uso de las rutas normales de navegación, se tomarán las medidas para facilitar el paso seguro.

# Áreas Marítimas Sujetas a la Jurisdicción Limitada.

# Zona Económica Exclusiva, Zonas de Pesca y Plataforma Continental.

Cuando se realizan hostilidades, los beligerantes tendrán debida consideración por los derechos soberanos y jurisdiccionales de los Estados neutrales respecto a su zona económica exclusiva, zonas de pesca o en las áreas marítimas sobre su plataforma continental, respecto a la preservación del ambiente marino y la propiedad cultural submarina

REVISMAR 3/2008

en el mar territorial y en la zona contigua de los Estados neutrales. Los beligerantes, en particular, tendrán debida consideración por las islas artificiales, las instalaciones, estructuras y zonas de seguridad establecidas por los Estados neutrales en sus respectivas zonas económicas exclusivas y plataforma continental.

- Buques Neutrales y Actividades.
- Limitaciones en los Ataques.
- > Buques neutrales en puertos beligerantes.

Un buque neutral en un puerto beligerante disfruta de la misma protección contra ataques como los objetos civiles en una guerra terrestre. Los buques neutrales exentos de ataque, por ejemplo, los buques hospital, mantienen esa excepción en los puertos beligerantes. Los buques de guerra neutrales en los puertos beligerantes mantienen su derecho a la legítima defensa.

### > Protección contra los ataques.

- ✓ Sujeto al Principio descrito en el título denominado "Control Beligerante sobre el Tránsito Marítimo Neutral", los buques neutrales disfrutan de la libertad de navegación de acuerdo al derecho del mar, sin considerar la existencia de un conflicto armado y aún cuando ellos transporten bienes exportados desde un Estado beligerante a un Estado neutral.
- ✓ Los buques mercantes que enarbolan la bandera de un Estado Neutral no pueden ser atacados, excepto según lo dispuesto en párrafos que proceden.
- ✓ Los buques mercantes que enarbolan la bandera de un Estado neutral pueden ser atacados si se cree, con bases fundadas, que están transportando contrabando o están violando un bloqueo, y si después de advertencias previas ellos intencionalmente y claramente rehúsan detenerse o, intencionalmente y claramente, se resisten a una visita, inspección, captura o desvío.
- ✓ Los buques mercantes que enarbolan la bandera de un Estado neutral pueden ser atacados si ellos:
  - : se inmiscuyen en actos beligerantes en nombre del enemigo;
  - : actúan como buques auxiliares para las fuerzas armadas del enemigo;
  - : son incorporados o ayudan al sistema de inteligencia del enemigo;
  - : navegan en convoy de buques de guerra o aviones militares del enemigo; o
  - .. hacen una efectiva contribución a la acción militar del enemigo, por ejemplo, transportando material militar, y no es factible para las fuerzas atacantes colocar a los pasajeros y tripulación en un lugar a resguardo. A menos que las circunstancias no lo permitan, se les debe advertir apropiadamente, de tal forma que puedan desviarse de su ruta, desembarcar o tomar otras precauciones.
- ✓ Los buques mercantes que enarbolan la bandera de un Estado neutral y transportan sólo pasajeros civiles, por ejemplo, los transatlánticos, no pueden ser atacados, pero deben ser desviados hacia un puerto apropiado para su total captura, a menos que sean incorporados o ayuden al sistema de inteligencia del enemigo.
- ✓ Los buques que enarbolen la bandera de un Estado neutral y tengan el derecho a estar exentos de captura, por ejemplo, los buques hospital, no pueden ser atacados si son empleados inocentemente en su rol normal, no cometen actos perjudiciales contra el enemigo, se someten inmediatamente a una identificación e inspección cuando se les requiera y no dañan intencionalmente el movimiento de combatientes y obedecen las órdenes de detención o de desviarse de la ruta si se requiere.

# > Precauciones en los ataques.

Al llevar a cabo ataques por cualquier medio, las fuerzas armadas de una parte del conflicto deben tomar todas las precauciones factibles para evitar que:

- ✓ el ataque sea dirigido en contra de una embarcación o avión neutral,
- ✓ las actividades neutrales legales en alta mar o en otras áreas marítimas donde el Estado neutral posee derechos soberanos, estén indebidamente en peligro.

### • Control Beligerante sobre el Transporte Marítimo Neutral.

### > Visita e inspección.

Como excepción de lo descrito en el Principio del título denominado "Protección Contra los Ataques", primer párrafo y de acuerdo al Principio denominado "Reglas Generales" (segunda oración), los buques de guerra beligerantes tienen derecho a visitar e inspeccionar a los buques comerciales neutrales para confirmar el carácter y destino de su carga. Si un buque trata de evadir este control u ofrece resistencia, se permiten aplicar las medidas de coerción necesaria para ejercer este derecho. Esto incluye el derecho a desviar a un buque del lugar donde fue encontrado ya que la visita y la inspección allí no eran prácticas.

#### > Confiscación y condenación.

La carga que constituye contrabando y un buque que transporta dicha carga puede ser confiscado por un beligerante, trasladado ante una corte de presa y condenado. La confiscación sin la decisión de una corte de presa está prohibida.

# > Contrabando.

El contrabando son bienes finalmente destinados al enemigo de un beligerante que están diseñados para ser usados en el combate de la guerra, así como otros bienes útiles para el esfuerzo bélico del enemigo.

### > Destino del enemigo.

En casos de duda respecto al destino enemigo de los bienes o su uso para propósitos militares enemigos, la carga de la prueba yace en el Estado captor. El combustible u otros materiales que podrían usarse para la producción de energía destinada al beligerante constituye contrabando, a menos que el destino no militar sea claramente establecido.

#### > Exportaciones.

Los bienes con un destino neutral que viene de un puerto beligerante no constituye contrabando.

#### ➤ Pasavante

Para simplificar los procedimientos de control respecto al transporte marítimo neutral, una parte del conflicto puede emitir un documento de inspección (pasavante) a un buque neutral en el puerto de carga. Este pasavante constituye la prueba de que el buque en cuestión no está transportando contrabando si es controlado por la parte que ha emitido el documento. El pasavante no es valedero para la otra parte, pero el hecho de que un buque transporte un pasavante emitido por otra parte no puede ser usado para desventaja del buque.

# > Buques públicos no sujetos a visita e inspección.

Un buque de guerra neutral u otro buque gubernamental operado para propósitos no comerciales no está sujeto al derecho de visita e inspección, o a los derechos descritos en el Principio descrito en el título denominado"Bloque".

### > Inmunidad de los convoyes.

La misma regla establecida en el Principio "Buques públicos no sujetos a visita e inspección", se aplica a un convoy de buques mercantes que enarbole una bandera neutral y esté acompañado por uno o más buques de guerra neutrales. El comandante del convoy, o el Estado neutral cuya bandera enarbola los buques de guerra del convoy, tiene la responsabilidad de certificar que no se transporta contrabando en el convoy. El Estado de bandera neutral tiene que tomar todas las medidas razonables para asegurar que el certificado esté correcto.

#### > Tránsito.

Los buques neutrales, ya sea comerciales o de guerra, disfrutan del derecho a paso en tránsito a través de estrechos internacionales, el derecho de paso por rutas marítimas archipelágicas a través de aguas archipelágicas y el derecho de paso inocente a través del mar territorial o aguas archipelágicas de los beligerantes, a pesar de la existencia de un conflicto armado. Un estado ribereño puede, sin embargo, someter dichos derechos a los requerimientos de una defensa razonable. El beligerante no puede cerrar los estrechos internacionales y las rutas marítimas archipelágicas.

# > Bloqueo.

El bloqueo, es decir la interdicción de todo o cierto tráfico marítimo que viene o va hacia un puerto o costa de un beligerante, es un método legítimo de guerra naval. Para que sea válido, el bloqueo debe declararse, notificarse al beligerante y a los Estados neutrales, debe ser efectivo y ser aplicado a los buques de todos los Estados. Un bloqueo no puede prohibir el acceso a los puertos o costas neutrales. Cuando se crea, sobre bases fundadas y razonables, que hay embarcaciones neutrales que están violando un bloqueo pueden ser detenidas y capturadas. Si ellas, después de una advertencia previa, claramente se resisten a la captura, pueden ser atacadas.

# Socorro.

Un bloqueo no puede usarse para impedir el paso de mercancías de socorro que tienen que ser libres, de acuerdo a las reglas aplicables del derecho internacional humanitario, en particular aquellas contenidas en los Artículos 23, 59 y 61 de la Cuarta Convención de Ginebra o los Artículos 69 y 70 del Protocolo Adicional a las Convenciones de Ginebra.

# > La Protección del Transporte Marítimo Neutral y de Otras Actividades Neutrales.

# Derecho de Convoy.

Se reconoce el derecho de los neutrales al convoy. Por consiguiente, los Estados neutrales tienen derecho a que sus buques de guerra acompañen a los buques comerciales que enarbolan sus propias banderas o la bandera de otro Estado neutral. El ejercicio de un derecho de paso inocente, paso en tránsito o paso por rutas marítimas archipelágica por dichos convoyes no constituye un uso prohibido de la fuerza.

#### Minas.

Los buques de guerra neutrales tienen derecho a sacar las minas sembradas por un beligerante que violan las reglas aplicables del derecho internacional, en particular si ellas ilegalmente dañan el transporte marítimo neutral en alta mar, en una zona económica exclusiva (incluyendo la propia) o en aguas sobre la plataforma continental. No pueden hacerlo dentro del mar territorial de un Estado beligerante, excepto hasta donde sea necesario para el ejercicio del derecho de paso en tránsito o el paso por rutas marítimas archipelágicas.

# - Estados Mediterráneos.

Si un puerto en un Estado beligerante se usa con el propósito de transitar hacia y desde un Estado mediterráneo neutral bajo cualquier acuerdo o convenio internacional aplicable, los otros beligerantes no impedirán que los buques que transportan bienes destinados a o exportados por el Estado mediterráneo neutral, abandonen o ingresen al puerto. Tampoco el Estado beligerante, a través de cuyo puerto dichos bienes transitan, tomarán medidas para interferir con su paso a no ser que sea de acuerdo al Artículo 125 de la CONVEMAR.