

REGIMEN DE LAS AGUAS INTERIORES EN LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Matilde B. Grispo – Lorena M. Lamela - Carlos M. Trueba

Introducción:

Las aguas interiores – refiriéndonos especialmente a las marítimas - son, en general, espacios reducidos en unión e interrelación con el estado ribereño, titular soberano de las mismas. Esta íntima relación adquiere importancia frente a diversas situaciones que pueden plantearse, fundamentalmente con relación a la jurisdicción. Serán la ley y la jurisdicción interna la aplicable o deberá aplicarse la ley del pabellón si se trata de un buque extranjero o será, en su caso, la ley internacional la que corresponda aplicar.

Estos interrogantes deberán ser resueltos en cada caso; considerando también los riesgos y amenazas a los que se ve expuesta la actividad en el mar, como el terrorismo, el tráfico de drogas y de armas, la inmigración ilegal, la contaminación, la piratería¹, etc.

El mar abarca la mayor parte de nuestro planeta, ocupa un 71% de su superficie y posee enormes riquezas – alimentos, energía, minería; etc. – de factible explotación, que en los últimos tiempos, con el avance de la ciencia, comenzaron a ser más asequibles; lo que llevó a describir al océano “como una mina líquida que contiene en solución, suspensión o depósito, todos los elementos de la naturaleza”².

El comercio marítimo ha sido una parte muy importante de la economía del mundo desde que el hombre comenzó a participar de intercambios con sus vecinos³. Y, en la actualidad, podemos afirmar que alrededor del 95% del comercio mundial depende de él⁴ y que, en gran

¹Esta última, por tomar un ejemplo, “lejos de constituir un fenómeno histórico, sigue siendo una dura realidad que amenaza la libertad y seguridad en el mar, y que, en muchos casos, ha pasado a formar parte del crimen organizado transnacional”. Sobrino Heredia, 2008. Pg. 84.

²Aja Espil J., 1973. Pg. 2.

³Oliver, 2009. Pg. 223.

“El mar y los océanos han servido a la humanidad, desde tiempos muy remotos, para diferentes usos: la comunicación y el comercio entre los pueblos, el descubrimiento y conocimiento del planeta (...) la pesca y, mucho más tarde, el aprovechamiento de otros recursos económicos”. Pastor Ridruejo José A. 1996; pg. 358.

⁴Oliver, 2009. Pg. 224.

“(…) uno de los motores más importantes del desarrollo económico y progreso mundiales, en los últimos años, es la libertad de participar del comercio marítimo en todo el mundo”. Oliver J. T., 2009. Pg. 209.



medida, el comercio marítimo mundial es un componente vital en las relaciones internacionales y el crecimiento económico⁵.

Es claro, entonces, señalar que el régimen de las aguas interiores reviste actualidad e importancia; debiendo instalarse en el ámbito de las relaciones internacionales. Pues, tal como advierte el Preámbulo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, “los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto”; es decir con un enfoque integral e integrado.

El propósito del trabajo es realizar un análisis de este espacio, advirtiendo desde ya que la Convención trata las aguas de forma dispersa a lo largo de su texto sin dedicar un capítulo o apartado al mismo - incluso varias de sus normas se encuentran dentro del régimen del mar territorial - y considerando su importancia, en tanto abarca las aguas más próximas y vinculadas al territorio de los estados, equiparadas jurídicamente a la “tierra firme nacional”⁶.

Para ello revisaremos su concepto y su delimitación, analizaremos su régimen - normas y principios que las regulan - como también la aplicación de dicho régimen a las nuevas amenazas e ilícitos que se dan en el mar, y que afectan a la seguridad de los estados y poder establecer relaciones de cooperación para prevenirlas y enfrentarlas.

La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar produjo, luego de nueve años de deliberaciones, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la que, cumpliendo con uno de sus principales objetivos, abarca todos los temas relacionados con el mar. Puede, así, sostenerse que el texto de Convención es la "Constitución de los mares".

La Convención entró en vigencia en el año 1994, trece años después de su aprobación, en la 11ª sesión en Nueva York del 8 de marzo al 30 de abril de 1982; debiendo señalar que gran parte de su contenido es reproducción de los textos de las cuatro Convenciones aprobadas en la I Conferencia de las Naciones Unidas - celebrada en la ciudad de Ginebra en el año 1958 - que, a su vez, tomó las opiniones de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas.

Con lo señalado se pretende enfatizar que el texto de la vigente Convención no es el producto de nuevas afirmaciones del Derecho del Mar sino que fue la adaptación de textos ya

⁵ Oliver J. T., 2009. Pg. 223.

⁶Oppenheim, L. Tratado de Derecho Internacional Público, nota 6, p 13. Citado en Escudero Espinoza, 2005, nota 43, pg. 384.



conocidos con la inclusiones propias de nuevas concepciones y el natural desarrollo progresivo del derecho internacional.

Uno de los temas más novedosos, que vino a poner punto final a seculares discrepancias tenidas por la comunidad internacional, fue el de incluir los espacios marítimos y determinar con precisión sus dimensiones. Desde aquella división del Océano Atlántico establecida por el Tratado de Tordesillas, en el año 1494, entre las Coronas de Castilla, Leon y Aragon con la Corona de Portugal, donde el inmenso mar se dividió entre ellas, hasta el presente, luego de crearse a lo largo de los siglos otros espacios marítimos, tal caso del mar adyacente a las costas incluido con un propósito exclusivamente defensivo, más tarde la zona contigua con propósitos jurisdiccionales y ya en la mitad del siglo XX se incluye la plataforma continental y, con la Convención de 1982, la zona económica exclusiva.

La delimitación de las diferentes zonas del mar estará relacionada tanto con la jurisdicción que los estados costeros podrán ejercer como con las libertades de que gozarán los demás estados en ellas. Aquella varía de manera decreciente desde las aguas interiores hacia el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y hasta la alta mar.

Ahora, al margen de esas nuevas divisiones, la Convención tuvo el acierto trascendente de fijar el ancho del mar territorial en 12 millas marinas contadas a partir de las denominadas "líneas de base"; las de base normal (trazadas en paralelo a la costa, siguiendo sus sinusidades) y las de base recta.

Va a ser precisamente con la aplicación de las líneas de base recta, siguiendo para ello el riguroso sistema establecido en el art. 7º, que aparecen las denominadas "aguas interiores", tema de este aporte.

Podemos ya señalar los dos elementos necesarios para la existencia de este espacio: las líneas de base rectas y, en consecuencia, un espacio de mar entre éstas y la costa. Este espacio marítimo es el más ligado al territorio de los estados⁷ y, tal vez, a sus intereses vitales, al punto de considerarlo equivalente jurídicamente "a la tierra firme nacional"⁸.

Antecedentes:

En su acepción geográfica amplia, las aguas interiores abarcan las diferentes clases de aguas naturales o cursos artificiales de agua de un estado. Se incluye en este espacio a las

⁷La tierra confiere al estado ribereño un derecho sobre las aguas que bañana sus costas". CIJ, en el casode las Pesquerías Noruegas.

⁸Oppenheim, L. Tratado de Derecho Internacional Público, opcit nota 6, p 13. Citado en Escudero Espinosa, 2005. Nota 43, pg. 384.



aguas situadas en el interior de las líneas de base rectas (vgr. en el caso de las bahías y otros accidentes geográficos a los que se aplica este tipo de línea) y en el interior de las líneas de base de un archipiélago; así como los puertos. Y también a las aguas de los ríos, lagos, ensenadas, canales; a los que algunos convienen en denominar aguas interiores no marítimas”⁹.

Hemos de dedicarnos aquí a considerar las primeras, aguas interiores marítimas, en tanto ellas son las relevantes en el ámbito del derecho internacional. Estas aguas son las situadas en el interior de la línea de base desde la que se mide el mar territorial¹⁰.

Así, dos delimitaciones aparecen a priori como fundamentales. La primera es la línea de base a partir de la cual se miden las distintas zonas de jurisdicción marítima y la segunda es la que determina el otro extremo de cada una de las zonas. Para nuestro análisis, cobra importancia la primera de ellas; pues las líneas de base van a separar las aguas interiores del mar territorial, constituyendo su límite exterior.

“El concepto moderno de líneas de base comenzó a tomar forma en la primera parte del siglo XIX, cuando empezaron a utilizarse como puntos de base elementos litorales como, por ejemplo, los escollos o los bancos y las islas pequeñas”¹¹. El primer tratado que hace referencia a esas líneas es la Convención Anglo-Francesa sobre Pesca de 1839¹². Luego, la Conferencia de Codificación de La Haya de 1930, se ocupó también “de una serie de cuestiones relacionadas con las líneas de base, por ejemplo la utilización de elevaciones en bajamar como puntos de base y como líneas de cierre de bahías”. Si bien ella no arribó a una convención, muchas de las normas que propuso expresaban lo que se consideraba como el derecho internacional vigente y sirvieron de base al texto de la primera Conferencia de Ginebra de 1958.

Ahora, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial, así como la de otras zonas de jurisdicción del estado costero, es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada en las cartas a gran escala oficialmente reconocidas por el estado

⁹Escudero Espinoza, 2005. Pg. 377.

¹⁰Así lo dispone el artículo 8 de la Convención de 1982, en consonancia con lo que establecía el artículo 5 de la Convención de Ginebra de 1958.

¹¹ Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. VIII.

¹² El tratado anglo francés consideró la línea de bajamar como la línea de base normal a partir de la cual se mide el mar territorial. Y, si bien se refirió también a las líneas de base que cierran las bahías. Estas últimas se aceptaron bajo determinadas condiciones y únicamente a efectos de pesca, y como línea de base principal se retuvo la línea de bajamar. Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. VIII.



costero¹³. Así lo establece el artículo 5 de la Convención de 1982, que reproduce el artículo 3 de la Convención de 1958; el cual, a su vez, recogía la práctica de los estados, señalada por la Corte Internacional de Justicia, en su fallo de 1951 con relación a la costa de Noruega¹⁴. Empleándose, para su fijación, el método del trazado paralelo, que sigue la costa en todas sus sinuosidades.

Existen, a su vez, situaciones que merecen particular consideración; como las islas bordeadas de arrecifes o situadas en atolones, las elevaciones en bajamar¹⁵, las formaciones o construcciones que pueden presentarse en la costa o sus alrededores¹⁶. A ellas hace referencia los artículos 6¹⁷ y 11 a 13¹⁸ de la Convención citada.

Entonces, en los lugares en que la línea de base sigue la línea de la bajamar a lo largo de la costa - línea de base normal -, prácticamente no existirán aguas interiores. En cambio éstas cobrarán importancia en los espacios en que deban utilizarse líneas de base rectas¹⁹.

El antecedente de la aplicación de estas líneas de base recta lo encontramos en el fallo de la Corte Internacional, de 1951, en el caso de las pesquerías anglo-noruegas. En él, el Tribunal, sostuvo que:

13 Las líneas de bajamar no son constantes, sino que cambian y en ninguna de las referidas Convenciones se indica un método para su determinación. Los estados pueden emplear cualquier método disponible; por ejemplo tomar el promedio de todas las bajas mareas, o bien tener en cuenta solo las líneas de bajas mareas más bajas. Pero cualquiera sea el método que utilice, debe publicar sus líneas de bajamar en las cartas a gran escala oficialmente reconocidas. Artículos 16° y 47°, incisos 8 y 9 de la Convención sobre los derechos del mar de 1982.

14 Allí se sostuvo que, a los fines de medir el mar territorial, es la línea de baja marea, opuesta a la de alta marea y también a una línea intermedia entre ambas, la que generalmente ha sido adoptada en la práctica de los estados; y reconoció que la extensión del mar territorial se mide a partir de ella. Asimismo, destacó que, éste es el criterio más favorable al estado costero, al tiempo que demuestra que las aguas territoriales son un accesorio del territorio terrestre.

15 Son extensiones naturales de tierra rodeadas de agua, que se encuentran sobre el nivel de ésta en bajamar, pero quedan sumergidas en la pleamar.

16 Asimismo, los puertos, que se consideran parte de la costa a fin de delimitar el mar territorial. Y las radas, utilizadas para la carga, descarga y fondeo de buques; que aún cuando estén situadas fuera del límite exterior del mar territorial, igual serán consideradas como incluidas en él.

17 “En el caso de islas situadas en atolones o de islas bordeadas por arrecifes, la línea de base para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño”. Aunque, nada dice de la condición de las aguas de laguna de un atolón o de las aguas encerradas por franjas de arrecifes; cuyo estrecho vínculo con la zona terrestre parece “suficiente para quedar sometidas al régimen de aguas interiores”.

18 Cuando este tipo de elevaciones se encuentra total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla, que no exceda la anchura del mar territorial; se podrá utilizar la línea de bajamar de la elevación como línea de base para medir la anchura del mar territorial. En cambio, si se halla a una distancia del continente o de una isla, que supera la anchura del mar territorial, no podrá utilizarse para este fin, ni tampoco poseerá mar territorial propio. Si la elevación se encuentra dentro del mar territorial medido desde las líneas de cierre de la bahía no hace que quede dentro del ámbito del artículo 13, si se halla fuera de la anchura del mar territorial medido desde el continente. Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 16.

19 En nuestro país, la Ley 23.968, estableció como principio general que la línea de base para medir la anchura del mar territorial argentino será la línea de las más bajas mareas a lo largo de la costa; con excepción de los golfos San Matías, San Jorge y Nuevo, para los cuales deberán tomarse como líneas de base aquellas que unen los cabos que forman sus bocas.



“En el caso de una costa profundamente recortada por indentaciones o bordeada de archipiélagos, como es el caso del Skjaergaard, la línea de base es independiente de la paralela y solo puede determinarse mediante una construcción geométrica. En tales circunstancias la línea de la baja marea no puede tenerse como una regla que obligue a seguir la costa en todas sus inflexiones. Tal costa, considerada como un todo, exige la aplicación de un método diferente, esto es el método de líneas de base que, dentro de ciertos límites razonables, pueda distanciarse de la línea física de la costa”²⁰.

La doctrina de este fallo constituyó la base del artículo 4 de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de 1958, que luego fue tomado por Convención de 1982 con el agregado de los casos en los que las líneas de costa sean muy inestables como consecuencia de la existencia de deltas u otras condiciones naturales.

Entre los métodos - que, “dentro de ciertos límites razonables, pueda distanciarse de la línea física de la costa”²¹ - pueden mencionarse el de la curva tangente²² y el de las líneas de base rectas, también llamado poligonal. Este último consiste en la elección de los puntos apropiados de la línea de más baja marea y su unión a través de líneas rectas.

El artículo 7 de la Convención de 1982 prevé el empleo de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados, para las costas que tengan profundas²³ aberturas y escotaduras o en los casos en que exista una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata²⁴. Aunque, “no existe ningún criterio objetivo y de identificación uniforme que permita identificar cuales son las islas que constituyen una franja en la proximidad inmediata de la costa. En este caso concreto, los Estados deberían guiarse por el espíritu general del artículo 7”²⁵.

El referido artículo 7 establece, en sus incisos 3 a 6, algunas reglas que deben tenerse en cuenta para la utilización de este tipo de líneas de base.

20CIJ; 18/12/51.

21CIJ; 18/12/51.

22También conocido como método de los arcos de círculo, fue el sostenido por Gran Bretaña en el caso de las Pesquerías.

23“La expresión "profundas aberturas" se puede utilizar en sentido absoluto o en sentido relativo. Por ejemplo, en sentido absoluto una abertura estrecha que mida cuatro millas náuticas en un territorio terrestre relativamente grande quizá no merezca que se la describa como profunda, pero en una isla que sólo tenga ocho millas de anchura una abertura de dicha longitud puede cortar casi la mitad de la isla”. Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 21.

24En general hay dos situaciones en las que es probable que exista una franja de islas. La primera (...) está estrechamente relacionada con la sentencia dictada en el Caso de las Pesquerías (...) es cuando las islas parecen formar una unidad con el continente. (...) La segunda cuando las islas que están a cierta distancia de la costa forman una especie de pantalla que esconde una gran proporción de la costa vista desde el mar. Por ejemplo, las islas a lo largo de la costa de Yugoslavia desde Pula hasta Sibenik son ejemplos de islas alargadas que enmascaran la costa y forman una franja. Sin embargo, la costa puede quedar enmascarada por una multitud de pequeñas islas cuyo número justifica que se las considere como franja de islas”. Las numerosas islas denominadas Archipiélago de la Recherche frente a la costa de Australia occidental, constituyen un buen ejemplo de franja de islas pequeñas. Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 21-23.



En primer lugar determina que, el trazado de las líneas de base recta no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa²⁶ y que las zonas marítimas ubicadas entre esas líneas y el territorio del estado deben estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre como para estar sometidas al régimen de las aguas interiores²⁷. Ya que, "... es la tierra la que confiere al estado ribereño un derecho sobre las aguas que bañan sus costas"²⁸.

Asimismo, reiterando el argumento no geográfico, dado por el Tribunal en 1951, el inciso 5 dispone que, en el trazado podrán tenerse en cuenta, "los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente mostrados por un uso prolongado".

Por otra parte, un estado no puede aplicar este método de manera que aisle el mar territorial de otro estado de la alta mar, o de una zona económica exclusiva; al tiempo que tiene la obligación de garantizar el derecho de paso inocente, cuando el trazado de líneas de base rectas produce el efecto de encerrar como aguas interiores, aguas que antes no eran consideradas como tales.²⁹

La Convención también establece las reglas a aplicar en ciertos casos particulares. Así, cuando por la presencia de un delta o de otros accidentes naturales la línea de la costa sea muy inestable, se le otorga la posibilidad al estado costero de elegir los puntos apropiados a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera; y aún cuando dicha línea luego retroceda, las bases establecidas permanecerán vigentes hasta tanto el estado ribereño las modifique. Esta disposición, incorporada al inciso 2° del artículo 7° de la citada convención, pretende proteger

25Con relación a la expresión "en su proximidad inmediata"; "la distancia que se ha propuesto en las obras sobre esta materia es en general de 48 millas" que se pueden rebasar en determinadas circunstancias, pero esta cifra no recibe necesariamente el acuerdo de todos (...). Este concepto se aplica al borde interno de la franja de islas, ya que la franja propiamente dicha puede ser de considerable anchura"Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 21.

26 "(...) el concepto "carece de toda precisión matemática" Se ha procurado dar más precisión a ese concepto mediante un análisis del sistema de líneas de base de Noruega. Se pudo demostrar que, con la única excepción de Vestfjord, las líneas rectas no se apartan de la dirección general de la costa en más de unos 15 grados. Como regla general ha sugerido un máximo de 20 grados". Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 27.

27 "Suecia, en una declaración ante la Comisión de Derecho Internacional, expresó la opinión de que el criterio del vínculo suficiente y estrecho significa que "las aguas en cuestión están de tal modo rodeadas de tierra, de la misma manera que las islas situadas a lo largo de la costa, que parece natural asimilarlas a las que son del dominio terrestre". Anuario de la Comisión de Derecho Internacional. 1955. Vol II, pg 54. Citado en Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 28.

28CIJ, 18/12/51.

29Artículo 8°, inciso 2 de la Convención de 1982.



los intereses de estados cuya costa se caracteriza por una continua erosión y sedimentación³⁰; pero, para su aplicación, se requiere la presencia de un delta y que la línea de costa del mismo cumpla con las condiciones del inciso 1 y sea muy inestable³¹.

Luego, para la elección de los puntos apropiados para el trazado de las líneas de base rectas hay que tener en cuenta que el sistema de líneas “tiene que quedar cerrado (...) tiene que comenzar y acabar en la línea de bajamar o por encima de dicha línea” y, si se trazan líneas de base rectas para conectar una franja de islas con el continente o con una isla grande, entonces todos los puntos de base intermedios tienen que estar situados en la línea de bajamar o por encima de dicha línea. En consecuencia, las aguas interiores que darían las líneas de base rectas tienen que estar totalmente rodeadas por una combinación de segmentos de líneas de base rectas y de islas, cuando proceda, así como de la línea de costa a la que esté adscrito el sistema de líneas de base rectas³².

Especial mención merece, a su vez, el trazado de las líneas de base de las *bahías*; considerando que, no siempre hubo acuerdo en la doctrina respecto de qué aguas debían quedar encerradas³³ y existieron distintas posiciones con relación a la longitud de la línea de cierre de las bahías, propiciándose 6, 10 o 12 millas.

El artículo 10 de la Convención de 1982 define a las bahías, de manera muy similar a la de 1958, como: “toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cerradas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta³⁴. Sus aguas serán consideradas aguas interiores, siempre que ésta posea determinadas características.

30La norma “se redactó teniendo presente el caso específico del delta del Río Ganges – Brahmaputra, (...) (el) mayor delta del mundo, abarca unos 60 000 kilómetros cuadrados y más de la mitad de la superficie queda inundada por las aguas de pleamar. Los monzones y las tormentas pueden originar cambios sumamente rápidos, haciendo desaparecer islas, modificando el curso de los canales, y formando nuevas islas en un cortísimo período de tiempo (...)”. Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas 81989). Pg. 25-26.

31 Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 25.

32 Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 26.

33Se sostuvo, por ejemplo que si los puntos de acceso de la entrada de agua se encuentran lo suficientemente cerca como para que las personas de un lado puedan ver, a simple vista, a las del otro, las aguas encerradas entre esos puntos, pertenecían al estado ribereño. Y para otra, la prueba la constituía la capacidad de controlar la entrada al puerto con las baterías ubicadas en las costas. Charles Noble Gregory (1904). Pg. 333-357.

34La norma que no se aplica a: a) las bahías cuyas costas pertenecen a más de un Estado; b) a las bahías históricas ni c) a las bahías convertidas en aguas interiores por aplicación del artículo 7.



En tal sentido, la escotadura debe estar “bien determinada”, es decir que ha de ser más que una mera curvatura; lo que supone que “en su desembocadura el litoral de la bahía acusará un marcado cambio de dirección en comparación con la dirección general de la costa”³⁵. Y, su penetración tierra adentro, en relación con la anchura en su boca, deberá contener aguas cercadas por la costa; lo cual “describe una configuración en la cual la bahía está rodeada de tierra por todas partes menos por una”³⁶.

La norma agrega, en su inciso 2, un criterio objetivo a fin de determinar su aplicación; de modo que para que la escotadura sea considerada como una bahía, su superficie – incluyendo las islas ubicadas dentro de la bahía - deberá ser mayor o igual a la superficie de un semicírculo que tenga como diámetro la boca de dicha escotadura. En los casos en que la escotadura tenga más de una entrada por existir islas, el diámetro del semicírculo será equivalente a la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas.

Y, los incisos 4 y 5 del artículo 10 adoptan la longitud máxima de 24 millas para la línea de cierre – reiterando la norma de la convención de 1958³⁷ -; disponiendo que si la boca de la bahía supera esa distancia, se trazará dentro de la misma una línea de base recta de 24 millas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud.

Por último, el derecho internacional reconoce, asimismo, como *bahías históricas* a las que según los usos han sido aguas internas; aún cuando no satisfagan el criterio geográfico de una bahía.³⁸ Siendo tres los factores que deben considerarse para determinar si un estado ha adquirido un título histórico sobre las aguas de su costa: 1) el ejercicio efectivo de soberanía

35 Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 31.

36 Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, 1989. Pg. 31.

37 Hasta la Convención de 1958, no existía acuerdo sobre la longitud máxima que podía tener la línea de cierre.

Esta cuestión había sido planteada en el caso de las Pesquerías del Atlántico Norte, entre Gran Bretaña y Estados Unidos, resuelto en 1910, por un Tribunal de la Corte Permanente de Arbitraje. Parte de la cuestión en él planteada, giraba en torno de la interpretación del término “bahía” usado en la Convención de 1818 sobre pesquerías suscrita entre ambos países. Estados Unidos solicitó que la Corte aplicara una regla matemática para definir las bahías, limitándolas a una línea de cierre de 6, 10 o 12 millas y, para defender su posición, se apoyaba en la práctica de los estados, evidenciada en numerosos tratados, que disponían que la boca de una bahía no podía medir más de 10 millas de ancho, (por ejemplo, el Convenio de las pesquerías del Mar del Norte de 1882).

La Corte Internacional de Justicia sostuvo que la práctica de los estados no hacía que una regla matemática generalmente aplicable se convirtiera en una regla de derecho internacional y adoptó una definición general del término bahía, relacionada fundamentalmente con factores geográficos como la longitud de la bahía, la penetración tierra adentro relacionada con el ancho de su boca, la proximidad de las bahías con las rutas de navegación de alta mar y en otros factores como la necesidad de defensa y la importancia económica de las aguas encerradas en ella para la población local.

Luego, la Corte, objetó también el límite de 10 millas como regla de derecho internacional en el caso de las Pesquerías, entre Gran Bretaña y Noruega.

En la Conferencia de Ginebra de 1958, finalmente se obtuvo el consenso necesario y se dispuso que la distancia entre los puntos naturales de entrada de una bahía podía medir como máximo 24 millas.



sobre el espacio; 2) el ejercicio de su autoridad debe hacerse de manera regular y por un lapso de tiempo considerable, conocido como “uso continuo y secular”³⁹, “uso continuo y bien establecido”⁴⁰, “uso inmemorial”⁴¹, etc. -, es decir, a través de actos reiterados o continuos del Estado, por un período de tiempo considerable⁴²; 3) los otros estados deben respetar o tolerar dicho ejercicio de autoridad, es decir, la ausencia de oposición - que impida el ejercicio pacífico y continuo de la soberanía - o, al decir de la Corte en el caso de las pesquerías noruegas: la tolerancia. Y, suele agregarse un cuarto factor constituido por la justificación de la necesidad económica, la seguridad nacional o los intereses vitales⁴³. Resulta importante determinar los requisitos necesarios para establecer un título sobre tales aguas y justificar así el apartamiento de las reglas generales con relación a ellas⁴⁴.

Con relación al status jurídico de estas aguas, ellas son aguas interiores; en tanto se encuentran ubicadas en el interior de las líneas de base. Aunque, “si el Estado que invoca el título ejerce soberanía similar a la ejercida sobre las aguas interiores, la zona reivindicada será de aguas interiores, y si la soberanía ejercida es similar a la que se ejerce sobre el mar territorial, el espacio será mar territorial (...)”⁴⁵. Pues, mal podría adquirir sobre ese espacio un título histórico diferente a

38 La Secretaría General de la ONU, en un documento que preparó para la Conferencia del mar de 1958, menciona como bahías históricas, por ejemplo, a las de Cancale, Concepción, Hudson, a la formada por el río Tajo, y la formada por el Mar de Azov; etc.

Entre los casos antecedentes, pueden mencionarse el caso de la Bahía de Delaware (el buque británico Grange, capturado en 1793); el de la Bahía de Chesapeake (caso ante la Corte de Comisionados de Alabama, en 1885) y la Bahía Concepción.

Debe mencionarse aquí, también la opinión del jurista argentino Luis María Drago, quién en su disidencia en el arbitraje sobre el tratado de las pesquerías de la costa septentrional del Atlántico - de 1818 - entre Gran Bretaña y Estados Unidos, en 1910, formula la que conocemos como Doctrina Drago. De acuerdo con ella hay una categoría de bahías, que pueden denominarse bahías históricas, tales como la bahía de Chesapeake y la bahía de Delaware en América del Norte y el gran estuario del Río de la Plata en la América del Sur, que forman una clase distinta y aparte, y sin duda alguna pertenecen al país ribereño, cualesquiera sean el grado de penetración y la anchura de su entrada, cuando el país ha asegurado su soberanía sobre ellos y circunstancias particulares tales como la configuración geográfica, el uso inmemorial y, sobre todo, las necesidades defensivas justifican semejante pretensión”.

39 Por el Instituto de Derecho Internacional en 1894 y en el proyecto de Schücking de 1926.

40 Instituto Americano de Derecho Internacional, 1925.

41 Sociedad de Derecho Internacional del Japón, 1926.

42 Comisión de Derecho Internacional (1962), pg. 18.

43 Este último factor, se encuentra plasmado en la disidencia del Dr. Drago en el arbitraje entre Gran Bretaña y Estados Unidos; al referirse a “las necesidades defensivas (que) justifican semejante pretensión”. Y también en el proyecto de Storni, antes referido.

44 Pues, siendo que quien “reivindica « aguas históricas » pide para ellas un régimen excepcional; es preciso que ese régimen excepcional esté justificado por condiciones excepcionales”. Gidel, Droit international public de la mer, Vol. III (1934), pág. 651. Citado en Comisión de Derecho Internacional (1962), pg. 9.

45 Comisión de Derecho Internacional, 1962, pg. 27.



la soberanía que ha ejercido sobre él. De modo que, “la determinación de si las aguas de la bahía son aguas interiores o mar territorial dependerá de la clase de soberanía ejercida por los Estados ribereños en el período formativo del título histórico sobre la bahía”⁴⁶.

La Convención de 1982 aborda, asimismo, la especial situación de los *estados archipelágicos*⁴⁷, reconociendo su especial conformación geográfica y facultándolos a trazar, en determinadas condiciones que ella especifica, líneas de base.

El artículo 46° de la convención define, en su inciso b), al archipiélago como “un grupo de islas, incluidas partes de 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.”

Y, a continuación, en su artículo 47°, otorga a los estados la facultad de trazar líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago⁴⁸. Dentro de tales líneas deben quedar comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1; es decir, que las aguas archipelágicas comprendidas dentro de tales líneas de base no pueden superar sino hasta nueve veces la superficie terrestre⁴⁹.

Asimismo, el inciso 2 de dicho artículo, fija como límite máximo para la longitud de las líneas de base archipelágicas rectas, las 100 millas; agregando que solo un tres por ciento del número total de ellas podrá superar esa longitud, siempre que no excedan las 125 millas. Y, los incisos 3, 4 y 5 de dicho artículo reproducen las reglas ya enunciadas en el artículo 7°⁵⁰ para el trazado de líneas de base rectas en general.

46 Comisión de Derecho Internacional, 1962, pg. 27.

47 Un estado archipelágico es aquél cuyo territorio está constituido totalmente por uno o más archipiélagos; pudiendo incluir otras islas, pero no poseer parte alguna de territorio continental. Son estados archipelágicos, por ejemplo, Bahamas, Cuba, Malta, Nueva Zelandia; etc. En cambio quedan excluidos del régimen, en tanto forman parte de un estado continental: las Islas Canarias y las Azores, por ejemplo.

48 Artículo 47 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

49 Artículo 47°, inciso 1 de la Convención sobre los derechos del mar de 1982.

asimismo, de acuerdo con el inciso 7 de dicho artículo, a los efectos de calcular la relación entre la superficie marítima y la terrestre, se pueden incluir, dentro de esta última, las aguas ubicadas en el interior de las cadenas de arrecifes de islas y atolones.

Y, conforme el inciso 6, cuando una parte de las aguas archipelágicas está situada entre dos partes de un estado vecino inmediatamente adyacente, deberán mantenerse y respetarse los derechos existentes y los intereses legítimos que el estado vecino haya ejercido tradicionalmente en tales aguas; así como todos aquellos derechos que hayan sido establecidos mediante acuerdos entre ambos estados

50 Artículo 7°, incisos 3, 4 y 6 de la convención citada.



Régimen de las aguas interiores:

El concepto jurídico de las aguas interiores no se separó del de mar territorial tempranamente y se hacía referencia a ambos espacios con la expresión “aguas territoriales”.

Con anterioridad a la conferencia de 1958, el Instituto de Derecho Internacional planteó el problema de la distinción entre aguas interiores y mar territorial. Pero, no fue posible llegar a un acuerdo sobre la definición y distinción de ambos espacios⁵¹; sino hasta que la Comisión de Derecho Internacional hizo una clara distinción en sus proyectos para la Conferencia de 1958⁵².

Ya el artículo 8º de la Convención de 1982 señala en su apartado 1 " que salvo lo dispuesto en la parte IV (relativa a los Estados archipelágicos), “las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado”.

Y, no caben dudas que estas aguas no pertenecen al mar territorial a pesar de que la convención las incluya en la Parte II que trata el tema del Mar Territorial y la Zona Contigua. Diversas disposiciones permiten arribar a esta conclusión. El art. 2,1 establece que "La soberanía del Estado reibereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores...". Por su parte al establecer cual es el significado del paso inocente, derecho que se ejerce solamente en el mar territorial, el art. 18 dice que se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de : a) atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores y b) dirigirse a las aguas interiores o salir de ellas... o hacer escala en instalaciones portuarias o salir de ellas.

Así, determinada la línea de base, trazada conforme al citado art. 7, las aguas incluidas entre ésta y la costa son interiores; lo cual significa que su régimen deberá ser el previsto en la Convención como en la legislación aplicable del estado costero.

Este espacio es asimilado al territorio de los estados, en tanto estos gozan de completa soberanía sobre sus aguas interiores; sin embargo, se ha sostenido que su naturaleza y las actividades que se desarrollan en ellas “no permiten una completa asimilación con el territorio terrestre (y) han dado lugar a un régimen jurídico específico determinado por las normas del derecho internacional”⁵³.

⁵¹Annuaire, vol. 47: II, 171-173 y 175-179. Citado en: Jiménez Piernas C., 1997. Pg. 379.

⁵²Comisión de Derecho Internacional, 1962, pg. 27.

⁵³Escudero Espinoza, 2005. Pg. 386.



Desde comienzos del siglo XX, la práctica internacional asimiló las aguas interiores al territorio del estado, sobre el cual éste tiene soberanía absoluta y exclusiva⁵⁴, incluyendo los puertos⁵⁵. Así, se sostuvo que su soberanía comprenderá “un conjunto o haz de competencias (la legislativa, administrativa y jurisdiccional) cuyo contenido se traduce en el ejercicio de su poder de coerción en esas aguas”⁵⁶. De modo que los buques de los estados extranjeros deberán observar, en las aguas interiores, las leyes del estado ribereño y quedan sometidos a su jurisdicción.

Lo expuesto aparece confirmado, por la Corte Internacional de Justicia, en la sentencia del caso de las actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua. En ella el tribunal asimila este espacio al territorio terrestre sobre el cual el Estado ejerce su soberanía y sostiene que el concepto jurídico fundamental del derecho internacional consuetudinario de la soberanía de los estados, consagrado en el artículo 2, párrafo 1 de la Carta de las Naciones Unidas se extiende a las aguas interiores y al mar territorial de los estados⁵⁷.

A su turno, el artículo 2.1 de la convención de 1982 –al abordar el mar territorial – dispone que “la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores (...) a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial”. Confirma así la soberanía sobre estas aguas⁵⁸ y la extiende al mar territorial; aunque, como veremos, el régimen de ambos espacios es distinto.

La diferencia jurídica esencial entre ambos espacios radicará en “la posibilidad o no del derecho de paso inocente”⁵⁹; criterio que ha sido confirmado por las Convenciones de 1958 y de 1982.

54 La Corte Suprema de los Estados Unidos, expresó, porejemplo, que las aguas interiores se encuentran sujetas “a la completa soberanía de la nación, como si fueran parte del territorio” y el estado costero puede incluso excluir por completo a los buques extranjeros. *United States vs. Louisiana*, 394 US, 11, 22 (1969). Citado en Oliver, 2009. Pg. 215.

55 El artículo 11 de la convención de 1982 dispone que: “Para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se consideran parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes”.

56 Barbosa de Magalhaes, *Annuarie*, Vol. 45: I, 182-183. Citado en: Jiménez Piernas C., 1997. Pg. 378.

57 CIJ, 27/6/86.

58 En nuestro país, el Código civil y Comercial establece, en lo que aquí nos concierne, en su artículo 235 que: “Son bienes pertenecientes al dominio público, excepto lo dispuesto por leyes especiales (...) b) las aguas interiores, bahías, golfos, ensenadas, puertos, ancladeros y las playas marítimas; se entiende por playas marítimas la porción de tierra que las mareas bañan y desocupan durante las más altas y más bajas mareas normales, y su continuación hasta la distancia que corresponda de conformidad con la legislación especial de orden nacional o local aplicable en cada caso (...)”.

59 Jiménez Piernas C., 1997. Pg. 379.



El estado ribereño salvo uso o convenio en contrario, puede rehusar el acceso a sus aguas interiores a los buques extranjeros excepto en caso de peligro, en tanto que en el mar territorial los buques extranjeros gozan de un derecho de paso inocente que comprende también parar o anclar si la navegación, un peligro o fuerza mayor así lo exigiera”⁶⁰.

Incluso, si bien el paso inocente incluye el dirigirse hacia las aguas interiores y salir de ellas⁶¹; la regulación del acceso a las aguas interiores está reservada al estado ribereño, lo que evidencia la diferencia entre ambos espacios⁶².

La aplicación del régimen del mar territorial, especialmente el paso inocente, a las aguas interiores que antes de quedar encerradas por líneas de base rectas no o eran; evidencia el distinto régimen de ambos espacios. En tal sentido, resulta ilustrativo señalar que:

“Como excepción que confirma la regla (...), el art. 5.2 del convenio de 1958 sobre el mar territorial y el 8.2 de la convención de 1982 (...) imponen la limitación del derecho de paso inocente en los casos que, por aplicación del criterio de la línea de base recta (...), pasen a ser aguas interiores zonas de agua que con anterioridad (...) eran consideradas como parte del mar territorial (...)”⁶³.

El asunto merece especial mención pues ha sido objeto de debates en el seno de la Comisión de Derecho Internacional⁶⁴. El asunto fue objeto de debates, hasta que la convención de

⁶⁰Annuaire, vol. 47: II, 473-476, en particular 474. Citado en: Jiménez Piernas C., 1997. Pg. 379.

⁶¹ Artículos 14 inciso 2) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 y artículo 18 inciso b) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

⁶²En tal sentido, resulta ilustrativo el informe del relator especial de la Comisión de Derecho Internacional – preparatoria de la Conferencia de 1958 - cuando, al mencionar las “omisiones y ambigüedades señaladas por autores modernos” al proyecto de Convención, señala la observación realizada, con relación a la “distinción entre paso inocente por el mar territorial y acceso a los puertos”. La observación refiere que en el proyecto “parece que se considera que el navío que pasa por las aguas territoriales con procedencia de un puerto del Estado ribereño o con dirección a él ejerce el derecho de paso inocente”. Y estima el observador que “el acceso a los puertos debería considerarse como una cuestión distinta del paso inocente”, proponiendo que se incluya una sección o artículo separado dedicado al “acceso a los puertos”; ya que “la jurisdicción de un Estado ribereño es distinta en ambos casos, siendo frecuentemente razonable y aun necesario el ejercicio de la jurisdicción sobre los barcos que entran en los puertos o salen de ellos, mientras que no se justifica ese ejercicio sobre un barco en paso inocente”. El Relator no consideró necesaria la aclaración, y propuso mantener el sistema previsto por la Conferencia de 1930, conforme al cual el régimen general propuesto para los navíos que atraviesan el mar territorial es aplicable también a los navíos procedentes de un puerto o que se dirigen a él, con las reservas indicadas en el artículo del proyecto de la Comisión (párrafo 2 del artículo 21, párrafo 4 del artículo 22) ». Comisión de Derecho Internacional, 1956, pg. 12.

⁶³ Jiménez Piernas C., 1997. Pg. 380.

⁶⁴El Reino Unido ya se había referido al asunto, en su respuesta al proyecto de artículos provisionales sobre el régimen del mar territorial aprobado por la Comisión de Derecho Internacional; considerando que al aplicar líneas de base recta, se “extienden las aguas interiores del Estado ribereño” y “hay un mayor espacio acuático respecto del cual (...) el Estado ribereño puede excluir a la navegación extranjera” y por ello debería indicarse “claramente que ello no prejuzgará el derecho de paso inocente”, pues “a su juicio, en caso de conflicto, el derecho de paso, en su carácter de derecho preferente y de derecho de la colectividad internacional, debe prevalecer frente al derecho que aleguen los Estados ribereños para extender las zonas sujetas a su jurisdicción exclusiva”.

Y, se propuso insertar un artículo que previera que: “El principio de la libertad de paso inocente que rige en el mar territorial se aplicará también en las zonas marítimas comprendidas entre la línea costera y las líneas de base rectas ...”. Basado en que las aguas que pasan a ser aguas interiores constituyen, geográficamente, parte del mar y son necesarias a la navegación; debiendo protegerse el derecho de paso inocente, por lo menos en los casos en que esas aguas hayan sido siempre utilizadas por la navegación internacional. Por ello, resulta de la mayor importancia que la Comisión establezca como principio general que cuando las aguas territoriales sean bruscamente transformadas en aguas internas por el trazado de líneas de base rectas, ha de subsistir en ellas el derecho de paso inocente, a fin de que la navegación internacional pueda continuar utilizándolas sin trabas”. Ver: Comisión de Derecho Internacional. 1956, pg. 8-9.



1958, en su artículo 5 inciso 2 – luego reproducido por el 8 inciso 2 de la Convención de 1982 -, dispone que: “cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el método establecido en el artículo 7, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención”.

En definitiva, podría sostenerse que el estado ribereño ejerce su soberanía en las aguas interiores, lo que implica la totalidad de las competencias legislativas, administrativas y jurisdiccionales. Y tendrá plena libertad para determinar el régimen jurídico de dichas aguas⁶⁵ - incluyendo sus puertos -; sin que exista “un derecho de acceso a las mismas contemplado en el derecho internacional general”⁶⁶.

Sin embargo, como adelantáramos, “la naturaleza de este espacio y las actividades que se desarrollan en el mismo (...) han dado lugar a un régimen jurídico específico determinado por las normas del derecho internacional”⁶⁷.

Así, por ejemplo, el Estatuto sobre Régimen Internacional de puertos de Ginebra de 1923, cuyas normas reflejan reglas de costumbre, reconoce, entre los estados contratantes y a condición de reciprocidad, el principio de la libertad de acceso a los puertos de los estados parte por buques mercantes extranjeros y la igualdad de trato respecto de los buques nacionales.

Este, principio - aceptado como regla general de derecho internacional⁶⁸ - ha sido confirmado por numerosos tratados bilaterales;⁶⁹ la mayoría de los cuales, a condición de reciprocidad, garantizan la libertad de acceso sobre la base de la igualdad con los buques nacionales o el trato de la nación más favorecida. Tal el caso de los tratados de amistad, comercio y navegación⁷⁰.

65 Escudero Espinoza, 2005. Pg. 384.

66 Escudero Espinoza, 2005. Pg. 389 y nota 59.

67 Escudero Espinoza, 2005. Pg. 386.

68 El Instituto de Derecho Internacional, en una resolución adoptada en 1957 indicó la “constatación de una práctica general de los estados que confirma la libertad de acceso a los puertos y radas para los buques mercantes”. Citado en Escudero Espinoza, 2005. Pg. 393.

69 Por ejemplo el Tratado de amistad entre Estados Unidos y Bélgica de 1961, que establece que los buques de cualquiera de las partes contratantes tendrán libertad en iguales términos que los de la otra parte y que los de un tercer estado, para entrar con sus cargas a todos los puertos, lugares y aguas del otro estado que estén abiertos a la navegación y el comercio.

70 Conocidos como FCN *Friendship, Commerce and Navigation Treaties*. En nuestro país, dos ejemplos de ellos son el tratado de Amistad, comercio y Navegación de 1895 con Gran Bretaña y el de 1858 con Bolivia.



La Corte Internacional de Justicia – en el caso de Nicaragua – reconoció que “gracias a su soberanía el estado ribereño también puede regular el acceso a sus puertos”, pero señaló que el “principio consuetudinario de la libertad de navegación y comercio (...) prohíbe en tiempo de paz cualquier dificultad o impedimento a la navegación hacia o desde ellos”⁷¹.

Sin embargo, se admite también que el acceso a los puertos puede ser restringido. En el citado Estatuto de 1923 se excluye la aplicación del principio de libertad de acceso en tiempos de guerra; a la vez que permite la adopción de determinadas medidas, entre ellas la prohibición temporaria, en supuestos de emergencia que afecten la seguridad o los intereses vitales de un estado⁷².

Asimismo, los estados pueden condicionar el acceso o la salida del puerto a que los buques cumplan con las leyes y reglamentos que gobiernan los negocios del mismo⁷³. Estas normas pueden incluir, por ejemplo, regulaciones sanitarias, controles de seguridad, prevención y control de la contaminación, etc.;⁷⁴ Incluso, luego de los acontecimientos del 9/11, existen medidas de seguridad tales como la presentación de las listas de pasajeros y de la tripulación y los manifiestos de carga; la realización de inspecciones con equipos de detección de radiación,⁷⁵ etc. Pero tales regulaciones no deben discriminar entre los buques extranjeros⁷⁶.

El artículo 25 de la convención de 1982, dispone, en su inciso 2, que: “en el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas

⁷¹ Military and Paramilitary Activities (Nicaragua Vs. U.S.). 1986. Párs. 212 - 214 y 253.

⁷² En referencia a dicho estatuto, el tribunal arbitral, en el caso de Arabia Saudita vs. Arabian American Oil Co, señaló que de acuerdo con un principio de derecho internacional, los puertos de los estados deben estar abiertos a los barcos extranjeros y que solo puede cerrarse cuando los intereses vitales del estado lo requieren. Ver fallo arbitral del 23/8/59: Saudi Arabia vs. Arabian American Oil Co. (ARAMCO). Y también se ha sostenido que no puede negarse a un estado el derecho de abrir y cerrar sus puertos y ríos, cuando dicho acto se realiza en defensa de la existencia de su gobierno contra fuerzas revolucionarias. Ver el fallo arbitral en el caso de la Orinoco Steamship Co. (25/10/10).

⁷³ El Estatuto de 1923 ya reconocía, en su artículo 4, que las autoridades del estado del puerto conservan la libertad de aplicar medidas que estimen convenientes para la buena administración del mismo.

⁷⁴ En este sentido, la Convención sobre el tráfico marítimo de 1965 contiene recomendaciones sobre que tipo de documentos pueden requerirse al ingresar a un puerto; y la Organización Marítima Internacional ha desarrollado un standard de documentos para los buques.

⁷⁵ Oliver, 2009.Pg. 219.

⁷⁶ Hay quienes sostienen incluso que aún cuando los estados no gozan de underecho de entrada a los puertos extranjeros, la imposición de requisitos de acceso arbitrarios o discriminatorios podrían hacer responsable internacionalmente al estado del Puerto. CHURCHILL & LOWE, The law of the sea (3d ed. 1999), 63. Y, también, Ademuni-Odeke, Port State Control and UK Law, 28 J. MAR. L. & CoM. 657, 660 (1997), at 660. Citados en Oliver, 2009.Pg. 219.



necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria”.

Y, con relación a la prevención, reducción y control de la contaminación, en el párrafo 3 del artículo 211, establece que los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, darán la debida publicidad y los comunicarán a la organización internacional competente.

Por su parte, la Convención para la Facilitación del Tráfico Marino Internacional de 1965 establece que los estados deben adoptar las medidas apropiadas para facilitar el tránsito internacional y prevenir demoras innecesarias a los barcos y a las personas a bordo.

En definitiva, si bien los estados regularán unilateralmente el acceso a sus aguas interiores y pueden condicionar el acceso de un barco extranjero⁷⁷ a que éste cumpla con las leyes y reglamentos que gobiernan los negocios del puerto; otorgarán también cierta libertad de acceso, necesaria según vimos, a los fines del tráfico y del comercio. Considerando además que, un exceso de restricciones tendría “un efecto perjudicial sobre el comercio y la economía mundial”⁷⁸; se debe tratar de asegurar que el acceso a los puertos “sea fundamentalmente libre y sólo limitado por las condiciones de forma directa, efectiva, y razonablemente relacionadas con los intereses significativos del estado del puerto y de la comunidad mundial en general”⁷⁹. En tanto, “los beneficios que se obtienen a partir de la imposición de condiciones a la entrada del puerto, (...) deben equilibrarse con los costos y las cargas asociadas con cada uno”⁸⁰.

El principio varía cuando se trata del acceso de buques de guerra extranjeros. Si bien el “Reglamento sobre el régimen de los barcos marítimos y sus tripulaciones en los puertos extranjeros en tiempos de paz”, adoptado en una resolución del Instituto de Derecho Internacional, en 1928 en Estocolmo, establecía el principio general de apertura a los buques

⁷⁷El Estado del puerto puede imponer cualquier tipo de norma internacional o leyes nacionales adoptadas de conformidad con la Convención o las normas internacionales aplicables, como condición para la entrada de buques extranjeros en sus puertos o aguas interiores o a sus terminales mar adentro. ONU, 1998.

⁷⁸Oliver, 2009. Pg. 210.

⁷⁹Oliver, 2009. Pg. 211.

⁸⁰Oliver, 2009. Pg. 222.



militares extranjeros a condición de que se observasen las condiciones bajo las cuales son admitidos⁸¹; la práctica general excluye a los buques de guerra de la presunción general de libertad de acceso⁸².

En tiempos de paz, ellos deberán notificar su visita previamente – por vía diplomática – e incluso, en algunas legislaciones, su arribo deberá ser autorizado por el órgano competente. Mientras que, en tiempos de guerra, la entrada a los puertos neutrales requiere de autorización y si bien se permite la “arribada forzosa por avería” - por 24 horas – aún en este supuesto el estado ribereño podría negarle la entrada⁸³.

Luego, con relación a la jurisdicción, todos los barcos extranjeros, incluyendo los de guerra, al encontrarse en los puertos o aguas interiores de un estado, deben cumplir con las leyes y regulaciones del estado costero. Aunque, existen diferencias en cuanto al ejercicio de la jurisdicción sobre los barcos mercantes y los buques de guerra.

En principio, un buque mercante que entra voluntariamente a los puertos o aguas interiores de un estado, se somete a las competencias legislativa y jurisdiccional del estado ribereño⁸⁴; es decir que, queda sujeto a la jurisdicción administrativa, civil y criminal de ese estado; salvo que exista un acuerdo en contrario.

Sin embargo, pese a que el estado ribereño goza de jurisdicción, existe una práctica generalizada de no ejercerla salvo en los casos en los se afecten intereses del estado ribereño⁸⁵. Hay

81 Escudero Espinoza, 2005. Pg. 396.

82 Myres S. Mc Docugal & William T. Burke. *The public order of the oceans* (1962), at 109-10 & n.59. Citado en Oliver, 2009. Pg. 220.

83 Jiménez Piernas C. (1997), pg. 381

84 Así sostuvo la Corte Suprema de los Estados Unidos, al considerar que un buque mercante de un estado que entra voluntariamente en aguas de otro se sujeta a la jurisdicción de éste (...) las autoridades locales pueden, en virtud de consideraciones de política pública ejercer su jurisdicción o hacerlo de manera limitada, pero esta es una cuestión discrecional. Citado en Oliver, 2009. Pg. 230-231.

85 En nuestro país, la Corte Suprema de Justicia, en 1883, el caso de Basilio Adams, confirmó la competencia de un juez argentino para juzgar sobre un homicidio cometido a bordo de un barco mercante griego. CSJN. Fallos: 25, 189.



numerosos ejemplos de esta práctica⁸⁶. Pero, es en el conocido caso Wildenhus (1886)⁸⁷, en el que aparecen claros el principio y la excepción.

En él, la Corte Suprema de Estados Unidos sostuvo que según el derecho de las naciones civilizadas, cuando un buque mercante ingresa a un puerto se sujeta a las leyes del lugar, salvo que exista un tratado entre ambos estados en otro sentido y se ha reconocido, de manera uniforme, el derecho de los tribunales del estado del puerto para castigar los crímenes cometidos por un extranjero a otro en un barco mercante extranjero. Por cortesía, las cuestiones que afectaban solo al barco y a su tripulación sin molestar la paz y dignidad del país ni la tranquilidad del puerto debían dejarse a las autoridades del estado del barco. Sin embargo, el uso es diferente cuando los crímenes perturban la paz y tranquilidad del ribereño y el criminal no está exento si los tribunales locales consideran conveniente ejercer su autoridad. Y consideró que la propia naturaleza del homicidio perturba la paz y tranquilidad de la comunidad. Sus consecuencias no se limitan al buque y su tripulación y los tribunales locales pueden ejercer jurisdicción⁸⁸.

De allí que, generalmente y a fin de facilitar el tráfico del comercio internacional, los estados no ejercen su jurisdicción, cuando se trata de asuntos internos de los buques que no afectan la paz o moral del estado costero o la tranquilidad del puerto. En tales situaciones, permiten que las autoridades del estado del pabellón ejerzan su jurisdicción.

La Convención de 1982 se refiere a la soberanía del estado ribereño sobre sus aguas interiores en el ya mencionado artículo 2º, al decir que ella “se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores”. De manera que el estado ribereño posee jurisdicción en dichos espacios aún cuando elija no ejercerla en los casos en que no se vean afectadas la paz o moral del estado la tranquilidad del puerto.

⁸⁶Ya en 1806, en el caso de severas agresiones entre tripulantes de dos buques norteamericanos: el “Sally”, que se encontraba en el puerto de Marsella y el “Newton”, en el puerto de Amberes; el Consejo de Estado de Francia sostuvo que en caso de severas agresiones entre miembros de las tripulaciones, en la nave, los tribunales locales no tenían competencia para entender en los juicios en tanto la tranquilidad del puerto no había sido comprometida. Wheaton, El. In. L. 3rd Ed., 153, 1 Phillimore, Inter. L. 3rd Ed., 484; Ortolan'sDiplo- matie de la Mer, l. 450: Snow's Cases, Inter. L., 121. Citados en: Charles Noble G. 1904, pg.348.

Y, en 1837 en un caso de envenenamiento en un buque sueco, anclado en el río Loire. El tribunal de Rennes confirmó la competencia de las autoridades suecas y el gobierno francés ordenó que el criminal fuera entregado a sus autoridades a bordo de la nave. 1 Phillimore, Inter L., p. 485; Revue de Legisl. et de Jurisprud. fevrier, 1843, Tome XVII. p. 143. Citado en: Charles Noble G., 1904, pg.348.

⁸⁷ Un marinero belga del vapor Noorland, de la misma nacionalidad, mató a un compañero, cuando el barco se encontraba atracado en Nueva Jersey. Wildenhus fue arrestado por las autoridades locales y el cónsul belgas presentó ante los tribunales un habeas corpus para obtener su liberación.

⁸⁸ 120 U. S. 1. Citado en: Charles Noble Gregory (1904), pg. 349.

Este caso fue citado luego en el posterior: United States v. Rodgers (150 U. S. 249); en el cual consultarse en Charles Noble Gregory (1904), pg. 349-350.



Con relación a la contaminación específicamente, el artículo 219 de dicha Convención establece que “Con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, los Estados que, a solicitud de terceros o por iniciativa propia, hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puertos o instalaciones terminales costa afuera viola las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques y a consecuencia de ello amenaza causar daños al medio marino tomarán, en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que zarpe el buque. Dichos Estados sólo permitirán que el buque prosiga hasta el astillero de reparaciones apropiado más próximo y, una vez que se hayan eliminado las causas de la infracción, permitirán que el buque prosiga inmediatamente su viaje”.

Y el artículo 218 al referirse a las medidas de ejecución por parte del estado del puerto, en su inciso 1, faculta al estado del puerto a realizar investigaciones sobre los buques que se encuentren voluntariamente en su puerto o en una instalación terminal costa afuera y, si las pruebas lo justifican, a iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de un conferencia diplomática general⁸⁹.

Por otra parte, con relación al *derecho de persecución*, en artículo 111 establece que: “Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas

⁸⁹Pero: El Estado del puerto no iniciará procedimientos con arreglo al párrafo 1 respecto de una infracción por descarga en las aguas interiores, el mar territorial o la Zona económica exclusiva de otro Estado, a menos que lo solicite este Estado, el Estado del pabellón o cualquier Estado perjudicado o amenazado por la descarga, o a menos que la violación haya causado o sea probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado del puerto (inciso 2).

Asimismo, en los incisos 3 y 4 se establece que: 3. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, este Estado atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes de cualquier Estado relativas a la investigación de una infracción por descarga que constituya violación de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, que se crea que se ha cometido en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado solicitante o que haya causado o amenace causar daños a dichos espacios. Igualmente atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes del Estado del pabellón respecto de la investigación de dicha infracción, independientemente del lugar en que se haya cometido.

4. El expediente de la investigación realizada por el Estado del puerto con arreglo a este artículo se remitirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño a petición de cualquiera de ellos. Cualquier procedimiento iniciado por el Estado del puerto sobre la base de dicha investigación podrá ser suspendido, con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, a petición del estado ribereño en cuyas aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva se haya cometido la infracción. En tal situación, las pruebas y el expediente del caso, así como cualquier fianza u otra garantía financiera constituida ante las autoridades del Estado del puerto, serán remitidos al Estado ribereño. Esta remisión excluirá la posibilidad de que el procedimiento continúe en el Estado del puerto.



archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. (...)”.

La cuestión es diferente, con relación a los *buques de guerra*; en tanto al ser considerados parte del estado, gozan de inmunidad derivada de la estatal.

Un buque de guerra es – según la acepción generalmente aceptada, que recoge la Convención de 1982 en su artículo 29º – “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”.

La inmunidad que distingue a esta clase de buques de los mercantes se ha ido desarrollando hace ya largo tiempo⁹⁰. En 1812, la cuestión se planteó ante la Corte Suprema de los Estados Unidos, en el caso de la goleta *Exchange*. Ella fue capturada, por orden del emperador Napoleón, en 1810; fue armada y convertida en buque de la armada francesa. Como tal partió a las Indias orientales y, en su viaje, entró en el puerto de Filadelfia (Estados Unidos), donde sus antiguos dueños la reclamaron.

El caso llegó a la Corte, en la que el juez Marshall dio su opinión, sosteniendo que todas las naciones son iguales e independientes. Y se entiende que todas renuncian al ejercicio de su completa y exclusiva jurisdicción territorial en determinados casos, en el interés mutuo. Así, por ejemplo, si un soberano otorga, a las tropas de un príncipe extranjero, el derecho a pasar a través de sus dominios, estaría implícitamente cediendo de toda soberanía sobre ellos durante la travesía. Así, por la costumbre, se otorga el derecho a los buques de guerra de una potencia amiga de entrar en nuestros puertos; lo cual importa la cesión de toda autoridad sobre ellos. Así, un buque de Estado de Francia, no puede ser entregado a su dueño original en los puertos de los Estados Unidos, ya que ingresó en ellos en los términos en que se permite a los barcos de guerra entrar en los puertos de una

⁹⁰Aunque, no siempre se ha hecho tal distinción. Bynkershoek, por ejemplo, menciona el caso de unos buques de guerra españoles secuestrados en Flushing, en 1608, por un particular, en virtud de una deuda del Rey de España.

Y en 1799, Mr. Lee – procurador general de los Estados Unidos – sostuvo que es legítimo seguir un proceso civil o criminal a una persona a bordo de un buque de guerra británico que se encuentra en el puerto de Nueva York.

Citados en: Charles Noble Gregory, 1904, pg. 337 y 338.



potencia amiga e implica una promesa implícita de que, mientras se comporte de manera amistosa, estará exento de la jurisdicción del país⁹¹.

El estado costero tampoco podrá ejercer jurisdicción criminal sobre estos buques. Así, para Ortolan los delitos cometidos a bordo de un buque de guerra en un puerto extranjero o aguas territoriales, por los miembros de la tripulación o cualquier otra persona, caen exclusivamente bajo la jurisdicción de los tribunales de la nación a la que pertenece el buque y son juzgados de acuerdo con las leyes de ese país, pues los buques de guerra están totalmente exentos de jurisdicción extranjera⁹².

Ello significa que no se podrán realizar a registros ni detenciones y los tribunales locales no serán competentes para entender en los hechos ocurridos a bordo; en tanto es jurisdicción del Estado del pabellón. A contrario sensu, los delitos cometidos en tierra por los miembros de la tripulación podrán ser juzgadas por los tribunales del Estado ribereño.

La Convención de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques de Estado del 10 de abril de 1926 y el Protocolo adicional de 24 de mayo de 1934, recogen el principio de inmunidad de ejecución de los buques de guerra, al establecer que las disposiciones de sus artículos 1º y 2º – relativas a la jurisdicción sobre barcos y cargamentos pertenecientes al estado o explotados por él - no son aplicables a los buques de guerra y que éstos no serán objeto de embargos, capturas o detenciones por cualquier auto judicial, ni de ninguna acción judicial “in rem”⁹³.

En términos semejantes a los citados, se pronuncia la Convención de Ginebra de 1958 sobre mar territorial y zona contigua. Y, la Convención de 1982, recoge el principio en su artículo 32 – denominado “Inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales” -, también ubicado dentro del régimen del mar territorial, estableciendo que: con las excepciones previstas en la subsección A (que regulan el derecho de paso inocente) y en los

91 Y puede verse también el caso de la fragata Constitución, de 1879. Ambos citados en Charles Noble Gregory, 1904, pg. 338 y 340.

92 Los autores franceses han apoyado la regla de la extraterritorialidad. Para Ortolan, un buque de guerra es una fortaleza móvil, que conlleva una parte del poder público del estado, con oficiales y equipamiento, que, en conjunto, forman un cuerpo organizado de los funcionarios y agentes, militares o administrativos, de la nación. Y, sostiene que la costumbre internacional es constante. Las leyes, autoridades y la jurisdicción del Estado en cuyas aguas están anclados, son ajenas a ellos. *Diplomatie de la Mer*, p. 301. Citado en Charles Noble Gregory, 1904, pg. 341.

93 Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades “de los buques del Estado”. Bruselas. 1926.



artículos 30 y 31, “ninguna disposición de esta Convención afectará a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales”⁹⁴.

Así, si bien estos, en las aguas interiores o puertos de un estado, deben respetar las leyes y reglamentos relativos al paso – vgr. reglas de navegación, sanitarias; etc. -, caso contrario, el estado podrá exigirle que se retire de sus aguas; tales buques “constituyen una clase aparte, para la cual, las inmunidades de jurisdicción, embargo y ejecución, parecen estar firmemente establecidas fuera de toda controversia”⁹⁵.

Recientemente, en el caso de la *Fragata Libertad*⁹⁶, se planteó la cuestión relativa a la inmunidad de los buques de guerra. Tras el fallo del juez ghanés, que confirmó la orden de detención del buque, entendiendo que Argentina había renunciado completamente a sus inmunidades; Argentina inició el procedimiento ante el Tribunal Arbitral, a fin de que el buque pudiera abandonar el puerto de Tema y las aguas territoriales de Ghana y - pendiente la constitución del Tribunal Arbitral -, requirió la aplicación de medidas provisionales, de acuerdo al Artículo 290 párrafo 5 de la Convención de 1982; solicitando el inmediato cese de la detención, que se estableciera la responsabilidad de Ghana, se abonara una adecuada compensación, un saludo solemne al pabellón argentino por el daño moral causado por la detención ilegal y la imposición de sanciones disciplinarias a los funcionarios de ese Estado que fueron directamente responsables de esas conductas.

Los principales argumentos expuestos por Argentina fueron que las acciones de Ghana producían un daño irreparable a sus derechos con relación a la inmunidad de los buques de guerra⁹⁷, el ejercicio de su derecho de abandonar las aguas territoriales ghanesas, derivado de su derecho de

94 También, por ejemplo, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA), excluye de su ámbito de aplicación a los buques de guerra, indicando que nada de lo dispuesto en el mismo, afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales (artículo 2.2). Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14 de abril de 2005.

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

96 Tribunal Internacional de Derecho del Mar, 2012.

97 Al detener el buque en cumplimiento de una sentencia extranjera, y ejercitar medidas judiciales contra el buque, se viola la obligación de respetar las inmunidades de jurisdicción y ejecución sobre buques de guerra de acuerdo no solo al Artículo 32 de la Convención, sino al Artículo 3 de la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Concernientes a la Inmunidad de los Buques de Estado, y a las reglas de costumbre.



paso inocente y, más generalmente, su libertad de navegación en general⁹⁸, derechos establecidos en la Convención y en el derecho consuetudinario internacional.

En lo que concierne al presente análisis, se encuentra la interpretación nacional del artículo 32 de la Convención; en el sentido que aunque ubicado en la sección relativa al mar territorial, dice “(...) ninguna disposición de esta Convención afectará a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales”. De allí que entiende que las inmunidades se aplican a las aguas interiores⁹⁹.

El Tribunal, en su fallo del 15/12/12, observa al respecto que si bien el Artículo 32 está en la Parte II que se relaciona con el mar territorial, algunas de sus disposiciones pueden aplicarse a todas las áreas marítimas, como es el caso de la definición de buque de guerra – que da el art. 29₁₀₀.

Hemos visto hasta aquí el régimen de las aguas interiores de acuerdo con la Convención de 1982 y especialmente la ley y la jurisdicción aplicables en ellas. Ahora, hay también ciertas situaciones que merecen un comentario.

Junto con la importancia de la actividad marítima han crecido los riesgos y amenazas a los que ella se expone. De los riesgos que han existido desde un comienzo, por ejemplo, la piratería, el tráfico de esclavos, de armas, etc.; algunos subsisten y otros han sido superados por otros nuevos y más complejos.

De modo que, mientras que el acceso relativamente irrestricto a los puertos del mundo es un componente de vital importancia para el éxito económico global¹⁰¹. Las amenazas actuales tales como el terrorismo, el tráfico de drogas y de armas, la inmigración ilegal, la contaminación, la piratería etc.; atentan contra una política de “puertas abiertas”¹⁰². Ya que el fácil acceso a estas aguas podría significar un riesgo para la seguridad.

98 Arts. 87 párrafo 1, y 90 de la Convención de 1982.

99 Ghana en cambio entendía que el Artículo 32 al estar en la Parte II de la Convención refería al mar territorial y que no se aplica a las aguas interiores.

100 Finalmente, el 20/6/13 la Suprema Corte de Ghana revocó el embargo dictado, por el juez de I Instancia, contra la Fragata ARA Libertad y en septiembre de 2013, mediante un acuerdo, Argentina y Ghana dieron por terminado el proceso arbitral.

101 Oliver J. T., 2009. Pg. 209.

102 Oliver, 2009. Pg. 209.



Ello hace necesarias soluciones que equilibren la prevención de los riesgos con los beneficios de la actividad en el mar y la jurisdicción de los estados con la necesidad de cooperación internacional.

Cuestiones como el terrorismo, el tráfico de drogas y de armas, la inmigración ilegal, la contaminación, la piratería, etc., que amenazan la seguridad en el mar requieren ser abordadas de manera integral e integrada, considerando que “los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto”¹⁰³.

La piratería, incluida en la parte VII relativa a la alta mar y tipificada en el artículo 101 de la Convención de 1982, responde al concepto tradicional y supone que el acto ilegal de violencia, detención o de depredación tiene un propósito personal y prevé su comisión en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

Sin embargo, ella se presenta hoy en su definición tradicional y también “en formas renovadas, (...) con frecuencia los ataques piratas ocurren en aguas territoriales y no siempre con fines privados y ánimo de lucro, sino por motivos políticos, (...)”¹⁰⁴; asociada a actos de bandidaje o a actos terroristas implicando “situaciones en las que delitos internacionales y de derecho común se flanquean y entremezclan con acciones terroristas, intersosteniéndose logística y financieramente”¹⁰⁵. Ligada a fines políticos¹⁰⁶ o religiosos y también al tráfico de armas o de estupefacientes, ella afecta zonas como el mar territorial y las aguas interiores¹⁰⁷.

Cuando estos delitos son cometidos en aguas interiores no se ajustan al tipo descrito por el artículo 101 de la Convención y por ende no pueden ser calificados como delitos internacionales de piratería y la jurisdicción sobre ellos corresponderá al Estado ribereño¹⁰⁸; planteándose “un grave problema, pues (...) no siempre estos Estados están en condiciones o tienen la voluntad de perseguir estos delitos, lo que acaba infestando sus costas de actividades de bandidaje, pillaje y

103 Preámbulo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

104 Sobrinno Heredia, 2008. Pg. 87.

105 Sobrinno Heredia, 2008. Pg. 88.

106 La alianza entre piratas y organizaciones revolucionarias es un hecho, como prueba el ataque contra el *Penrider*, en el que el rescate pagado a los piratas fue a parar a una organización islámica llamada “Free Aceh”. Sobrinno Heredia, 2008. Pg. 94, nota 27.

107 Algunos ejemplos son el atentado al USS Cole, en octubre de 2000, perpetrado mientras en buque se encontraba anclado en el puerto de Adén abasteciéndose y por el que fuera responsabilizado el gobierno sudanés; los casos ocurridos en la costa de Somalia o el abordaje del petrolero francés Linbourgen, en 2002, por independentistas de Aceh en el norte de Sumatra. Sobrinno Heredia, 2008. Pg. 107.



secuestro marítimo que se escapan a la jurisdicción universal y se mueven en un entorno de grave impunidad¹⁰⁹.

Cuando la finalidad de los actos de violencia es política o instrumento de un ataque terrorista; estarían contemplados en los delitos tipificados en el artículo 3¹¹⁰ de la Convención para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental, firmado en Roma el 10 de marzo de 1988 y Protocolos de 2005 (conocidos como Convención SUA); que tipifican una amplia variedad de actos criminales, incluyendo la piratería propiamente dicha, actos de terrorismo y delitos cuya finalidad sea política; que sean cometidos tanto en aguas de la alta mar como en aguas territoriales.

Pero aún así, la cooperación de los estados resulta esencial para la prevención de este tipo de delitos. Por ejemplo “cooperar con los Estados ribereños que no disponen de medios materiales y humanos para desarrollar una policía del mar que les permita prevenir estas actividades criminales y que sus aguas se conviertan en santuarios de piratas, lo que (...) acaba provocando consecuencias negativas para su desarrollo económico¹¹¹”.

Las amenazas a la seguridad en el mar que plantean los ilícitos mencionados imponen la necesidad de fortalecer relaciones de cooperación para prevenirlas y enfrentarlas, manteniendo el equilibrio entre las restricciones que deban adoptarse para su prevención y los beneficios derivados de la actividad en el mar.

¹⁰⁸cuando el acto se produce en aguas jurisdiccionales de un Estado, corresponde a su ordenamiento interno calificarlo o no de acto de piratería. Pero, no todos los países han tipificado estos actos, algunos jamás lo hicieron, otros, estimando que se trataba de una reliquia del pasado marítimo ya no lo hacen, de manera que existe en bastantes casos vacíos legales. Consciente de esta situación, y de la carencia de medios humanos y materiales en algunos países, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó el 2 de junio de 2008, como veremos más adelante con mayor detenimiento, la Resolución 1816 (2008) que autoriza, con anuencia de las autoridades de Somalia, un derecho para persecuciones en alta mar hacia las aguas territoriales somalíes en caso de delito flagrante, así como la posibilidad de intervenir en las aguas territoriales de este país recurriendo a todos los medios necesarios de conformidad con el Derecho internacional”. Sobrino, 2008. Pg. 113-114

¹⁰⁹Sobrino Heredia, 2008. Pg. 103.

¹¹⁰Ver los artículos 3, 3 bis, 3 ter y 3 quarter texto conforme modificación introducida por el Protocolo de 2005 que tipifican los delitos en el sentido del Convenio.

¹¹¹Sobrino Heredia, 2008. Pg. 122.

En el ámbito de la OMI se han desarrollado, además de la Convención referida, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) (2002) y el Sistema de Seguimiento de Largo Alcance (Sistema LRIT) en 2006; que “articulan una serie de normas de naturaleza primordialmente técnica para la protección de las embarcaciones, los artefactos navales e incluso las instalaciones portuarias con el fin de prevenir ataques terroristas y, en caso de ocurrir éstos, estar en aptitud de responder con eficacia y prontitud”

Y, en el ámbito regional se encuentran ejemplos de cooperación para prevenir estos delitos, en Asia. Tal la Proliferation Security Initiative y la Regional Maritime Security Initiative adoptado por los Estados limítrofes del Estrecho de Malacca en julio de 2005 y el Regional Cooperation Agreement Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia que rige desde septiembre de 2006 y del que forman parte los diez Estados de la ASEAN más Bangladesh, Corea del Sur, China, Japón, India y Sri Lanka”. Sobrino, 2008. Pg. 116-117 y 125.



Conclusiones:

En síntesis, estas aguas interiores soberanas del Estado ribereño, a punto de considerarlas como parte de su territorio, son incluidas en la Convención de Naciones Unidas de 1982 y en otros instrumentos internacionales. Así, su naturaleza política, concepto y definición están previstos en los arts. 2, 7 y 8 de la Convención, a la vez que las normas que hemos ido mencionando se refieren también a otros aspectos como su delimitación y a distintas medidas que pueden adoptar los estados ribereños. Tales previsiones revelan su importancia en el marco de este acuerdo internacional.

Asimismo, en este espacio marítimo de íntima relación con el dominio terrestre de los estados se plantean, como observamos, diversas cuestiones con relación a la jurisdicción aplicable que revisten interés en las relaciones entre los estados, a la luz de la importancia de los intercambios comerciales. Y se plantean también relacionadas a los riesgos y amenazas a los que se ve expuesta la actividad en el mar, que imponen la cooperación entre los estados.

Todo ello reafirma las palabras contenidas en el Preámbulo de la Convención de 1982, al decir que “los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto”. Y, señala la vigencia e importancia de las aguas interiores, que ha intentado rescatar este aporte.

Bibliografía:

Convenciones:

Carta de la Organización de las Naciones Unidas.

<http://www.un.org/es/charter-united-nations> Fecha de consulta: 10/9/16.

Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, 29 de abril de 1958.

<http://editguardacostaspna.org.ar/archivos/espacios-maritimos/ConvencionGinebrea1958.pdf>

Fecha de consulta: 13/9/16.

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar 1982.

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Fecha de consulta: 16/9/16.

Convención y Estatuto sobre Régimen Internacional de puertos de Ginebra de 1923.



VIII Congreso de Relaciones Internacionales

23, 24 y 25 de noviembre de 2016

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2058/v58.pdf> Fecha de consulta: 13/9/16.

Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades “de los buques del Estado”. Bruselas. 1926.

<http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/20/convenciones-de-bruselas.pdf>

Fecha de consulta: 29/8/16.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de Londres de 1973 y su Protocolo de 1978 (Convención Bruselas 1962 y otros)

http://www.dna.gob.ar/userfiles/23_marpol_73_78.pdf

<http://www.imo.org/es/Publications/Documents/Supplements%20and>

[%20CDs/Spanish/QD520S_092015.pdf](http://www.imo.org/es/Publications/Documents/Supplements%20and%20CDs/Spanish/QD520S_092015.pdf) Fecha de consulta: 16/9/16.

Convención para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Roma, 1988. <http://www.un.org/es/sc/ctc/docs/conventions/conv8.pdf> Fecha de consulta: 21/9/16.

Protocolo 2005 relativo al convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima.

https://www.unodc.org/tldb/es/2005_Protocol2Convention_Maritime%20Navigation.html

Fecha de consulta: 21/9/16.

Documentos:

DOCUMENTO A/CN.4/97: REGIMEN DE ALTA MAR Y REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL Informe de J. P. A. François, Relator Especial. Incluido en el ANUARIO DE LA COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL, documentos correspondientes al 8vo período de sesiones - 1956 – Volumen II – Publicación de las Naciones Unidas, A/CN.4/Ser.A/1956/Add.1. Nueva York, 1957.

DOCUMENTO A/CN.4/104. Informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General, Julio 1956. Incluido en el ANUARIO DE LA COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL, documentos correspondientes al 8vo período de sesiones - 1956 – Volumen II – Publicación de las Naciones Unidas, A/CN.4/Ser.A/1956/Add.1. Nueva York, 1957. Extracto:

http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf&lang=EF

Fecha de consulta: 22/8/16.



VIII Congreso de Relaciones Internacionales

23, 24 y 25 de noviembre de 2016

DOCUMENTO A/CN.4/143. COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL. documentos correspondientes al 14° período de sesiones, incluso el Informe de la Comisión a la Asamblea General. Régimen Jurídico de las aguas históricas incluidas las bahías históricas. Estudio preparado por la Secretaría, 9 de marzo de 1962.

http://legal.un.org/ilc/documentation/spanish/a_cn4_143.pdf Fecha de consulta: 22/8/16.

Libros y artículos:

Aja Espil Jorge A. El derecho del mar. Editorial Temis. Bogotá, 1973.

Bardin Anne, Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels, Pace International Law Review, Volumen 14 Issue 1, artículo 2 (2002), pgs. 27 -50.

<http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol14/iss1/2> Fecha de consulta: 29/07/2016.

Charles Noble Gregory. Jurisdiction over Foreign Ships in Territorial Waters. Michigan Law Review, Vol. 2, No. 5 (Feb., 1904), pg. 333-357. Michigan Law Review Association.

<http://www.jstor.org/stable/1273556> Fecha de consulta: 29/07/2016.

Escudero Espinosa Juan F. El régimen jurídico de la navegación en las aguas interiores marítimas españolas. En: Sobrino Heredia, J.M.(Coord.) Mares y océanos en un mundo en cambio: tendencias jurídicas, actores y factores. XXI Jornadas de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, A Coruña, 22-24 de septiembre de 2005. Pgs. 373-400.

<https://forumgentium.files.wordpress.com/2011/09/rc3a9gimen-aguas-interiores-in-sobrino-heredia.pdf> Fecha de consulta: 31/8/16.

Franco García M. A. Las actividades militares de los buques de guerra de terceros estados en los espacios marítimos de soberanía o jurisdicción del estado ribereños (2014).

file:///C:/Users/lml/Downloads/Estudio_FRANCO_MAngel.pdf Fecha de consulta: 31/8/16.

Van Hooydonk E. The Obligation to Offer a Place of Refuge to a Ship in Distress, 2004. Págs. 403 – 445. <http://www.ericvanhooydonk.be/media/532f0c04102a8.pdf> Fecha de consulta: 13/9/16.

Diez de Velasco M. Instituciones de Derecho Internacional Público. Undécima edición. Editorial Tecnos. Madrid, 1997.

Oliver, John T. (2009) "Legal and Policy Factors Governing the Imposition of Conditions on Access to and Jurisdiction over Foreign Flag Vessels in U.S. Ports." South Carolina Journal of International

29



Instituto de Relaciones Internacionales

Universidad Nacional de La Plata Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Calle 48 entre 6 y 7, 5° piso - Edificio de la Reforma - La Plata - Argentina Tel: (54 221) 4230628

www.iri.edu.ar



Instituto de Relaciones Internacionales - UNLP



@iriunlp

VIII Congreso de Relaciones Internacionales

23, 24 y 25 de noviembre de 2016

Law and Business. Vol. 5: Iss. 2, Article 6. <http://scholarcommons.sc.edu/scjilb/vol5/iss2/6> Fecha de consulta: 1/9/16.

ONU (1998). The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective). Originally prepared for the International Year of the Ocean. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm Fecha de consulta: 1/9/16.

ONU (1989). Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar Naciones Unidas. El Derecho del Mar. Líneas de base Examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a las líneas de base. Nueva York. http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/publicationtexts/s_88v5_baselines.pdf Fecha de consulta: 1/9/16.

Pastor Ridruejo José A. (1996). Curso De Derecho Internacional Público Y Organizaciones Internacionales Editorial Tecnos. Madrid.

Sobrino Heredia, José Manuel (2008). Piratería y Terrorismo en el mar. Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz. Ponencia. Disponible en: http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf Fecha de consulta: 2/9/16.

Fallos:

CIJ, 18/12/51. Caso de las Pesquerías (Gran Bretaña c/ Noruega). I.C.J. Reports 1951. Disponible en: <http://www.dipublico.org/cij/doc/14.pdf> Fecha de consulta: 2/9/16.

CIJ, 27/6/86. Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua (Nicaragua v. Estados Unidos). I.C.J. Reports 1986, p. 14. Disponible en: <http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf> Fecha de consulta: 11/9/16.

Tribunal Internacional de Derecho del Mar, 15/12/12. Caso “ARA Libertad” (Argentina v. Ghana). Disponible en: <https://www.itlos.org/en/cases/list-of-cases/case-no-20/> Fecha de consulta: 15/9/16.

