

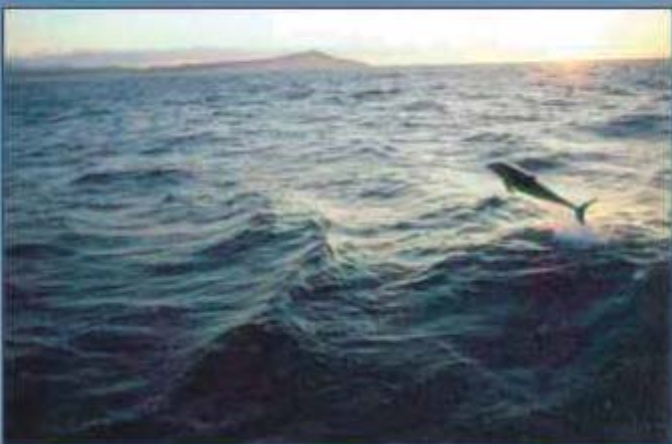
Ley Internacional

Durante los días 3 y 4 de febrero de 2003, se desarrollo en las instalaciones de la Escuela Superior de Guerra el Noveno Seminario sobre la Ley Internacional del Mar, dirigido a los alumnos del Curso de Estado Mayor CEM-2003, con el propósito de capacitarlos para interpretar las normas del Derecho Internacional Marítimo y aplicarlos en el desempeño de sus funciones en la protección de los intereses marítimos de Colombia.

El evento contó con el apoyo del Comando de la Armada Nacional, el Colegio de Guerra Naval de Estados Unidos y la Dirección General Marítima, mediante el aporte de conocimientos y experiencias plasmados en ponencias acertadamente expuestas por parte de los conferencistas CF Luis Serrato Urrego de Dimar y los señores oficiales del Instituto Norteamericano, coronel del Ejército Frederick Borch III y capitán de Fragata de Guardacostas Don Rose.

En el desarrollo de la temática programada, el propósito principal, consistió en proveer un intercambio de información e ideas sobre la Ley Internacional y la manera como se aplica en el mar, ya sea en paz o en un conflicto armado por parte de EU.

Durante el seminario se abordaron los siguientes temas: Colombia y la Ley Internacional del Mar, La Ley Internacional y el uso de la fuerza, Aplicación de la Ley en el mar, Ley del conflicto armado, Operaciones de intercepción marítima, Reglas de encuentro y Operación Enduring Freedom (Afganistán).



del Mar

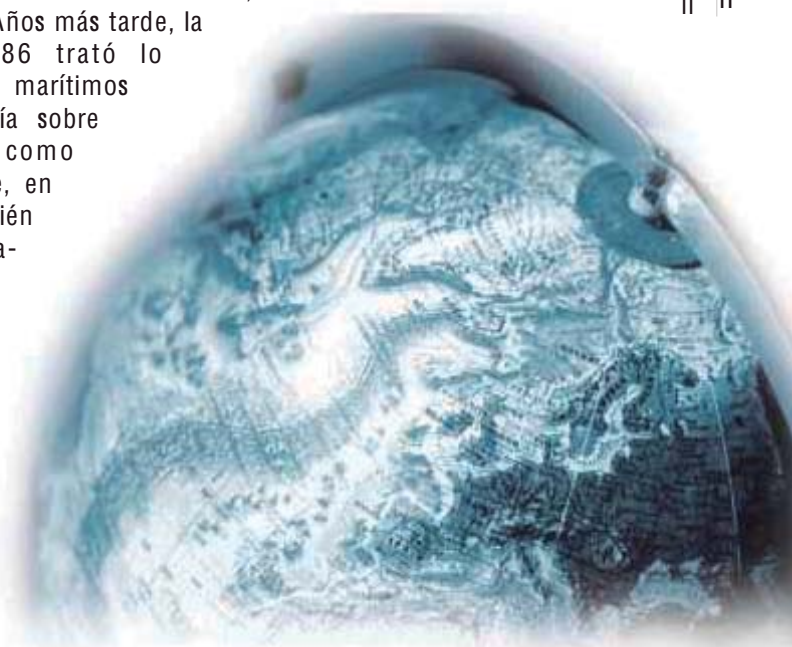


COLOMBIA y la ley internacional del mar

El tema fue presentado el señor capitán de fragata Luis Edilberto Serrato Urrego, representante de la Dirección Marítima. De su interesante ilustración se observó que la Ley del Mar está constituida por principios universales constitucionarios que han sido alimentados por la historia de la humanidad y han sido plasmados en convenciones, inspirados por el deseo de solucionar las controversias con miras al mantenimiento de la Paz y de la Justicia para todos los pueblos del mundo, equilibrando el goce de los derechos y benéficos del mar.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), ha recopilado todos estos aspectos del Derecho del Mar. Colombia desde sus primeros años como república se ha preocupado por tener unas normas y leyes para regular el uso del mar, los decretos de Bolívar establecieron la primera aproximación al Derecho Marítimo. En 1853 una junta expide una ley sobre mar territorial, transporte y recursos. Años más tarde, la Constitución de 1886 trató lo referente a espacios marítimos territoriales y soberanía sobre cayos e islas, así como fronteras. Por su parte, en 1932 se legisló también sobre derechos aduaneros y mar patrio.

En 1947 el presidente de Chile, Gabriel González Videla,



Ley Internacional del Mar

declaró internacionalmente la soberanía de Chile en su mar territorial. El decreto supremo 781 de Perú declaró la soberanía de este país en su plataforma continental y en un mar de 200 millas. En agosto de 1952, Chile, Ecuador y Perú suscribieron la Declaración de Santiago mediante la cual se declaró la soberanía y jurisdicción exclusiva de estos países sobre una zona adyacente de 200 millas desde la costa (Comisión Permanente del Pacífico Sur).

De esta manera, entre 1965 y 1979 siete países latinoamericanos en total proclamaron su soberanía sobre 200 millas marinas. Aunque Colombia fue patrocinador de esta iniciativa, nunca quedó consignado en nuestra Constitución Política. En mayo de 1970 se lleva cabo la Declaración de Montevideo donde se acuña la expresión mar patrimonial. En junio de 1972, naciones caribeñas suscriben la Declaración de Santo Domingo de 1972 mediante la cual acuerdan extender su soberanía hasta una zona adyacente de mar de 12 millas. En el Seminario Regional de los

Estados Africanos Sobre el Derecho del Mar llevado a cabo en Jaunde, Camerún, países africanos y asiáticos apoyaron la tesis de jurisdicción estatal hasta 200 millas. La expresión zona económica exclusiva se acuñó en la Reunión del Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana, celebrada en Addis Abeba, Etiopía. Paralelamente, en la Conferencia de Argel, 65 estados no alineados reconocieron la zona económica exclusiva de 200 millas.

En 1958 Colombia participó en la Conferencia de Ginebra donde se aborda la discusión sobre mar territorial y zona contigua; Colombia firmó la Convención, pero no la ratificó. La Convención sobre plataforma continental fue firmada por Colombia y ratificada en 1962. La Convención sobre alta mar fue firmada, mas no ratificada. La Convención sobre pesca y conservación de recursos vivos fue firmada por Colombia y ratificada en 1963.

Años más tarde, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Colombia firmó, mas no ha ratificado aún.

Ley 10 de 1978 y el decreto 2324 de 1984 asimilaron algunos de los conceptos consignados en las convenciones y los introdujeron en la legislación nacional. En particular, la ley 10 discrimina los espacios marítimos como mar territorial y zona económica exclusiva, mientras que el decreto regula las actividades marítimas y las funciones de la Dirección General Marítima.

Finalmente, a este respecto, la Convención de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar efectuada en Montego Bay, Jamaica en 1982 incorpora definitivamente la tesis de 200 millas para zona económica exclusiva. Así no haya sido ratificada por la totalidad de los países, entrará en plena vigencia con la ratificación mínima de 60 países. De ahí se enmarcan algunas definiciones de nuestras fronteras marítimas con países vecinos, bajo argumentos de mar territorial y zona económicamente exclusiva.



De lo anteriormente expuesto, se extraen algunas conclusiones sobre la posición jurídica nacional en torno al mar:

- Colombia se enmarca en el Derecho Internacional del Mar.
- Asume y promueve posiciones regionales de interés común.
- Ha manifestado su Interés en desarrollar un sistema legal propio de acuerdo con el interés nacional y coo-perativo con la Convemar nacional, internacional y regional.

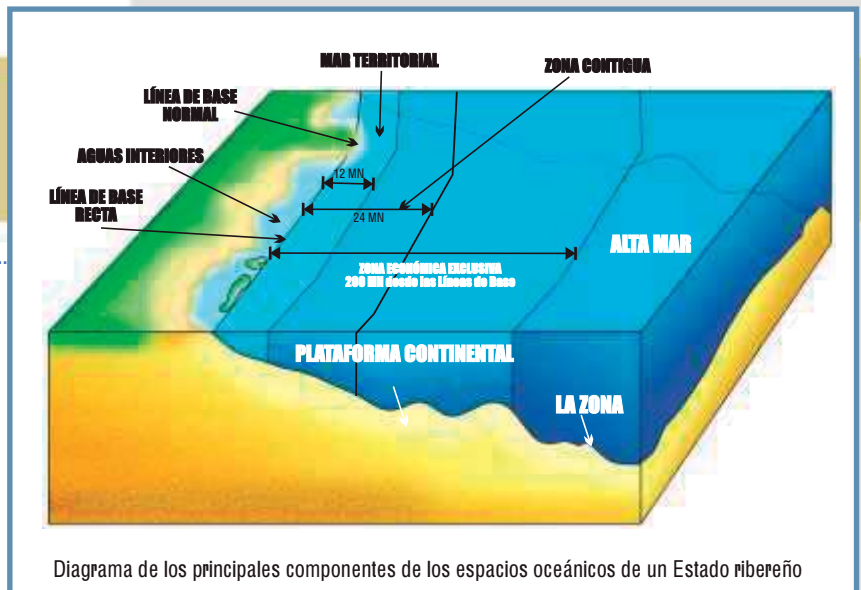
El alcance de la Convemar ha permitido definir y regular áreas jurisdiccionales, protección y preservación del medio marítimo, investigación científica marina, desarrollo y transmisión de tecnología marina, solución de controversias y plataforma continental. Estos conceptos han sido asimilados en la legislación nacional través de los siguientes instrumentos:

- Constitución Nacional (Art. 101).
- Ley 10 de 1978 (espacios marítimos).
- Decreto 1436/84 (líneas base recta-USA).
- Decreto ley 2324 de 1984 (Dimar).

APLICACIÓN de la ley en el mar

Instructor en el Departamento de Leyes y Políticas del Océano de la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos

¿Por qué es importante la aplicación de la Ley en el mar? Es importante porque permite preservar la estabilidad interna, prevenir delitos sin fronteras, controlar los buques abanderados y preservar los recursos naturales.. Si las fronteras no son seguras no podrá haber estabilidad y el crimen puede actuar a su



antojo. Hay delitos globales que exigen el compromiso de la comunidad internacional para erradicarlos, como el narcotráfico, la esclavitud, la piratería, las transmisiones no autorizadas y el terrorismo. Hay obligación de parte de los estados costeros de ejercer presencia y control para erradicarlos.

Todo país tiene derecho de abanderamiento para sus buques, los cuales se someten a su jurisdicción. El mundo espera que cada país tenga capacidad para ejercer su control mediante la aplicación de la Ley del Mar.

Se plantea el problema de la jurisdicción. Se la define como la capacidad de controlar legalmente a una persona o un buque. En un sentido más amplio, en el mar se difiere de la de tierra. En el océano tiene tres connotaciones relevantes:

- Persona (nacionalidad del actor o víctima).
- Lugar (localidad del acto o de su consecuencia).
- Acto (calidad del delito, nacional o global).

La facultad de aplicación de la ley debe estar delimitada por circunstancias de racionalidad, reciprocidad y cortesía.

La acepción de lugar indica la necesidad de establecer el estado de abanderamiento del buque. La de lugar asocia la Ley con el sitio donde se comete y la de acto obedece a la aplicación de estatutos conforme a la agresión cometida.

En cuanto a la jurisdicción sobre persona-buque, la Convención del Mar en su artículo 91 establece que

cada estado determina los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tenga el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el estado y el buque. No obstante, se ha planteado la problemática de los estados que comprometen su bandera como “estados de conveniencia”.

El artículo 92 establece que los buques navegarán bajo el pabellón de un solo estado y salvo en casos excepcionales, estarán sometidos en alta mar a la jurisdicción exclusiva de dicho estado. De la misma manera, el buque que navegue bajo los pabellones de dos o más estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

En relación con la jurisdicción, en aguas interiores los buques de guerra del país ribereño tienen plena jurisdicción para que las autoridades suban y hagan cumplir las leyes. Si el buque visitado no está afectando la paz, el estado no debe interferir con sus actividades.

En el mar territorial, hasta las 12 millas, el estado tiene la misma autoridad que en aguas interiores. Hay paso inocente, es decir, que si no hay la intención de ingresar a aguas interiores se puede transitar sin ser molestado. En esta franja territorial el estado puede regular:

- Seguridad en la navegación.
- Protección de las ayudas a la navegación.

- Protección de cables y tuberías.
- Recursos vivos y pesca.
- Contaminación.
- Investigación científica marina.
- Regímenes fiscales, de inmigración, sanitarios y de Aduana.

La zona contigua se extiende a lo largo de 12 millas desde el mar territorial. En esta zona el estado sólo puede hacer cumplir leyes sobre aspectos fiscales, de sanidad, de inmigración y de aduana. De otra manera, el buque tiene los mismos derechos de navegación que en alta mar.

En la zona económica exclusiva el estado puede abordar sin consentimiento un buque y regular lo referente a estos aspectos:

- Recursos (pesca, minerales, etc.).
- Islas artificiales.
- Estructuras.
- Investigación científica marina.
- Contaminación.

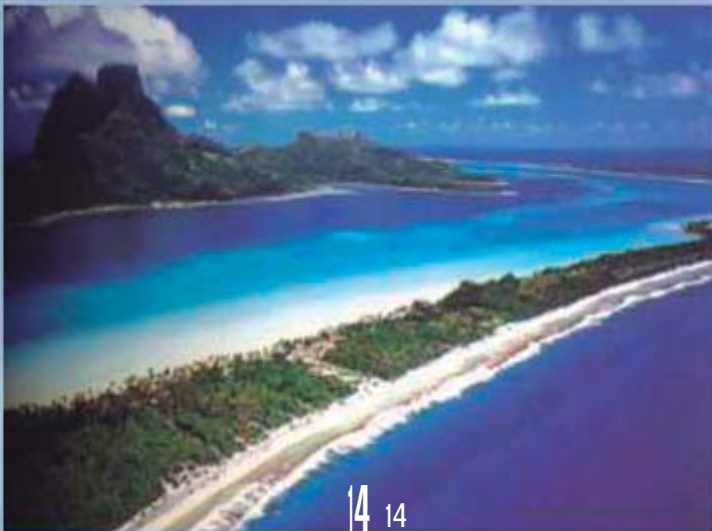
De otra manera, es decir, en otros aspectos, tiene el régimen de navegación de alta mar.

Las libertades en alta mar abarcan:

- Navegación.
- Sobrevuelo y tránsito en inmersión.
- Tendido de cables submarinos.
- Tuberías.
- Islas artificiales e instalaciones.
- Pesca.
- Investigación científica marina.

Hay un aspecto interesante en materia de jurisdicción y es lo concerniente a la situación de buques fuera del mar territorial y en especial, sobre excepciones a la jurisdicción del estado de abanderamiento. Esto involucra:

- Se aplica en la zona contigua y zona económica exclusiva.



- Es conducente el derecho de visita.
- Puede darse la persecución en caliente.
- Cuando hay presencia constructiva.
- Cuando media el consentimiento del estado de abanderamiento.
- Cuando media el consentimiento del capitán Del buque.

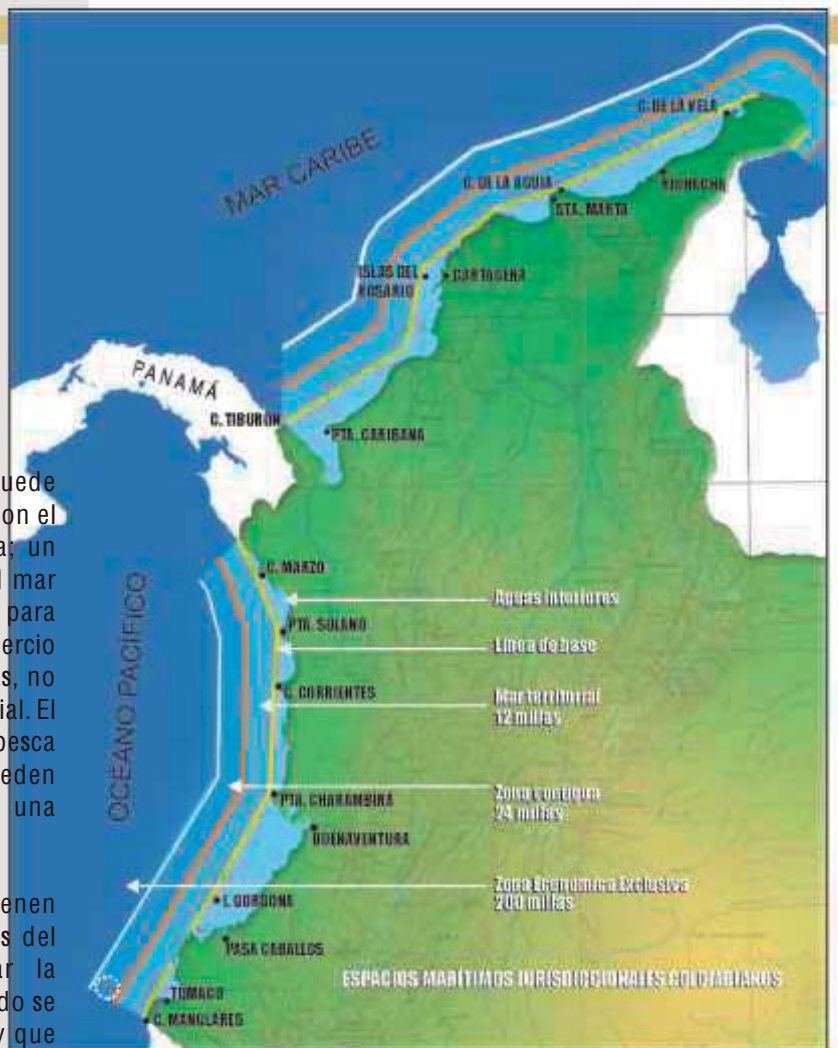
Se plantea ahora la inquietud sobre cómo se puede abordar un buque de otra bandera. De acuerdo con el artículo 110 de la Convemar, Derecho de Visita; un buque del gobierno puede abordar más allá del mar territorial los buques extranjeros si hay razón para pensar que es pirata, está involucrado con el comercio de esclavos, efectúa transmisiones no autorizadas, no tiene nacionalidad o tiene la misma del buque oficial. El Derecho de Visita no cobija el narcotráfico ni a la pesca ilegal pero si el buque no tiene bandera sí. Se pueden abordar sólo para verificar la existencia de una actividad sospechosa o chequear la nacionalidad.

Persecución en caliente. Es una facultad que tienen buques de guerra, aeronaves militares y buques del gobierno, mediante la cual pueden iniciar la persecución en las aguas del país. Se aplica cuando se considera que ha habido violación de la Ley. Hay que avisarle al buque sospechoso que se detenga dentro de la jurisdicción. Puede haber relevos entre unidades perseguidoras, debe existir contacto visual o electrónico con el posible infractor, debe ser continua la actividad y termina en el mar territorial de otro estado.

Se puede perseguir un buque nodriza que no esté en la jurisdicción si y sólo si el buque contacto comete violación en la jurisdicción y hay razones para creer que delinquen en conjunto.

Cabe apuntar que en cuanto a la autoridad de los estados en aguas territoriales extranjeras, ésta sólo tiene lugar siempre y cuando medie una autorización del respectivo Estado ribereño.

En relación con el abordaje consentido, éste se da



siempre y cuando exista la expresa y voluntaria autorización del capitán del buque, ocurre sólo en aguas internacionales y ha de llevarse a cabo por buques plenamente identificados como al servicio de un estado. El propósito es estrictamente limitado por lo que consienta el capitán, el estatus legal de los oficiales es de “invitados” y los mismos conservan el derecho inherente de autodefensa. La jurisdicción como acto conlleva la aplicación de un estatuto, incluyendo la hora y el tipo de violación.