

Resumen: La Soberanía territorial (Segunda parte)

Ayudantías UST Octubre 17 a Noviembre 6 de 2011

Derecho Internacional Público – Prof. Dr. Cristián Delpiano Lira

Felipe Gordillo Corvalán contacto@felipecorvalan.com (Documento disponible en www.felipecorvalan.com)

Descargo de responsabilidad: El presente documento no constituye una guía oficial del curso, no ha sido revisada por el profesor y tiene por el sólo objetivo servir de base para su estudio, el que deberá fundarse en la bibliografía de la asignatura. La construcción de este documento es un resumen de los apuntes de la clase del Dr. DELPLANO y el libro “Instituciones de Derecho Internacional Público” de DIEZ DE VELASCO.

Aspectos Generales

La soberanía como cúmulo de competencias del Estado tiene tres características: 1) Plenitud, 2) exclusividad, y 3) inviolabilidad.

En cuanto a la **plenitud**, hay que considerar que ésta permite al Estado cumplir sus funciones para asegurar la satisfacción de los intereses permanentes y generales de la comunidad; y cuando se señala que la soberanía territorial es plena, se está asumiendo que, por principio, no tiene limitaciones que se presuman. Además, es necesario contraponer esta característica a la limitación competencial de las OOII.

Cuando nos referimos a la **exclusividad**, estamos apuntando a que no se permite que en el territorio de un Estado, otro pueda ejercer competencias, salvo que medie consentimiento del Estado soberano. A pesar de esta posibilidad, debe considerarse que los Estados tienen “la obligación de proteger, dentro de su territorio, los derechos de los otros Estados, en particular el derecho a la integridad y a la inviolabilidad tanto en la paz como en la guerra, junto a los derechos que los otros Estados pueden reclamar para sus nacionales en territorio extranjero”. (Árbitro Max HUBER en el asunto de la *Isla de Palmas*).

Tal doctrina fue reiterada por el T.I.J. en el *caso del canal de Corfú* cuando afirmó la existencia de “la obligación de todo Estado de no permitir la utilización de su territorio a fines de actos contrarios a los derechos de otros Estados”.

En lo relativo al carácter **inviolable**, debe vincularse con la obligación internacional de respeto a la soberanía e integridad territorial. De hecho el T.I.J. en el citado *caso del canal de Corfú* “entre Estados independientes, el respeto a la soberanía territorial es una de las bases esenciales de las relaciones internacionales”. El principio está presente en la Carta de las Naciones Unidas (art. 2.4) y en la Declaración de Principios de Derecho Internacional que rigen las relaciones de amistad y cooperación entre los Estados, adoptada por la Asamblea General el día 25 de octubre de 1970 (Resolución 2.625 XXV); y el Acta de Helsinki de 1 de agosto de 1975, concluida en el seno de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa, formula expresamente los principios de inviolabilidad de las fronteras e integridad territorial de los Estados.

La soberanía territorial, se encuentra, en principio, limitada por todo el territorio soberano; pero debe recordarse que hay casos en que la legislación interna se aplica fuera de las fronteras (vincule esto con sus estudios de Derecho interno).

La adquisición de soberanía territorial

Las formas por la que se adquiere la soberanía siguen los patrones del Derecho Privado Romano, por lo que debe distinguirse entre modos originarios y derivativos, los que se conjugan con reglas basadas en el principio de efectividad (es el ejercicio efectivo de las competencias soberanas, el que hace nacer la soberanía sobre el territorio) y el de relatividad de la efectividad (por el que se morigerar y flexibiliza el principio anterior).

Lo anteriormente mencionado se ha entendido tradicionalmente como reglas consuetudinarias. Sin embargo, en las diferencias territoriales respecto de Estados de reciente independencia, se ha utilizado el principio del *uti possidetis iuris*, por lo que el principio de efectividad ha quedado relegado a un plano subsidiario.

En cuanto a los **modos originarios** de adquirir la soberanía encontramos, 1) Que sea el territorio histórico del Estado (Regla general, basada en el principio de efectividad), 2) Casos de adquisición de tierra *nullius* (que ha dejado de tener importancia en nuestros días) 3) El caso de la accesión (por el surgimiento de nuevos territorios por retirada de las aguas por acción natural o humana, así como por actividad volcánica).

Recuerde el asunto de las Islas Palmas de 1928 en el que se confronta el principio de efectividad y la invocación de títulos históricos, y la declaración de *inchoate title* (títulos rudimentarios).

Por contraparte, los **modos derivativos**, están constituidos por la 1) cesión (que puede ser a título gratuito u oneroso, y suele abordarse en los tratados de paz, pero que en definitiva queda subordinada al efectivo ejercicio de la soberanía, Recuerde el caso de las Islas Marianas), 2) la conquista (que tuvo gran importancia en el D.I clásico, pero que ahora se encuentra relegada a un segundo plano, recuerde el caso de la doctrina STIMSON de 1932 en el que EEUU no reconocía soberanía a Japón sobre el territorio de Manchukúo (China) y el caso de Israel tras la guerra de los seis días), y la 3) prescripción (ligada a la aquiescencia).

Soberanía en el espacio aéreo

Esta materia se planteó realmente a principios del siglo XX cuando, como consecuencia del desarrollo de la aviación, los Estados vieron amenazada desde el aire su seguridad, y en el plano doctrinal, fueron dos los polos de atracción de las distintas tesis: libertad del espacio aéreo, uno, y soberanía del Estado subyacente, otro.

En la órbita del primer polo hay que situar al autor belga NYS, que proclamó la libertad absoluta del aire y, por consiguiente, la imposibilidad de establecer en el espacio aéreo la soberanía del Estado. Más matizadas fueron las ideas del francés FAUCHILLE quien, partiendo del principio de la libertad del aire, sostuvo que tanto en tiempos de guerra como de paz, los Estados tenían sobre él los derechos necesarios para su conservación; ideas que fueron endosadas por la resolución que adoptó el Instituto de Derecho Internacional en su sesión de Gante de 1906. Más tarde, el propio FAUCHILLE, declarando que la circulación aérea es libre, propuso que los Estados subyacentes pudieran tomar medidas para proteger su propia seguridad y la de las personas y bienes de los habitantes de su territorio. Tal idea pasó a la resolución adoptada por el Instituto de Derecho Internacional en su sesión de Madrid de 1911.

Pero en los países anglosajones, y fundamentalmente en el Reino Unido, la doctrina seguía senderos más realistas y se orientaba por el principio de la soberanía del Estado subyacente. En su sesión de Madrid de 1913, la Asociación de Derecho Internacional (ILA) aprobó una resolución en la que, partiendo de tal soberanía y admitiendo el poder reglamentario del Estado, se concedía la libertad de sobrevuelo.

Mientras tanto, la práctica de los Estados se orientaba por los caminos más seguros de la soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo. Así, el Reino Unido dicta en el año 1913 *la Aerial Navigation Act*, que autorizaba al Secretario de Estado a prohibir la navegación aérea en ciertas zonas por razones de seguridad y otras. Y el 26 de julio del mismo año, Francia y Alemania concluyen un acuerdo en el que, con sujeción a ciertas restricciones, se autorizaba de una manera provisional y sobre la base de la reciprocidad el sobrevuelo de las aeronaves de cada país en el territorio del otro Acuerdo que de todos modos se basa inequívocamente en el principio de la soberanía al que toma como punto de partida.

Este principio de la soberanía habría de encontrar consagración multilateral en el Convenio de París de 13 de octubre de 1919 que constituyó el marco jurídico de la aviación civil internacional en el período comprendido entre las dos guerras mundiales. Convenio multilateral importante, del que llegaron a ser partes 38 Estados, aunque con las ausencias destacables de Estados Unidos, Unión Soviética y Alemania.

El artículo 1º de dicha Convención establece que todo Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se levanta sobre su territorio, incluyendo en él al mar territorial. Pero en aras al favorecimiento de la navegación aérea, el artículo 2º dispone que cada Estado contratante se compromete a conceder en tiempo de paz la libertad de paso inocente sobre su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes, aunque, según el artículo 3º, con ciertas limitaciones derivadas de razones militares o de los intereses de la seguridad pública. La Convención creó de otra parte la Comisión Internacional de Navegación Aérea, para mantener al día las disposiciones técnicas de la navegación aérea. Sin embargo, los servicios aéreos internacionales de itinerario fijo en el

territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, necesitaban la autorización especial de éste.

El principio de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo estaba firmemente arraigado cuando finalizaba la segunda guerra mundial. Pero entonces empezaron a cobrar mayor actualidad e importancia los problemas comerciales y económicos de la navegación aérea, y para regularlos el presidente estadounidense ROOSEVELT convoca a fines del año 1944, próximo ya el fin de las hostilidades, una conferencia internacional que se reúne en Chicago y en la que el día 7 de diciembre de 1944 se firma la Convención sobre Aviación Civil Internacional.

En la Conferencia se llegó a un acuerdo sobre algunos problemas fundamentales. Y así, la Convención de Chicago formula una serie de principios básicos, a saber: la soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo (art. 1); aplicación exclusiva de la Convención a las aeronaves civiles, excluyendo por tanto las aeronaves de Estado, que son las utilizadas para servicios militares, aduaneros y policiales (art. 3); y libertad de sobrevuelo y escala técnica en el territorio de los Estados contratantes de las aeronaves extranjeras que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo (art. 5). La Convención crea también la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Pero la regulación de los principios que habían de regir la aviación comercial internacional con itinerario fijo (los más importantes en realidad) resultaba mucho más problemática, porque eran de gran envergadura los intereses económicos implicados, y naturalmente no resultaban idénticas las actitudes de Estados que tenían niveles muy desiguales de desarrollo de la navegación aérea.

En Chicago, la discusión sobre aquellos principios se centró en la manera cómo deberían concederse las llamadas cinco libertades del aire. Estas cinco libertades eran las siguientes: 1ª) la libertad de sobrevuelo de territorio extranjero sin aterrizaje, 2ª) la libertad de escala técnica en territorio extranjero; 3ª) la libertad de desembarcar en territorio extranjero, pasajeros, correo y mercancías embarcadas en territorio de la nacionalidad de la aeronave; 4ª) la libertad de embarcar en territorio extranjero pasajeros, correo y mercancías con destino a territorio de la nacionalidad de la aeronave; 5ª) la libertad de embarcar en territorio extranjero pasajeros, correo y mercancías con destino a otro territorio extranjero.

En la Conferencia, los Estados Unidos pretendían la concesión automática por vía multilateral de las cinco libertades, lo que claramente convenía a los intereses comerciales de sus poderosas líneas aéreas nacionales. En el otro extremo, Australia y Nueva Zelanda propugnaban la internacionalización de la navegación aérea comercial. Por su parte, el Reino Unido y Canadá adoptaron una posición intermedia que ellos llamaron de “orden en el aire”, y que consistía en que los países contratantes se concediesen recíprocamente las cuatro primeras libertades sobre una base multilateral, pero no la quinta, que se dejaría en su caso para acuerdos bilaterales.

Fue imposible conciliar puntos de vista tan contradictorios y la Convención principal de Chicago no pudo incluir disposiciones al respecto. Los Estados Unidos consiguieron, sin embargo, firmar un acuerdo particular con algunos Estados, que reconocía las cinco libertades. Y entre bastantes más Estados se firmó un Acuerdo sobre servicios internacionales de tráfico aéreo que reconocía las dos primeras libertades. En estas condiciones, las libertades propiamente comerciales, que son la tercera, cuarta y quinta, se dejaban a la conclusión de acuerdos bilaterales sobre tráfico aéreo. Y es que, efectivamente, en la reglamentación mundial del tráfico aéreo, el bilateralismo triunfó sobre el multilateralismo. Y a esto hay que añadir que, dentro del bilateralismo, se manifestaron dos tendencias distintas: la liberal y la proteccionista. La corriente liberal era favorecida por los Estados poderosos en el sector, y en ella destaca, por su propia significación y por haber servido de modelo a algunos otros, el acuerdo concluido en Bermudas entre los Estados Unidos y el Reino Unido el día 11 de febrero de 1946. En él hay reconocimiento recíproco de las tres libertades comerciales (la tercera, cuarta y quinta), aunque no de manera total e incondicionada, sino sólo respecto a líneas aéreas, itinerarios y rutas señaladas, y cuyas condiciones de mercado se conocían; además, la quinta libertad, la más problemática, se sujetaba a otros requisitos.

La segunda corriente (la proteccionista) fue preconizada por aquellos Estados, más débiles económica y tecnológicamente, que veían amenazada la viabilidad y rentabilidad de sus líneas aéreas por las de socios más potentes. Ciertos dominios británicos, como Australia y Nueva Zelanda, e importantes Estados de América del Sur, se inclinaron por las tesis proteccionistas.

A partir de la mitad de la década de los años setenta diversos factores (entre los que hay que citar el encarecimiento del precio del petróleo tras la guerra del *Yom Kipur*, el desaforado exceso de competencia y el desorden jurídico) precipitaron la aparición de una profunda crisis en el transporte aéreo internacional y, en definitiva, un reforzamiento del bilateralismo y una acentuación del proteccionismo. Así, y por citar un ejemplo muy significativo, el acuerdo de Bermudas de 1946 fue denunciado por el Reino Unido el día 22 de junio de 1976, sustituyéndose por otro (Bermudas II) que estaba orientado por criterios menos liberales que el primero. Tendencia, pues, restrictiva, que sin duda va a generalizarse en el futuro, entre los Estados en desarrollo, si se tiene en cuenta que es la única arma de que disponen los Estados en desarrollo para preservar las actividades de sus líneas nacionales frente a las muy poderosas de los Estados altamente industrializados.

Pero no es ésta, por el contrario, la tendencia que impera entre los quince Estados miembros de la Unión Europea, dentro de la cual ha tenerse en cuenta el proceso de liberalización y desregulación del transporte aéreo iniciado en el año 1987 en el marco de la política común de transportes y, en particular, sobre la base del artículo 84 del Tratado instituyente de la Comunidad Europea, que contempla la posibilidad de adoptar reglas especiales para esta modalidad de transporte. Dicho proceso se desencadena a consecuencia de varios factores. Un primer factor es el incremento de la competitividad en el mercado mundial como consecuencia de la liberalización del sector emprendida unos años antes por los Estados Unidos. Un segundo factor se encuentra en la afirmación en 1986 por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en su sentencia en el asunto *Nouvelles Frontières*, de la aplicabilidad al transporte aéreo de las libertades básicas (entre ellas el derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios en el conjunto del territorio comunitario) y de las normas sobre libre competencia consagradas en el Tratado constitutivo de la CEE.

Derecho Internacional del mar

El mar cubre casi dos tercios de la superficie del Globo. Desde antiguo el hombre ha navegado los mares y extraído de ellos pescado para su alimentación. La navegación es el principal medio de transporte mundial; la pesca reviste importancia para satisfacer las necesidades alimenticias de una población mundial en constante crecimiento.

Hasta 1958 el derecho internacional del mar era un derecho consuetudinario complementado por tratados. En 1958 la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar adoptó cuatro importantes convenciones, a saber:

- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua,
- Convención sobre la Alta Mar,
- Convención sobre la Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, y
- Convención sobre la Plataforma Continental.

En 1960 se reunió en Ginebra una Segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar para tratar de llegar a acuerdo sobre la anchura del mar territorial. Esta Conferencia, al igual que la anterior, no pudo lograr acuerdo sobre este tema.

En 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó a una Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar y le señaló un nutrido temario. La Conferencia celebró varias sesiones entre 1973 y 1982, adoptando finalmente el texto de la llamada Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por 130 votos a favor, cuatro en contra (entre ellos los de Estados Unidos y Gran Bretaña) y 17 abstenciones. La Convención, abierta a la firma en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982, reflejó un *package deal* o acuerdo global entre los Estados representados en la Conferencia.

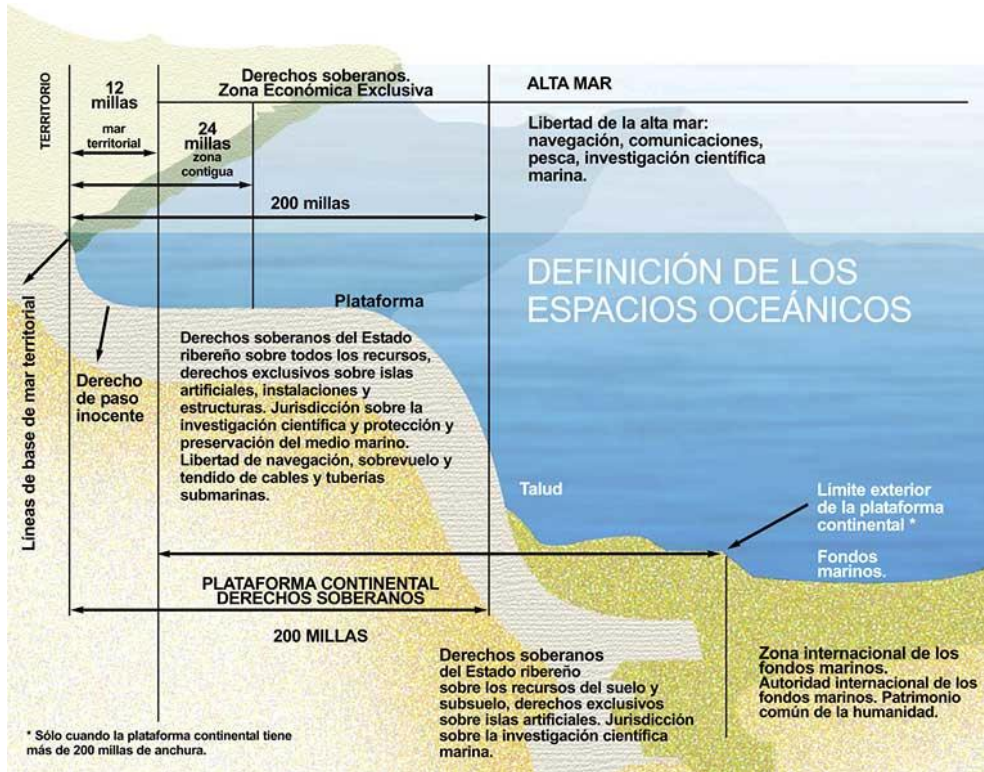
La Convención, según expresa su Preámbulo, tuvo por finalidad establecer "un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos".

La Convención es un texto amplio que, en sus 320 artículos y nueve anexos, aborda la casi totalidad de las cuestiones relativas al derecho internacional del mar. Ella no se limitó a reflejar reglas que formaban parte del derecho consuetudinario y de las Convenciones de 1958. También modificó normas anteriores e introdujo audaces inno-

vaciones en el derecho del mar.

Afirma la Convención que "las normas y principios de derecho internacional general seguirán rigiendo las materias no reguladas" por ella. La Convención establece en su parte XV un sistema para la solución pacífica de las controversias relativas a la interpretación y aplicación de ella. También contempla un Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que tiene su sede en Hamburgo. La Convención entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

Los espacios marítimos



Los espacios marítimos consisten en aguas o en fondos marinos. Ellos son de dos clases: espacios marítimos bajo jurisdicción nacional y espacios marítimos no sometidos a jurisdicción nacional.

Los principales espacios marítimos bajo alguna forma de jurisdicción nacional son los siguientes:

- aguas interiores,
- mar territorial,
- zona contigua,
- estrechos,
- zona económica exclusiva, y
- plataforma continental.

Las zonas marítimas no sometidas a jurisdicción nacional son:

- la alta mar, y
- "La Zona", es decir, los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo situados fuera de los límites de la jurisdicción nacional

Uno de los problemas fundamentales que presentan las zonas marítimas es el de su delimitación. A este respecto, hay que tener muy presente el principio básico enunciado por la Corte Internacional de Justicia:

"La delimitación de los espacios marítimos tiene siempre un aspecto internacional; ella no puede depender de la sola voluntad del Estado ribereño, tal como se expresa en su derecho interno. Si bien es cierto que el acto de delimitación es necesariamente un acto unilateral porque sólo el Estado ribereño tiene competencia para realizarlo, la validez de la delimitación respecto de terceros Estados depende, en cambio, del derecho internacional".

Aguas marítimas interiores

Aguas marítimas interiores son aquellas situadas al interior de la línea de base del mar territorial. Comprenden: los puertos, las bahías y las aguas situadas entre la costa y la línea de base a partir de la cual se mide el mar territorial.

Las aguas interiores están estrechamente vinculadas al territorio del Estado y se encuentran sometidas a su soberanía territorial.

Puertos de mar

Son puertos de mar los lugares habilitados de la costa en que los buques cargan o descargan mercaderías y embarcan o desembarcan pasajeros. Un Estado puede prohibir o reglamentar el acceso de buques extranjeros a algunos de sus puertos manifestando claramente su voluntad en este sentido. A falta de prohibición, el puerto se presume abierto. La Convención de Ginebra de 9 de diciembre de 1923 establece, entre las partes contratantes, el doble principio de la libertad de acceso a los puertos para los buques mercantes y de la igualdad de trato a ellos.

Los buques *mercantes* surtos en puertos de un Estado extranjero se encuentran sometidos a la legislación y a la jurisdicción de dicho Estado. Sin embargo, muchos países se abstienen de ejercer esta jurisdicción en casos relativos a la disciplina interna de la nave o a hechos ocurridos entre miembros de su tripulación, a menos que en este último caso se perturbe la paz del puerto o el cónsul respectivo solicite la intervención de las autoridades locales. Por contraparte, los buques de *guerra* que se encuentran en puertos de otro Estado están inmunes de la jurisdicción local; las autoridades no pueden entrar al buque sin permiso de su capitán, y los tribunales locales no pueden ejercer jurisdicción sobre las personas que se encuentran a bordo ni decretar medidas respecto de la nave; y la situación de los oficiales y de los tripulantes de los buques de guerra que bajan a tierra no está libre de dudas. La práctica común es sustraerlos a la jurisdicción local si están en tierra vestidos de uniforme y en función oficial que tenga relación con el servicio del buque. En caso de transgresiones menores, lo usual es que las autoridades locales entreguen los infractores al comandante del buque.

Bahías

Las bahías bordeadas por un solo Estado cuya entrada no excede de 24 millas pueden ser encerradas por una línea trazada entre los puntos naturales de entrada (línea de cierre); las aguas que quedan al interior de dicha línea son aguas interiores. Cuando la entrada de la bahía excede de 24 millas se podrá trazar dentro de la bahía una línea de esa longitud; las aguas así encerradas son interiores. La línea de cierre de una bahía sirve de línea de base para medir la anchura del mar territorial y de los demás espacios marítimos adyacentes.

Algunos Estados han tratado durante largo tiempo ciertas bahías de gran extensión que penetran sus costas como parte de sus aguas interiores, y sus reclamaciones ha sido aceptadas, expresa o tácitamente, por las demás naciones. Son las llamadas "bahías históricas" Entre las bahías que han sido reclamadas como históricas están las de Chesapeake, en la costa atlántica de Estados Unidos, y la de Hudson, en Canadá. Respecto de las bahías bordeadas por las costas de dos o más Estados no existen reglas generalmente reconocidas.

Canales marítimos

Los canales marítimos son vías de agua artificiales construidas a través del territorio de un Estado y que comunican dos mares u océanos. En principio, los canales marítimos son aguas interiores y están sometidos a la soberanía territorial del Estado ribereño. Los principales canales marítimos han sido sometidos, por tratado, a un régimen internacional de libre navegación.

- *Canal de Suez*. El régimen del Canal de Suez, que comunica el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo, fue establecido por la Convención de Constantinopla de 1888. La Convención dispuso que el Canal "estará siempre libre y abierto, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz, a los buques de comercio o de guerra de todas las naciones sin distinción de pabellón". Por una Declaración de 1957 Egipto afirmó su intención de respetar la Convención de 1888 y de asegurar de manera ininterrumpida el libre paso por los

buques de todas las naciones,

- *Canal de Panamá.* Un régimen análogo de libre navegación fue estipulado para el Canal de Panamá por medio de tratados celebrados entre Estados Unidos y Panamá en 1903, 1936 y 1955. En 1977 los Estados Unidos y Panamá firmaron dos tratados que establecieron un nuevo régimen para el Canal. Según el nuevo régimen, el canal será perpetuamente neutro y estará abierto en tiempo de paz y en tiempo de guerra al tráfico pacífico de los buques de todas las naciones, en un pie de igualdad y sin discriminación. Los Estados Unidos conservarían el control del Canal hasta el 31 de diciembre de 1999, fecha desde la cual el control sería ejercido por Panamá. Panamá asumió el control desde esa fecha.
- *Canal de Kiel.* Enclavado en territorio alemán, comunica el Mar del Norte con el Mar Báltico. El Tratado de Versalles de 1919 estableció que el Canal de Kiel estará abierto a los buques de comercio y de guerra de todas las naciones en paz con Alemania. El régimen internacional establecido en Versalles fue denunciado por Alemania en 1936, pero volvió a ser puesto en vigor en 1945.

Aguas situadas al interior de las líneas de base rectas

Mar territorial

El mar territorial es una franja de mar adyacente a las costas de un Estado y sujeta a su soberanía. La soberanía sobre el mar territorial se extiende al espacio aéreo suprayacente, así como al lecho y subsuelo de dicho mar.

El mar territorial es una dependencia del dominio terrestre. "Es la tierra la que confiere al Estado ribereño un derecho sobre las aguas que bañan sus costas". "A falta de disposición expresa en contrario, una atribución de territorio debe traer consigo *ipso facto* las aguas dependientes del territorio atribuido". El mar territorial se mide siempre desde una línea de base que constituye su límite interior.

Adelantemos que las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial son las mismas líneas de base a partir de las cuales se miden la zona contigua, la zona económica exclusiva, y la plataforma continental.

La línea de base *normal* para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa. En ciertos casos esta línea de base puede ser diferente: en *los puertos* el mar territorial puede medirse desde las construcciones portuarias más alejadas de la costa; en las bahías desde la línea de cierre de ellas, y en el caso de costas muy desmembradas desde las líneas de base rectas que las encierran. Nos referiremos a estas últimas.

Líneas de base rectas. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, el mar territorial puede medirse desde líneas de base rectas que unan diversos puntos del continente y de las islas e islotes cercanos al mismo. Estas líneas no siguen la línea de la costa misma sino "la dirección general de la costa". Las aguas situadas al interior de las líneas de base rectas son consideradas como aguas interiores.

El resultado práctico del trazado de estas líneas imaginarias es que el dominio marítimo del Estado se extiende a zonas marítimas que anteriormente tenían carácter de alta mar; en particular, el trazado aumenta la zona exclusiva de pesca del Estado litoral y reduce las zonas de alta mar en que podían pescar buques de otros países.

El trazado de líneas de base rectas debe cumplir dos condiciones principales:

- "no puede apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa", y
- las zonas de mar encerradas por las líneas "han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores".

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone que cuando el trazado de una línea de base recta 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. Se tiende así a cautelar los derechos adquiridos en materia de navegación. Muchos países han adoptado el sistema de líneas de base rectas. Chile, por decreto N° 416, de 1977, fijó líneas de base rectas desde el Canal de Chacao hasta el extremo sur.

Respecto a la anchura del mar territorial, durante el siglo XIX la mayor parte de los Estados, incluyendo las grandes

Potencias marítimas, reclamaban un mar territorial de tres millas marítimas (la milla marina es equivalente a 1.852 metros). Sin embargo, en la misma época, otros Estados pretendían anchuras mayores: los países escandinavos, cuatro millas; España y Portugal, seis millas; Rusia, doce millas.

En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se obtuvo consenso sobre la anchura del mar territorial. La Convención allí adoptada dispuso que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta una distancia *que no exceda de doce millas marinas* medidas a partir de las correspondientes líneas de base. La regla de las doce millas es también hoy parte del derecho internacional consuetudinario.

En lo relativo a la jurisdicción sobre los buques, hay que distinguir entre *Buques mercante*, que en principio, la jurisdicción *penal* del Estado ribereño no debe aplicarse a bordo de un buque mercante extranjero que pase por el mar territorial, salvo casos excepcionales, como cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño, o cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial. En materia *civil*, el Estado ribereño no debe detener ni desviar buques que pasen por el mar territorial para ejercer su jurisdicción sobre personas que se encuentren a bordo; y *Buques de guerra*, respecto de los cuales el Estado ribereño debe abstenerse de ejercer jurisdicción sobre un buque de guerra extranjero que pase por su mar territorial. Sin embargo, el buque de guerra debe cumplir con las disposiciones establecidas por el Estado ribereño para el paso por el mar territorial. En caso de que insista en infringirlas, el Estado ribereño puede exigir al buque que salga del mar territorial.

Otro punto complejo es el denominado **paso inocente**, que se traduce en que el Estado debe permitir el *paso inocente* de los buques extranjeros por dicho mar. La expresión "paso inocente" denota exactamente la naturaleza de este derecho. *Paso* indica el hecho de navegar continuamente y sin detenerse a través del mar territorial. *Inocente* significa que el paso no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. No serían inocentes, por ejemplo, las prácticas militares, las actividades pesqueras, la realización de investigaciones hidrográficas. El paso inocente debe ser rápido e ininterrumpido.

El Estado ribereño puede tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente y dictar leyes y reglamentos relativos a dicho paso (seguridad de la navegación y reglamentación de tráfico marítimo, protección de cables y tuberías, etc.).

El Estado ribereño puede *suspender temporalmente*, en determinados lugares de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si tal suspensión es indispensable para su seguridad y no es discriminatoria. Sin embargo, el paso no puede ser suspendido en el mar territorial de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

La Zona Contigua

La Convención sobre el Derecho del Mar reconoce a los Estados ribereños la facultad de establecer una *zona contigua* a su mar territorial. Expresa el artículo 33 de la Convención:

"1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) 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;
- b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial".

El Estado ribereño *no tiene soberanía* sobre la zona contigua, como la tiene sobre el mar territorial; sólo dispone en ella de competencias limitadas para adoptar ciertas *medidas de fiscalización y control* sobre los buques extranjeros a fin de prevenir y sancionar infracciones de las indicadas categorías de leyes y reglamentos. La zona contigua no puede extenderse más allá de 24 millas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial. Ello significa, en el hecho, que la anchura máxima de la zona contigua de un Estado es igual a 24 millas menos la anchura de su mar territorial,

Estrechos internacionales

Estrecho, en sentido geográfico, es un paso marítimo angosto que pone en comunicación dos espacios más extensos de agua (Estrecho de Magallanes, de Gibraltar, de Bab el Mandeb, de Ormuz, de Malaca, etc.). Cada ribera del estrecho proyecta una franja de mar territorial. Si el estrecho es angosto, ambas franjas se superponen en parte; si el estrecho es ancho, ambas franjas de mar territorial dejan entre ellas una zona de alta mar.

La Corte Internacional de Justicia en el caso del *Estrecho de Corfú*, reconoció el derecho de paso inocente de los buques de guerra por los estrechos internacionales que ponen en comunicación dos partes de la alta mar, sin obtener previamente la autorización del Estado ribereño. Sin embargo, en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar las Potencias marítimas obtuvieron que se estableciera un régimen más completo y liberal respecto de los estrechos internacionales. Una de las razones aducidas para solicitar un nuevo régimen fue que la Conferencia, al ampliar la anchura máxima del mar territorial a doce millas, "territorializaba" más de cien estrechos que con anterioridad tenían un "corredor" de alta mar en que existía la libertad de navegación y de sobrevuelo en favor de terceros Estados. La Convención distingue entre varias categorías de estrechos. La más importante comprende aquellos estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. El principio general es que todos los *buques y aeronaves* gozarán del derecho de *paso en tránsito* por dichos estrechos, el que no será obstaculizado. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio de *la libertad de navegación y sobrevuelo* exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido.

En otras categorías de estrechos, como los que comunican una parte de la alta mar (o de una zona económica exclusiva) con el mar territorial de otro Estado se aplica el régimen de paso *inocente*, el que no puede ser suspendido. El régimen sobre los estrechos establecido en la Convención "no afecta al régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso está regulado total o parcialmente por convenciones de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos". En esta situación están, por ejemplo, el Bósforo y los Dardanelos y el Estrecho de Magallanes.

El Estrecho de Magallanes. Chile es soberano de ambas riberas del Estrecho de Magallanes y ejerce soberanía sobre sus aguas. El artículo V del Tratado de Límites de 1881 entre Chile y Argentina dispuso:

"El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad no se construirán en las costas fortificaciones ni defensas militares que puedan contrariar ese propósito". El artículo V señala, pues, tres principios destinados a regir el Estrecho: la libertad de navegación, la neutralización del Estrecho y la prohibición de fortificar sus costas. La neutralización consiste en la prohibición de realizar actos de hostilidad en tiempo de guerra dentro del Estrecho. El artículo 10 del Tratado de Paz y Amistad de 1984 entre Chile y Argentina estableció el límite entre los dos países en la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

La Zona Económica Exclusiva

Desde que en el siglo XVII se proclamó la libertad de la alta mar, se admitió como consecuencia necesaria la libertad de pescar en ella. La libertad de pescar en alta mar se basaba en la creencia de que los recursos vivos que la habitan son inagotables. Esta creencia fue siendo desvirtuada a medida que se introducían innovaciones en los buques, equipos y métodos de pesca.

En efecto, durante las décadas de los años 60 y 70 flotas pesqueras de países desarrollados, equipadas con procesadores de pescado, radares y frigoríficos, realizaron faenas de pesca intensiva en zonas de alta mar cercanas a las costas de otros Estados. El resultado fue el exceso de explotación pesquera en ciertas regiones y el riesgo consiguiente de que algunas especies existentes en ellas, como la ballena, mermaran su rendimiento o aun llegaran a su virtual extinción.

Algunos países en desarrollo, desprovistos de medios para competir con estas modernas flotas de pesca, temieron que estas actividades agotaran los recursos vivos existentes en zonas de alta mar cercanas a sus costas antes de que

ellos mismos estuvieran en condiciones de aprovecharlos. También advirtieron que si reservaban para sí dichos recursos podrían disponer de nuevas fuentes de subsistencia, de trabajo y de divisas. Es por ello que estos países adoptaron medidas tendientes a someter a su soberanía, a su jurisdicción o a su control zonas de alta mar cercanas a sus costas o los recursos en ellas existentes. Así, por ejemplo, el 23 de julio de 1947, el Presidente de Chile formuló una *Declaración Oficial* en que proclamó la soberanía nacional sobre los mares adyacentes a las costas chilenas, en toda la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y aprovechar los recursos y riquezas naturales que en ellos se encuentran, estableciéndose desde ya una zona de 200 millas para este efecto.

En la Primera Conferencia sobre Conservación y Explotación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur (1952), delegados de Chile, Ecuador y Perú firmaron una *Declaración sobre Zona Marítima*, que es un verdadero tratado. En ella proclamaron "la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas", sin desconocer "el paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada, para las naves de todas las naciones". Esta Declaración hizo extensiva esta soberanía al suelo y subsuelo que corresponde a cada una de las zonas marítimas.

Actos de esta clase, resistidos en un comienzo por los países pesqueros de aguas distantes, fueron generalizándose y contando con progresiva aceptación. Durante la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar (1973-1982) fue cristalizando un consenso básico sobre una zona marítima situada entre el mar territorial y la alta mar: la zona económica exclusiva. Esta zona fue establecida y reglamentada en la Parte V de la Convención de 1982, la cual reconoció a los Estados ribereños un cuasi monopolio sobre las actividades económicas que se realicen en dicha zona.

En la zona económica exclusiva el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes. También el Estado ribereño tiene jurisdicción en la zona con respecto a la investigación científica marina y a la protección del medio marino.

Los derechos de aprovechamiento del Estado en su zona económica exclusiva son, pues, muy amplios: se extienden al lecho del mar, el subsuelo del mar y a las aguas suprayacentes; comprenden todas las actividades económicas que se desarrollan en la zona y todos los recursos naturales que allí se encuentran: minerales, pesca, producción de energía derivada del agua, etc. El Estado ribereño puede tomar en la zona económica exclusiva todas las medidas necesarias para asegurar el respeto de las normas que ha adoptado en conformidad a la Convención sobre el Derecho del Mar, entre ellas el arresto, la inspección y el apresamiento de naves, como asimismo la iniciación de procesos judiciales en contra de los infractores.

Para medir la importancia de la zona económica basta recordar que dentro de las 200 millas se encuentra el 99% de los stocks de pescado comercialmente explotables, alrededor del 87% de los depósitos de petróleo mundiales conocidos y el 10% de los nódulos de manganeso. Un Estado no tiene derecho *ipso jure* a una zona económica exclusiva. El Estado debe establecerla o proclamarla y dar publicidad a cartas que describan el límite exterior de ella.

La zona económica exclusiva está situada entre el mar territorial y la alta mar. La zona no puede extenderse a más de 200 millas marinas contadas desde las mismas líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial. Parte de la zona es absorbida, pues, por el mar territorial, de manera que si un Estado tiene un mar territorial de 12 millas podrá tener, como máximo, una zona económica de 188 millas. En varios aspectos la zona económica exclusiva se asemeja a la alta mar: todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan en la zona de las libertades de *navegación*, de *sobrevuelo* y de *tendido de cables y tuberías submarinos*. Además, como veremos a continuación, los terceros Estados pueden tener cierto acceso a los recursos vivos de la zona.

El Estado ribereño debe asegurar que la preservación de los recursos vivos de la zona no se vea amenazada por un exceso de explotación. A este fin debe determinar el volumen de la *captura permisible* de dichos recursos, es decir, el nivel de pesca permitido en la zona. A continuación el Estado ribereño debe fijar su propia *capacidad de captura* de los recursos vivos existentes en su zona. Si dicho Estado no tiene capacidad para aprovechar toda la captura permisible, debe abrir la zona a los pescadores extranjeros para que exploten el *excedente*. Se trata de lograr la utilización óptima de los recursos pesqueros.

Sin embargo, los pescadores extranjeros no tienen acceso automático al excedente que pudiera haber en la zona. El

país ribereño otorga este acceso por medio de acuerdos u otros arreglos y puede subordinarlo a ciertas condiciones: concesión de licencias y pago de derechos, determinación de las especies que pueden capturarse, fijación de cuotas de captura, reglamentación de temporadas y áreas de pesca, etc. En general, puede decirse que "el régimen de la zona económica exclusiva se inspira en un exclusivismo en cierto sentido atenuado que, pese a dejar al Estado ribereño una función prevalente a la de otros Estados, persigue igualmente el objetivo de impedir que reservas alimenticias se pierdan por falta de una utilización óptima". La delimitación de las zonas económicas exclusivas entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se estudiará al tratar la delimitación de la plataforma continental, pues la delimitación de ambas zonas marítimas se rige por los mismos principios.

La plataforma continental

Los continentes no se quiebran abruptamente al llegar a la costa sino que se sumergen gradualmente en el mar hasta que a una profundidad de entre 130 y 200 metros (a veces más) experimentan un marcado declive y descienden a profundidades mucho mayores. Esta zona submarina situada entre la costa y el marcado aumento de pendiente se denomina *plataforma continental*.

En algunos mares, como el Golfo Pérsico y el Mar del Norte, las masas continentales de los Estados ribereños se sumergen muy gradualmente y, sin llegar a un declive abrupto, convergen y se unen a poca profundidad. La extensión de la plataforma continental es variable: frente a las costas del Pacífico Sur se hunde a poca distancia de la costa; frente a algunas costas australianas *alcanza* una extensión de unos 500 kilómetros.

La plataforma continental contiene una enorme reserva de recursos naturales. En ella se encuentran yacimientos de petróleo y de gas natural; formaciones polimetálicas que contienen níquel, cobre, cobalto y manganeso; especies sedentarias, etc. La tecnología moderna permite aprovechar recursos situados a grandes profundidades.

La definición convencional de plataforma continental difiere de la estrictamente geográfica. Según la definición adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la plataforma se extiende más allá del mar territorial del Estado, es decir comienza donde termina el mar territorial. (Recordemos que el lecho y el subsuelo del mar territorial se rigen por las reglas de este último y están sometidos a la soberanía exclusiva del Estado).

Mayores dificultades se presentaron para determinar *hasta dónde* se extiende la plataforma continental, es decir cuál es su límite exterior. En dicha Conferencia se opusieron dos tendencias. Algunos Estados poseedores de una amplia plataforma continental, superior a 200 millas, como Argentina y Canadá, reivindicaron derechos sobre toda su extensión. Otros Estados, que no disponen de una plataforma continental en sentido geológico, o sólo tienen una plataforma poco extensa, inferior a 200 millas, pidieron que se les reconocieran derechos sobre el lecho y subsuelo de las áreas submarinas próximas a sus costas, hasta una distancia mínima de 200 millas, cualquiera que fuera la profundidad en que se encontraran dichas áreas. La Conferencia trató de satisfacer ambas tendencias. Por una parte reconoció a todo Estado, como mínimo, una zona de áreas submarinas a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta una *distancia* de 200 millas medida desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. De esta manera, todo Estado tiene derecho a reivindicar como mínimo, a título de plataforma continental, una zona de fondos marinos de 200 millas.

Por otra parte, la Convención atendió también las pretensiones de los Estados que tiene una plataforma geográfica muy extensa, superior a 200 millas. Ellos no se conformaban con la extensión de 200 millas. Querían más. Para satisfacer sus aspiraciones la Convención les da la posibilidad de reclamar como plataforma continental, con algunas limitaciones, 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". Las ideas precedentes quedaron reflejadas en el artículo 76, párrafo 1, de la Convención sobre el Derecho del Mar, que es de una complejidad excesiva:

Para evitar frecuentes confusiones conviene hacer la siguiente aclaración: Hemos dicho que la plataforma continental se extiende, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a áreas submarinas que están *más allá* del mar territorial, pero que la plataforma *se mide* desde las líneas a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Ahora bien, como según la Convención, el lecho y el subsuelo del mar territorial están sometidos a la exclusiva soberanía del Estado y no son parte de la plataforma (porque ésta se extiende *más allá* de dicho mar), resulta que en *realidad*, aunque la plataforma se mide desde el límite exterior del mar territorial, *no forman parte de ella* el suelo y

subsuelo de dicho mar. Una cosa es desde dónde se mide la plataforma y otra diferente es de dónde se extiende la plataforma.

Según la Convención, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales. Estos derechos son *exclusivos*: si el Estado ribereño no explora la plataforma o no explota los recursos naturales de ésta nadie puede emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado. También estos derechos *son independientes de la ocupación real o ficticia de la plataforma, así como de toda declaración expresa*. Los recursos naturales sobre los cuales el Estado ribereño ejerce soberanía son de dos clases: *recursos minerales* y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo (petróleo, gas natural, nódulos polimetálicos, etc.); y *organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias*, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo. A esta categoría pertenecen, por ejemplo, las ostras y las almejas. Se ha discutido si la langosta y el cangrejo son "especies sedentarias" en el sentido de esta definición.

Los derechos del Estado sobre la plataforma continental no afectan a la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas que siguen siendo zona económica exclusiva o alta mar, según corresponda. En consecuencia, el título del Estado sobre su plataforma no lo habilita para pescar las especies que nadan en la columna de agua que la cubre, sin perjuicio de que pueda hacerlo en virtud de sus derechos sobre la zona económica exclusiva o sobre la alta mar, que estas zonas cubran la plataforma. El Estado ribereño puede tomar las medidas razonables para la exploración de la plataforma y para el aprovechamiento de los recursos que ella contenga, pero en el ejercicio de estos derechos no deberá afectar a la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados, como el derecho a tender cables y tuberías submarinos en la plataforma continental.

La delimitación de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente fue intensamente debatida en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar. La Conferencia tuvo grandes dificultades para encontrar una fórmula aceptable. Tras difíciles negociaciones se convino el texto, muy ambiguo, del artículo 83, párrafo 1, de la Convención: "La delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa". Agrega este artículo que si no se llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán a los procedimientos para solución de controversias previstos en la Parte XV de la Convención.

La disposición citada establece la finalidad que debe alcanzarse con las negociaciones ("una solución equitativa"), pero nada dice sobre el método que debe seguirse para lograr este resultado. La jurisprudencia internacional estima en que la delimitación de la plataforma debe ser efectuada tomando en cuenta las circunstancias relevantes de cada caso, a fin de alcanzar un resultado equitativo. Entre estas "circunstancias" relevantes se pueden mencionar las características físicas de las costas (su carácter cóncavo o convexo), la existencia de islas, los recursos de la zona, etc.). La jurisprudencia no ha reconocido al principio de la equidistancia el carácter de norma obligatoria de delimitación marítima. Sin embargo, la línea de la equidistancia puede ser el punto de partida del proceso de delimitación; esta línea podría ser rectificadada o corregida en función de todas las circunstancias relevantes a fin de lograr una delimitación equitativa.

Alta mar

La expresión "alta mar" (*high seas*) designa las extensiones de mar no incluidas en las aguas interiores, en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de un Estado. A comienzos del siglo XVII varias Potencias marítimas reclamaban dominio o soberanía sobre extensiones marítimas que hoy consideramos alta mar. Venecia reclamaba el Adriático; Inglaterra el Mar del Norte, el Canal de la Mancha y parte del Atlántico; Dinamarca y Noruega los mares septentrionales. Los grandes descubrimientos geográficos y el desarrollo de la navegación y del comercio fueron preparando una reacción en contra de estas pretensiones. En 1609 el jurista holandés Hugo GROECIO publicó un folleto titulado *Mare Liberum* (Mar Libre), en el que se opone a las pretensiones portuguesas; GROECIO sostiene que la alta mar es libre y no puede ser apropiada por ningún Estado.

Rebatió su tesis el jurista inglés John SELDEN en un libro cuyo título es igualmente expresivo: *Mare Clausum*,

publicado sólo en 1635. Pero el principio de la libertad de los mares terminó por imponerse; los Estados fueron restringiendo sus pretensiones sobre los mares y limitándolas a una franja de mar adyacente a sus costas. A comienzos del siglo XIX el principio de la libertad de los mares quedaba definitivamente establecido.

El régimen jurídico de la alta mar fue codificado por la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar (1958), cuyas disposiciones son, según se expresa en su Preámbulo, "declaratorias en términos generales de los principios establecidos de derecho internacional". Más tarde dicho régimen fue ampliado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982).

La alta mar no puede ser apropiada. Ningún Estado puede pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. Ella está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar comprende, entre otras, las siguientes libertades:

- la libertad de navegación,
- la libertad de sobrevuelo,
- la libertad de tender cables y tuberías submarinos,
- la libertad de pesca, y
- la libertad de investigación científica.

Estas libertades deben ejercerse teniendo en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar. La alta mar debe ser utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

Estados costeros resienten la pesca intensiva de poblaciones de peces transzonales o altamente migratorios que realizan países de aguas distantes en *zonas de alta mar* adyacentes a zonas sometidas a su jurisdicción nacional. Esta pesca intensiva puede afectar los rendimientos de pesca de estas especies en las zonas económicas exclusivas de dichos Estados. El 4 de agosto de 1996 se firmó un Acuerdo relativo a la conservación y ordenación de tales especies.

Situación de los Estados sin litoral

Los Estados sin litoral tienen derecho de acceso al mar y desde el mar. Para este fin, gozan de libertad de tránsito, a través de los Estados intermedios, por todos los medios de transporte.

Las condiciones y modalidades para el ejercicio de la libertad de tránsito deberán ser convenidas mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales. Los Estados de tránsito, en el ejercicio de su plena soberanía sobre el territorio, podrán tomar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos y facilidades otorgados a los Estados sin litoral no lesionen en forma alguna sus intereses legítimos.

La contaminación del medio marino se ha agudizado en los últimos años: buques petroleros lavan sus cisternas en alta mar; buques de todas clases botan en ella sus basuras y aguas servidas; navios nucleares han vertido en alta mar desechos radiactivos. Por otra parte, los accidentes de navegación de los buques cisternas presentan un serio peligro de contaminación del medio marino. El naufragio del buque cisterna *Torrey Canyon*, que contenía casi 120.000 toneladas de petróleo crudo, a siete millas de la costa inglesa, demostró la magnitud del problema. La Convención de Londres sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (1954) y la Convención de Londres sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias (1972), entre otras, establecen normas destinadas a evitar la contaminación del medio marino. La Convención sobre el Derecho del Mar dispone que los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino en general. Su parte XII establece disposiciones al respecto.

En cuanto a la jurisdicción sobre buques que navegan en alta mar, éstos están sometidos a la jurisdicción exclusiva del Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar. Está prohibido a los demás Estados ejercer respecto de dichos buques actos coercitivos o de policía, como arrestar a un criminal que se encuentra a bordo. Este principio general admite excepciones en algunos casos previstos en la Convención sobre el Derecho del Mar y en otros tratados internacionales. Estas excepciones sólo se aplican a los buques mercantes, no a los buques de guerra. Estos últimos gozan de *completa* inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado extranjero.

La Convención sobre el Derecho del Mar dispone que en *caso de abordaje* en alta mar, es decir, en caso de que un

buque embista a otro, los procedimientos judiciales en contra de las personas presuntamente responsables sólo podrán iniciarse ante los tribunales del Estado del pabellón o ante los del Estado de que dichas personas sean nacionales. Los casos excepcionales en los que se permite la intervención sobre buques en alta mar son:

- piratería,
- persecución inmediata,
- visita y registro, y
- autorización concedida por tratado.

Nacionalidad de los buques

Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen derecho a que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar. Cada Estado establece los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro y para que tengan derecho a enarbolar su pabellón. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar.

Esta libertad de los Estados para establecer las condiciones de registro ha permitido a algunos Estados fijar condiciones tan indulgentes que sus banderas han pasado a ser "banderas de conveniencia". Es, por ejemplo, el caso de Liberia, Panamá y Honduras, países que registran gran tonelaje marítimo. Algunos armadores registran sus buques en esos países para evadir las leyes sociales y tributarias de su propio Estado y colocarse bajo la legislación y el control -más ventajosos- del país de conveniencia. La Convención sobre el Derecho del Mar dispone que "ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque", y que todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón. Sin embargo, la Convención no establece sanción para la infracción de esta norma.

La zona

Más allá de los límites exteriores de las plataformas continentales, que están bajo las jurisdicciones nacionales, yacen los fondos marinos y oceánicos que se encuentran/Mera de estas jurisdicciones. Estos fondos marinos han atraído el interés de los Estados desde que los avances tecnológicos han hecho factible extraer de su suelo y subsuelo recursos minerales, especialmente nódulos polimetálicos, ricos en manganeso, níquel, cobre y cobalto.

En 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución A 2749 (XXV), que inspira el régimen de fondos marinos internacionales establecido en la parte XI de la Convención sobre el Derecho del Mar. La Convención establece la llamada "Zona", que comprende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo situados más allá de los límites de las jurisdicciones nacionales, y contempla un régimen detallado para el aprovechamiento de los recursos que ella contiene. Este régimen, que ha sido calificado de "revolucionario", suscitó resistencia de parte de países industrializados, algunos de los cuales se abstuvieron de firmar la Convención hasta que dicho régimen fue modificado.

Este régimen ha tratado que la Zona no llegue a ser un campo de competencias egoístas en perjuicio de los Estados que, por ahora, no tienen equipos ni medios económicos para aprovechar sus recursos. La Convención sobre el Derecho del Mar proclama que la Zona y sus recursos "*son patrimonio común de la humanidad*".

De este principio la Convención deriva tres consecuencias: No apropiación, Utilización pacífica, y Explotación en beneficio de la humanidad.

La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, que tiene su sede en Jamaica, es la organización por medio de la cual los Estados partes organizarán y controlarán las actividades de la Zona. Sus órganos principales son: la Asamblea, el Consejo, la Secretaría y la Empresa. Esta última es el órgano operativo que realizará actividades en la Zona, así como el transporte, tratamiento y comercialización de los minerales extraídos de ella. Las actividades en la Zona pueden ser realizadas directamente por la Empresa o, en asociación con ella, por Estados, empresas estatales, personas naturales o jurídicas, o consorcios.

La Autoridad debe establecer un mecanismo para la distribución equitativa de los beneficios financieros derivados de las actividades en la Zona, tomando especialmente en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo. La Convención contempla una *Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar* para decidir controversias relativas a la Zona.

Los Estados Unidos y otros países industrializados se mostraron insatisfechos del régimen de gestión de recursos de la Zona. Objetaron las obligaciones impuestas a los futuros contratistas de financiar y transferir tecnología a la Empresa, las limitaciones a la explotación con el fin de proteger a los productores terrestres y el sistema de toma de decisiones que no les daba mucha influencia. Se abstuvieron por ello de firmar o de ratificar la Convención sobre el Derecho del Mar. Con el fin de inducir a los países industrializados a participar en la Convención, el Secretario General de las Naciones Unidas tomó la iniciativa de convocar a reuniones oficiosas de consulta destinadas a examinar modificaciones al régimen de fondos marinos. Estas consultas llevaron a la adopción por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1994 de un Acuerdo relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención. Este Acuerdo introdujo en la Parte XI cambios sustanciales que tratan de satisfacer los intereses de los países industrializados. Un *Anexo* al Acuerdo trata materias tales como las funciones de la Empresa, la adopción de decisiones, la transferencia de tecnología y la política de producción.

Aunque algunas compañías han identificado sitios promisorios, aun no se inicia la explotación de los minerales de los fondos marinos. La demanda de metales que se encuentran en los nódulos de manganeso, especialmente níquel y cobre, puede satisfacerse durante algún tiempo por fuentes terrestres. Además, existen minerales y otros recursos en los fondos marinos de las zonas económicas exclusivas y plataformas continentales de varios países.

Soberanía en el espacio ultraterrestre

El espacio ha llamado la atención desde el inicio de los tiempos y la obsesión del hombre por los astros, a los que muchas veces, se les consideró como Dioses. Posteriormente, en la época de los filósofos clásicos como Platón y Cicerón se hablaba de viajes espaciales; y esta fascinación se extiende hasta nuestros días, pero fue sólo hasta bien entrado el siglo XX que los juristas comenzaron a preocuparse de la regulación del espacio.

En 1932 el jurista VLADIMIR MANDL escribió una monografía sobre el Derecho en el espacio en la que plantearía algunos de los problemas prácticos que suscitarían las actividades en el espacio. Debemos considerar la fecha en la que publicó tal monografía, varias décadas adelantado al lanzamiento del primer satélite artificial, el Sputnik Alpha (en 1957).

La era espacial desde la perspectiva jurídica comienza en 1958, cuando Estados Unidos en la Asamblea General de Naciones Unidas señaló que las naciones no eran más que exploradoras y no colonizadoras del espacio. Cuestión muy lejana a la realidad actual, en la que diariamente nos relacionamos con la actividad espacial, ya sea cuando consultamos por el tiempo (satélites meteorológicos), como cuando vemos algunos eventos en televisión que son transmitidos vía satélite o para efectos de optimizar la navegación de los buques e incluso al consultar imágenes satelitales, etc.

Lamentablemente, no toda la actividad espacial entraña ventajas para el hombre, puesto que existe la posibilidad fáctica de que el espacio sea utilizado para fines no-pacíficos e incluso la utilización pacífica se encuentra clasificada como una actividad ultra-peligrosa, lo que afecta el estándar de cuidado aplicable a la responsabilidad internacional.

Asimismo, cabe mencionar que, a pesar de que el hombre aún realiza funciones de mera explotación y utilización del espacio, cada vez se acerca más la posibilidad de la extracción de recursos naturales de los cuerpos celestes y del espacio mismo; a la vez que, han ido aumentando los actores capaces de actuar en el espacio ultraterrestre, a tal punto que hoy no hablamos sólo de Estados, sino también de conglomerados como la Agencia Espacial Europea y de empresas privadas como Virgin Galactic que se dedican al turismo espacial y prontamente incluso hará vuelos *chárter* para la NASA.

En cuanto a las reglas generales sobre el espacio ultraterrestre cabe mencionar que no es un ámbito absolutamente zanjado, se caracteriza por tener una regulación exigua, excesivamente vaga y generalista, y con normas que no cuentan con carácter de autoejecutable. No obstante esto, en 1957 el autor JENK ya sostenía el principio de libertad

del espacio, el que fue reafirmado por las dos potencias espaciales del momento. Este principio mantiene su vigencia hasta la fecha, pero debe tenerse en mente que, la libertad del espacio no implica su desregulación y que han sido varios los Estados que han intentado llegar a acuerdos y convenios contrarios a este principio.

Ejemplos de normas y resoluciones que regulan el espacio ultraterrestre

- 1958. Res. 1348 (XIII) de la AG de N.U. que creó un comité *ad hoc* sobre la utilización pacífica del espacio ultraterrestre. Tal Comité fue reemplazado en 1959 por un órgano permanente por la res. 1472 (XIV).
- 1963. Res. 1884 (XVIII) de la AG de N.U que insta a los Estados a no poner en órbita alrededor de la tierra ningún objeto portador de armas nucleares u otra clase de armas de destrucción en masa, ni a emplazar tales armas en los cuerpos celestes.
- 1963 Res. 1962 (XVIII) de la AG de N.U que contiene la Declaración sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre. Entre otros aspectos se regula la igualdad para los Estados en vistas a la exploración y utilización del espacio.
- 1966. Res. 2222 (XXI) de la AG de N.U. que contiene el tratado sobre los principios jurídicos que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y los cuerpos celestes.
- 1968. Acuerdo sobre salvamento y devolución de astronautas y devolución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre
- 1972. Convenio sobre responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales
- 1974. Convenio sobre registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre
- 1979. Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y los cuerpos celestes (este tratado fue un fracaso por falta de ratificaciones)
- 1982. Res. A/37/92 de la AG de N.U. sobre los principios que rigen la utilización por los Estados de satélites artificiales terrestres para los fines de la televisión directa internacional.
- 1986. Res, A/41/65 de la AG de N.U. sobre los principios que rigen la teledetección.
- 1992. Res. A/47/68 de la AG de N.U. sobre la utilización en el espacio de las fuentes de energía nuclear.
- 1996. Res. A/51/122 sobre la cooperación internacional en la explotación y utilización del espacio en beneficio del interés de todos los Estados.

Uno de los puntos interesante a considerar es que según el art. 1 del tratado general del espacio ultraterrestre que establece su régimen jurídico y afirma que tal espacio, la luna y los cuerpos celestes pertenecen a toda la humanidad, lo que se traduce en:

- 1) Exploración y utilización del espacio ultraterrestre en beneficio de todos los Estados
- 2) Exclusión de la soberanía
- 3) Libertad de exploración y utilización
- 4) Desmilitarización

Uno de los problemas que se suscitan está dado por la definición de lo que es el objeto de regulación, el espacio ultraterrestre, y principalmente desde dónde inicia tal espacio (la cota inferior) puesto que hay que considerar la regulación sobre el Derecho aéreo y los derechos de los Estados sobre el espacio supra yacente.

Lo cierto, es que no existe una definición unitaria y sólo hay una serie de principios o formas de delimitación que pueden apuntar a una altura fija en kilómetros o millas, el límite de la atmósfera, la altura hasta la que es posible la navegación aérea, la altura hasta la que se manifiesta el fenómeno de la gravedad de la tierra, etc.

Otro punto, es delimitar que es la órbita geoestacionaria, que tiene especial relevancia para el posicionamiento y utilización de satélites artificiales. Tampoco hay una definición unitaria, pero se suele apuntar hacia los 36000 kilómetros desde la superficie. Actualmente se estima que tal espacio tiene una capacidad para albergar 1800 satélites sin riesgo de colisión. No obstante esto, según el art. 8 del tratado general sobre el espacio ultraterrestre, los objetos lanzados al espacio no tendrán nacionalidad (regla opuesta a la del Derecho del mar), pero el Estado en cuyo registro figure el objeto retendrá su jurisdicción y control de tal objeto mientras se encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste.