

Fabián  
Ramírez Cabrales  
EDITOR

La regulación del  
derecho al paso inocente  
de buques extranjeros  
que naveguen por mar  
territorial colombiano

PROPUESTA  
NORMATIVA

ARMADA DE COLOMBIA

INSTITUTO LATINOAMERICANO  
DE ALTOS ESTUDIOS





**LA REGULACIÓN DEL DERECHO AL PASO INOCENTE  
DE BUQUES EXTRANJEROS QUE NAVEGUEN  
POR MAR TERRITORIAL COLOMBIANO  
PROPUESTA NORMATIVA**





LA REGULACIÓN DEL DERECHO AL PASO INOCENTE  
DE BUQUES EXTRANJEROS QUE NAVEGUEN  
POR MAR TERRITORIAL COLOMBIANO  
PROPUESTA NORMATIVA

Fabián Ramírez Cabrales  
Editor

Armada de Colombia  
Instituto Latinoamericano de Altos Estudios –ILAE–

Queda prohibida la reproducción por cualquier medio físico o digital de toda o una parte de esta obra sin permiso expreso del Instituto Latinoamericano de Altos Estudios –ILAE–.

Publicación sometida a evaluación de pares académicos (*Peer Review Double Blinded*).

Esta publicación está bajo la licencia Creative Commons Reconocimiento - NoComercial - SinObraDerivada 3.0 Unported License.



#### ENTIDADES COLABORADORAS



ISBN (edición electrónica) 978-958-5535-65-7  
ISBN (edición impresa) 978-958-5535-64-0

© FABIÁN RAMÍREZ CABRALES (editor), 2021  
© Armada de Colombia, 2021  
© Instituto Latinoamericano de Altos Estudios –ILAE–, 2021  
Derechos patrimoniales exclusivos de publicación y distribución de la obra  
Cra. 18 # 39A-46, Teusaquillo, Bogotá, Colombia  
PBX: (571) 232-3705, FAX (571) 323 2181  
www.ilae.edu.co

Composición: HAROLD RODRÍGUEZ ALBA

Cubierta: *Barrera de arrecife al norte de Santa Catalina*  
Guardas: *Cayo Tres Hermanos y Old Providence*  
con fotografías de LEÓN FELIPE JIMÉNEZ INFANTE - Altano Project

Diseño de carátula y edición electrónica: Editorial Milla Ltda. (571) 702 1144  
editorialmilla@telmex.net.co

Editado en Colombia  
*Published in Colombia*

*El editor FABIÁN RAMÍREZ CABRALES  
agradece a los coautores la oportunidad de evocar la memoria y legado  
de su padre, Coronel (RA) CLÍMACO RAMÍREZ QUINTERO q. e. p. d.*



# Contenido

AGRADECIMIENTOS	13
PRÓLOGO	15
PRESENTACIÓN	19
INTRODUCCIÓN	21
CAPÍTULO PRIMERO	
ANTECEDENTES	24
I. Recorrido histórico	27
II. Los proyectos colectivos de codificación del derecho de paso inocente	38
III. Conclusiones	49
Bibliografía	51
CAPÍTULO SEGUNDO	
RÉGIMEN JURÍDICO DEL MAR TERRITORIAL CON RESPECTO AL DERECHO DE PASO INOCENTE	56
I. Consideraciones previas	57
A. Derecho de aproximación y derecho de visita	59
1. Del Estado de abanderamiento	60
2. Del Estado ribereño	60
B. El derecho de persecución	61
1. Del Estado de abanderamiento	61
2. Del Estado ribereño	62
II. El derecho de paso inocente en el derecho internacional: entre la soberanía de los Estados y el derecho de navegación por los mares	64

III.	La costumbre internacional en el derecho de paso inocente	73
A.	Casos y eventos para buques con migrantes en vulnerabilidad	84
B.	Casos de la interpretación de tratados que restringen derechos de navegación por ríos internacionales y aguas interiores	85
C.	Casos en los que se permite reconocer el derecho de paso inocente de buques de guerra por aguas territoriales	86
IV.	Paso inocente por aguas archipelágicas	87
V.	Aguas interiores	91
VI.	Acceso a las aguas interiores y a los puertos en derecho de paso inocente	97
VII.	Acceso a bahías en derecho de paso inocente	100
VIII.	Acceso a radas en derecho de paso inocente	101
IX.	Jurisdicción penal en el derecho de paso inocente	102
X.	Jurisdicción civil y administrativa en el derecho de paso inocente	105
XI.	Las jurisdicciones según las inmunidades de los buques ante las correspondientes medidas del Estado ribereño con respecto al derecho de paso inocente	118
XII.	Régimen jurídico de los puertos en Colombia con relación al derecho de paso inocente	120
	Bibliografía	125

### CAPÍTULO TERCERO

	LA CONDICIÓN DEL BUQUE PARA EL DERECHO DEL PASO INOCENTE	136
I.	Consideraciones previas	137
II.	La definición de buque en el derecho de paso inocente	152
III.	De las propiedades que identifican a los buques, sus tipos y la situación jurídica con respecto al paso inocente	154
IV.	Particularidades para los buques públicos	159
V.	Particularidades para los buques privados	169
VI.	Conclusiones	178
	Bibliografía	181

## Contenido

### CAPÍTULO CUARTO

#### UNA REGULACIÓN NORMATIVA DEL DERECHO DE PASO INOCENTE

#### 34 AÑOS DESPUÉS DE LA FIRMA DEL CONVENIO DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR (LA LEY ESPAÑOLA DE 2014)

	190
I. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, una importante ley, ¿pendiente (aún) de desenlace?	191
II. Del derecho de paso inocente por el mar territorial español de los buques que no son de Estado ni de guerra	194
A. Una cuestión previa: de la naturaleza jurídica del mar territorial	194
B. Buques de Estado y buques de guerra	203
C. Concepto (básico) del derecho de paso inocente	204
D. Criterios para considerar el paso como “no inocente”	206
E. La suspensión del derecho de paso inocente	210
F. Tasas y gravámenes a imponer sobre los buques en paso inocente	212
G. Buques que comportan riesgos especiales	212
H. Limitaciones al ejercicio de la jurisdicción civil y penal del Estado ribereño	213
I. El mar territorial “de los estrechos”	215
III. El derecho de paso inocente por el mar territorial español de los buques de Estado, incluidos los buques de guerra	220
A. Buques de Estado y buques de guerra (remisión)	220
B. El derecho de paso inocente de los buques de guerra, una cuestión controvertida	223
C. La Ley española de Navegación Marítima y, a la postre, el derecho español en vigor sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra	230
IV. Sobre el desenlace de la ley de navegación marítima	238
Bibliografía	240



CAPÍTULO QUINTO	
PROPUESTA PARA LA REGULACIÓN DEL DERECHO	
DE PASO INOCENTE EN EL MAR TERRITORIAL COLOMBIANO	248
I. Ámbitos de regulación en el derecho de paso inocente	249
II. Identificación de los escenarios de regulación	
en el derecho de paso inocente	254
A. Escenario de conjugación simultánea	
de regulación y escenarios de reglamentación	256
B. Escenarios de regulación	256
C. Escenarios de reglamentación	258
III. Cuerpo normativo para la regulación del derecho	
de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial	259
Bibliografía	290
ANEXOS	294
I. Tipologías de buque y estadísticas de arribos 2017 y 2018	295
II. Instrumentos internacionales	313
LOS AUTORES	334

## Agradecimientos

Este libro resultado de investigación fue posible gracias al Convenio de aportes n.º 877 entre el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, la Armada de Colombia y la Fiduciaria Previsora S. A., vocera del patrimonio autónomo Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia, la Tecnología y la innovación “Francisco José de Caldas”. De igual manera, fueron vitales los aportes de la Universidad Libre de Cartagena y la Universidad de Murcia (España) e investigadores destacados como el Dr. JAIME RODRIGO DE LARRUCEA, un ser fatalistamente optimista en este propósito. En este conjunto, quisiera destacar a valiosos seres humanos como la Dra. ZILATH ROMERO-GONZÁLEZ, quien desde el principio apoyó esta iniciativa vinculando a sus mejores investigadores, como el Dr. ALEJANDRO MACHADO JIMÉNEZ y el asistente de investigación DANIEL PACHECO. En un mismo tenor y respondiendo a la globalización del conocimiento, agradezco los aportes del Dr. CESÁREO GUTIÉRREZ ESPADA y de la Dra. MARÍA JOSÉ CERVELL HORTAL, cuya experiencia y conocimiento emanado desde la península ibérica nos aportaron valiosos puntos de vista a la consolidación de esta obra.

Por supuesto al señor Almirante GABRIEL ALFONSO PÉREZ GARCÉS, Comandante de la Armada Nacional, cuyo pensamiento de innovación y apuesta a la gestión del conocimiento son una garantía para seguir en este propósito. También es una oportunidad para destacar la gestión del señor Vicealmirante ANDRÉS VÁSQUEZ VILLEGAS, quien allanó las condiciones para vincular a la Armada con la sociedad y los actores de la investigación en Colombia a través de este tipo de convocatorias. Consolidando estas bases, al señor Mayor General de I. M. OSCAR EDUARDO HERNÁNDEZ DURÁN cuyo destacado liderazgo garantizó este derrotero. Desde el *Alma Mater* de la Armada Nacional al señor Contralmirante FRANCISCO HERNANDO CUBIDES GRANADOS.

Dando continuidad a este propósito al señor Contralmirante HARRY ERNESTO REYNA, Contralmirante JUAN RICARDO ROZO OBREGÓN y Capitán de Navío JOHN HENRY RUIZ MURCIA. También, al señor Capitán de Navío WILLIAM TOMÁS PEDROZA NIETO y al Dr. ANDELFO GARCÍA GONZÁLEZ por sus recomendaciones.

Con especial agradecimiento a la Marina de Brasil y a los investigadores del programa de posgrado en Estudios Marítimos de esta Armada amiga, destacando la labor de la Dra. SABRINA EVANGELISTA MEDEIROS y del Capitán de Navío (RA) FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA. Aquí una especial mención al Dr. RODRIGO FERNANDES MORE, profesor del Instituto do Mar, Universidad Federal de São Paulo, quien honrosamente nos aportó el prólogo de esta obra.

De la misma manera, se destaca el apoyo incondicional del Observatorio de Actividades Marítimas y Portuarias y a su directora MARLY MARDINI LLAMAS. También es deber resaltar a la Dirección General Marítima por su apoyo en financiar las discusiones frente al interés marítimo colombiano del patrimonio cultural sumergido y la minería marina y submarina. En esta tarea, los aportes de CARLOS DEL CAIRO HURTADO y de la Capitán de Corbeta ALEXANDRA CHADID fueron vitales. Uniéndose a esta suma de esfuerzos, agradecemos también a la Dra. CLAUDIA GARAY por hacer posible esta socialización del conocimiento científico lograda con gran éxito en la heroica ciudad de Cartagena.

Por último, al Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano, Capitán de Navío JUAN CAMILO FORERO HAUZEUR, al Capitán de Corbeta CÉSAR GRISALES y a LEÓN FELIPE JIMÉNEZ por las hermosas imágenes logradas de nuestro territorio marítimo. En representación de la Marina Mercante de Colombia, al Primer Oficial WILSON BAUTISTA. Del mismo modo, agradecemos a la Dra. MARÍA FERNANDA GONZÁLEZ GUTIÉRREZ y a MÓNICA SÁNCHEZ por las estrategias de comunicación. Del mismo modo, al Capitán de Corbeta ANDRÉS TORRES, a BEITY CAMARGO, Teniente de Corbeta MILLER BRJALDO, a JAIRO MARTÍNEZ y VIVIANA BARRIOS de la Dirección de Investigaciones de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Finalmente, un reconocimiento al Instituto Latinoamericano de Altos Estudios –ILAE–, en especial a su director general ANTONIO MILLA.

---

## Prólogo

---

El Capitán de Navío FABIÁN RAMÍREZ CABRALES nos presenta una obra completa y densa de la que además es editor, sobre el derecho de paso inocente en el mar territorial, que tiene como objetivo fundamentar una “propuesta para la regulación del derecho de paso innovador en el mar territorial colombiano”.

La obra es resultado del proyecto titulado “La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros que navegan por el mar territorial colombiano: propuesta normativa”, aprobado en la Convocatoria 899 de 2018 para la implementación de proyectos I + D + i ARC - 2018 en el Programa Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTeI) en Seguridad y Defensa del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia.

Como una obra completa, los autores presentan de manera exhaustiva todos los fundamentos históricos y desarrollos prácticos de un derecho internacional consuetudinario (el derecho de paso inocente), codificado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar). Esta exhaustividad es una calidad relevante para todos los estudiosos de derecho del mar y, en el caso de esta obra, tiene una nota destacada: Colombia no ha ratificado la Convemar.

Así, los autores FABIÁN RAMÍREZ CABRALES, JAIME RODRIGO DE LARRUCEA y JOSÉ ALEJANDRO MACHADO JIMÉNEZ demuestran en la obra una práctica histórica y consistente en Colombia con el *opinio iuris* necesario para que el derecho de paso inocente pueda ser, como ellos proponen, codificado en el derecho interno colombiano en toda su dimensión jurídica y estratégica, por lo tanto, coherente con la legitimidad y oponibilidad *erga omnes* autorizadas por el derecho internacional general.

Es también, como he dicho, una obra densa, ya que requiere del lector, además de una atención efectiva a todas las notas al pie, la lectura de cada referencia allí indicada, en especialmente de jurisprudencia internacional. En este sentido, la obra cumple una doble y rica función: además de servir de base para una propuesta de regulación del derecho de paso inocente en el mar territorial colombiano, utiliza una sólida doctrina para demostrar, por ejemplo, que algunos aspectos de paso inocente no se consolidan como costumbre internacional, situación que implica en consecuencia prácticas legítimas como la propuesta de la necesidad de autorización previa para el paso inocente de buques de guerra que, según la atenta investigación de los autores, son adoptados por muchos estados ribereños.

El libro está dividido en cinco capítulos. El primer capítulo presenta los fundamentos históricos y la naturaleza consuetudinaria del derecho de paso inocente. En el segundo capítulo se detallan las bases legales y los aspectos multidisciplinarios del régimen jurídico del mar territorial respecto a la conclusión de un paso inocente. El carácter consuetudinario del derecho de paso inocente es relacionado con los elementos de la jurisdicción del Estado ribereño en su dimensión geográfica y material (sobre buques). El tercer capítulo está dedicado a la condición del buque para el derecho de paso inocente. Los autores relacionan la naturaleza jurídica de los buques, sus tipos y clasificaciones con el derecho de paso inocente. El capítulo cuarto analiza la Ley española 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima desde la perspectiva esbozada en los capítulos anteriores, para servir de punto de reflexión para la propuesta normativa realizada en el último capítulo de la obra. En el quinto capítulo, **FABIÁN RAMÍREZ CABRALES**, **JAIME RODRIGO DE LARRUCEA** y **JOSÉ ALEJANDRO MACHADO JIMÉNEZ** presentan el punto más alto del trabajo para el ordenamiento jurídico colombiano: una propuesta completa, integral y detallada para la regulación del paso inocente en el mar territorial colombiano.

En mi país, Brasil, el paso inocente está sujeto a una ley ordinaria (Ley n.º 8617, de 1993), que se interpreta en conjunto con la Convención, que en Brasil tiene jerarquía ordinaria cuando se incorpora al ordenamiento jurídico brasileño en 1995. El derecho de paso inocente es controlado por la autoridad marítima, representada por el Comandante de la Armada, de acuerdo con la Regla de la Autori-

dad Marítima n.º 8 de 2013. El párrafo 0301 define así el derecho de paso inocente en el mar territorial en la legislación brasileña:

Se reconoce, para embarcaciones de cualquier nacionalidad, el derecho de paso inocente en el mar territorial brasileño. El paso inocente debe ser continuo y rápido, y no debe ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Brasil. Incluye la parada y el fondeo, siempre que constituyan incidentes marítimos habituales o se impongan por motivos de fuerza mayor o para prestar asistencia a personas o embarcaciones en peligro en el mar. No comprende el acceso a las aguas interiores ni cuándo acudir a ellas. Las embarcaciones que están haciendo el paso inocente no necesitan una autorización especial de tránsito, de acuerdo con las reglas del derecho marítimo internacional, estando sujetas únicamente a la verificación habitual de la documentación requerida por los acuerdos, normas y convenciones internacionales aplicables, ratificados por el Gobierno brasileño. Los buques de investigación o investigación científica no autorizadas para realizar estas actividades en AJB (aguas jurisdiccionales brasileñas), deben comunicar al Gobierno brasileño, a través de los canales diplomáticos, con al menos noventa días de anticipación, cualquier visita a AJB y puertos brasileños, según lo dispuesto en el Decreto n.º 96.000/1988, y se prohíbe cualquier recopilación de datos o información científica.

Como el lector se dará cuenta, esta obra sin lugar a dudas provocará reflexiones sobre el derecho de paso inocente no solo en Colombia, sino en Brasil y otros Estados.

El responsable de esta instigación intelectual es la calidad de la obra impresa por el editor-autor FABIÁN RAMÍREZ CABRALES y los autores JAIME RODRIGO DE LARRUCEA y JOSÉ ALEJANDRO MACHADO JIMÉNEZ, CESÁREO GUTIÉRREZ ESPADA y MARÍA JOSÉ CERVELL HORTAL.

Invito a todos a leer esta obra. Es muy relevante para el derecho del mar no solo en Colombia, sino en todos los Estados. Felicito y renuevo mis homenajes a los autores, así como también agradezco la oportunidad de leerla con anticipación por la oportunidad de transmitir estas palabras introductorias.

Dr. RODRIGO FERNANDES MORE  
São Paulo, Brasil, 14 de octubre de 2020

\* Profesor del Instituto do Mar, Universidad Federal de São Paulo. Profesor colaborador del Programa de Posgrado en Estudios Marítimos Escuela de Guerra Naval, Armada de Brasil.



---

## Presentación

---

El incremento del comercio marítimo internacional por vía marítima y la proyección de nuevas rutas para la navegación internacional exigen fortalecer y modernizar la legislación nacional para regular el derecho de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial colombiano, incluidos los territorios insulares. El derecho de paso inocente puede efectuarse desde la condición de no perjudicar la paz, el orden o la seguridad del Estado. En el presente estudio, se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado si ese buque atenta contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado. A nivel nacional, el Estado colombiano carece de un instrumento legal para valorar la inocencia del paso y cómo considerar en términos legales si un buque extranjero ha efectuado alguna actividad perjudicial para la paz, el buen orden y la seguridad del país. La revisión de los antecedentes histórico-jurídicos y el derecho consuetudinario que rige la institución del paso inocente de buques extranjeros, se realizó mediante un análisis en fuentes documentales, al precisar los componentes regulativos que permitirían elaborar una propuesta normativa mediante la comprensión de las diversas fuentes de información. La presente investigación encontró que las regulaciones del derecho de paso inocente que emanan los Estados en los escenarios actuales de la navegación marítima, proyectan reglas sobre dos ámbitos de regulación: primero, el régimen jurídico del mar territorial y luego, las condiciones jurídicas de los buques. Lo anterior pudo también evidenciarse, por ejemplo, a partir de la normativa española hoy vigente desde 2014, regulación que se analiza en el contenido del presente estudio. Además, en este trabajo de investigación se observa cómo desde el derecho internacio-



nal consuetudinario vigente a la fecha y las necesidades de ejercicio de los derechos soberanos en Colombia existen algunas falencias y vacíos normativos, de manera que la elaboración de la propuesta contribuirá a subsanar dichos vacíos y antinomias normativas en el espacio nacional, pero además coadyuvará a fortalecer la posición jurídica del Estado colombiano en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, los espacios marítimos que se encuentren en diferendo o puedan estar sujetos a posibles reclamos de soberanía. Por tanto, la propuesta reglamentaria del derecho de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial colombiano, consiste en un marco regulatorio para las actividades que se realizan bajo dicho derecho, con el propósito de orientar la actuación del Estado colombiano en su interés nacional para reducir el margen de incertidumbre al estimar el carácter inocuo o no del paso. Del mismo modo, la propuesta de reglamentación aquí presentada permitirá ajustar el régimen jurídico normativo nacional por medio del cual se garantizan los derechos de los buques extranjeros que naveguen por el mar territorial colombiano, la seguridad de la navegación y del tráfico marítimo. La propuesta se soporta en un diagnóstico desde el cual se identificaron las actividades que deberán reglamentarse para prevenir actos perjudiciales a la paz, el buen orden o la seguridad del Estado, en especial, aquellas que generen conflictos socio jurídicos, en seguridad marítima, protección del medio marino y económicos respecto al derecho de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial. También al realizar la revisión documental, se analizaron documentos históricos y doctrinales que sirvieron de base para regular la figura del paso inocente y su formalización en 1982, fecha en la que se adopta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>1</sup> y sobre la cual los Estados Parte han regulado el paso inocente de acuerdo a su interés nacional. Sumado a lo anterior, se revisaron algunos aportes doctrinales que permitieron llegar a una visión integral de cómo ha sido regulado, apropiado y practicado por los Estados.

---

1 El texto completo de la Convención está disponible en [[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)].

---

## Introducción

---

La vida de los pueblos se desarrolla entre quienes, por reconocerse como congéneres, consiguen definir un territorio propio donde compartir y convivir. Es en ese espacio territorial propio, cada nación logra crear sus intereses particulares y llega a encontrar los medios para la satisfacción política, económica y cultural de las necesidades de sus miembros. Los mares son también uno de estos lugares, pero dado que es un medio acuático que genera y regula el clima y los movimientos telúricos, impone entre las naciones un uso político en especial único.

Los pueblos encuentran en los mares las principales experiencias para comunicar, alimentar, recrear y conservar su propio futuro. El surgimiento y mantenimiento político de la soberanía territorial protege la variedad de las dinámicas de cada una de las naciones. La definición de los espacios marítimos entre las naciones es una respuesta política de convivencia pacífica entre los pueblos, por lo que entonces es a partir de tal fundamento político que se reconocen los derechos de un Estado costero para tomar la franja marina adyacente, permitiéndole disponer con seguridad y paz del medio acuático.

El mar territorial es un espacio marítimo y aéreo sobre el cual ejercen su soberanía los Estados ribereños, se extiende a una franja adyacente que comprende el lecho marino y el subsuelo de ese mar. Como elemento estructurante del principio de la libertad de los mares, la navegación por el mar territorial impone la tutela del bien jurídico de la seguridad, a partir de exigir que cada nave tenga nacionalidad a través del instrumento del abanderamiento. De este modo, se supera la visión conflictivista planteada desde WILLIAM

WELWOOD<sup>2</sup> y JOHN SELDEN<sup>3</sup> entre una libertad de los mares omnímoda y el uso exclusivista del recurso común.

En efecto, el principio de libertad de los mares ha tenido una evolución: hoy ya es aquel que se reconoce por la práctica de los Estados, sobre todo a través de la justicia internacional con los pronunciamientos de la Corte Internacional de Justicia, cuya jurisprudencia asume parte del derecho internacional consuetudinario y algunas de las disposiciones de la Organización Marítima Internacional –OMI–. De manera que tal principio de libertad se pueda aplicar de forma más efectiva en el derecho interno de los Estados. Así se constata cómo el paso de buques extranjeros comprende reglas básicas del derecho, como aquella referida a no causar a alguien un daño (*neminem lædere*), sin dejar de favorecer que los buques naveguen y no sean retenidos, lo cual es del todo necesario si se tienen en cuenta situaciones económicas que demandan la realización de las condiciones óptimas para la fluidez del comercio marítimo.

También el principio de libertad de los mares se extiende al crear reglas que comprenden y optimizan los deberes de protección al medio marino, por ejemplo, con los principios de prevención y precaución: todo suma para que la necesidad de mantener la libertad en la navegación tenga sentido, en la medida que pueda ser segura con respecto a la vida humana y preventiva frente a los daños ambientales, el narcotráfico y el terrorismo.

La institución del paso inocente históricamente se ha desarrollado al tener en cuenta la progresiva definición de los espacios marítimos adoptada hoy por los Estados, donde cada vez predomina más la necesidad de mostrar, a través de la regulación, un poder del régimen político de los Estados ribereños, como si el paso inocente se considerase un límite a su poder, que no pocas veces conduce al surgimiento de controversias internacionales.

En cada uno de los capítulos de la presente obra académica –producto resultado de investigación–, se presentan los elementos que muestran el desarrollo de esta institución, como quiera que una re-

---

2 Fl. 1578-1622.

3 Salvington, Worthing, UK, 16 de diciembre de 1584 - Whitefriars, Londres, 30 de noviembre de 1654.

## Introducción

gulación propuesta para el Estado colombiano considere no solo los principios de armonía y reciprocidad con respecto a las regulaciones al derecho de paso dispuestas por otros Estados, sino además el valor constitucional que tiene para el pueblo colombiano su mar territorial, de manera que la navegación pacífica por los propios mares sea un derecho efectivo.

capítulo I

# Antecedentes

*Fabián Ramírez Cabrales  
Jaime Rodrigo de Larrucea  
José Alejandro Machado Jiménez*



Dentro de las condiciones que se necesitan para crear textos jurídicos que puedan ser empleados en un instrumento regulativo de un derecho específico como es el del de paso inocente de buques extranjeros, existe la necesidad de comprender que cualquier proceso de normativización incluye la evolución que, a través de los procesos históricos, han introducido dinámicas en este derecho. JOSEPH RAZ los denomina como *legal system*<sup>4</sup>, pero también MANUEL CALVO GARCÍA los denomina “transformaciones”<sup>5</sup>. Así es como se reconoce que el derecho de paso inocente nace con una identidad que no pierde con el tiempo. Sin embargo, como se trata de un derecho que tiene por titular al menos a dos naciones en relación constante con un medio marino, su regulación no podría surgir a partir de la racionalidad formal que en forma autónoma cada Estado defina como legítima. Llega entonces a ser más necesario considerar que la relación de las naciones con los medios marinos es siempre de carácter político, económico y jurídico, de manera que si se producen, por ejemplo, cambios en la organización política de un Estado, de la constatación histórica de los conflictos de varias naciones con el medio marino, es de esperar que aparezcan nuevas necesidades de regulación. De este modo, las dinámicas de aplicación del derecho de paso inocente no podrían ser por tanto solo exclusivas de las iniciativas reguladoras estatales jurídicamente constituidas, sino que surgen a partir de las necesidades de corregir los desequilibrios

---

4 JOSEPH RAZ. *El concepto de sistema jurídico. Una introducción a la teoría del sistema jurídico*, México D. F., Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, disponible en [[https://www.academia.edu/4239456/EL\\_CONCEPTO\\_DE\\_SISTEMA\\_JURIDICO\\_JOSEPH\\_RAZ](https://www.academia.edu/4239456/EL_CONCEPTO_DE_SISTEMA_JURIDICO_JOSEPH_RAZ)].

5 MANUEL CALVO GARCÍA. “Transformaciones jurídicas y teoría del derecho”, en *Anuario de Filosofía del Derecho*, n.º xxviii, 2012, pp. 33 a 53, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3985277>].

económicos, sociales y medio ambientales ocasionados en el ejercicio de este derecho, que llevan a hacer ajustes o correctivos con la nueva regulación sobre aquellas acciones de operadores y sujetos que generan conflictos. Por tanto, la regulación del derecho de paso tendrá que partir de una definición de objetivos específicos, además de pautas de actuación para llegar a dar resultados reales que puedan ser medibles en forma empírica, además de apelar a criterios de eficiencia y efectividad frente a determinados problemas.

Es necesario comprender en el estudio sobre los antecedentes para la regulación del derecho de paso inocente cuáles han sido históricamente los problemas que lo caracterizan desde su surgimiento. A continuación, se describen de manera sucinta los hitos que identifican sus principales elementos, aun sin considerar necesario detallar otros hechos históricos que pueden desviar el objeto de estudio.

Para configurar la génesis del derecho de paso inocente de naves extranjeras, empleamos como metodología el análisis de fuentes documentales que plasman hechos, junto con los sentidos lógicos que autores reconocidos a lo largo de la historia han expresado dentro de determinados contextos del derecho internacional, además de identificar en algunos de los escritos de los mencionados autores, cómo las inspiraciones filosóficas y pragmáticas permiten comprender no solo posturas, sino también cosmovisiones. Para los análisis indicados, hicieron un aporte significativo estudios de carácter histórico, filológico y político. La breve descripción histórica se estructura a partir de un escueto recorrido cronológico por épocas, como, por ejemplo, la República y el Imperio Romano, la Edad Media y el Renacimiento. A pesar de lo breve de la descripción, con esta pudimos identificar los siguientes hitos que, en la formación del derecho de paso inocente, terminan por mostrar su génesis, son: 1. Humanización del derecho del mar (vínculo a la necesidad del libre comercio y con los auxilios marinos); 2. Arribo a una territorialización de los espacios marítimos por las naciones a partir del derecho internacional moderno; y 3. La jurisdiccionalización de los mares a través del derecho de paso inocente.

## I. Recorrido histórico

En la República Romana<sup>6</sup> surge un primer tratado marítimo con Cartago (actual Túnez), que facultaba a Roma para llegar más allá de lo que se denominó el “Bello Promontorio”, solo para el aprovisionamiento de sus propios barcos y “para el culto de sus dioses”<sup>7</sup> estableciéndose un derecho de paso sumado a un espacio marítimo territorial para Cartago. El tratado aparece referido en la obra de POLIBIO<sup>8</sup> *Historias*, como uno de comercio y navegación, de mutuo respeto de los propios intereses para ambos Estados. Las embarcaciones romanas, necesitadas de excepcional abrigo, podían acudir al territorio extranjero –en este caso, Cartago– que tenía el control comercial del mar conocido por Roma. Los tratados marítimos entre los dos Estados en esta materia evolucionaban según las circunstancias políticas romanas, en donde aumentaban las limitaciones comerciales para Roma, impulsándola a desarrollar un modelo de crecimiento político a través de la conquista, para abastecer y mantener la vida económica en sus ciudades. Así llega Roma a conquistar lo que se denominó la magna Grecia y luego a rivalizar con Cartago de manera escalonada, con un prolongado conflicto bélico (guerras púnicas<sup>9</sup>).

Con la finalización de las guerras púnicas y la victoria de Roma sobre Cartago, comenzó a florecer una República con instituciones políticas y régimen jurídico territorial nuevo. Al tener Roma una creciente hegemonía en los mares, mantuvo una distancia respecto de sus propósitos comerciales con su estrategia militar, al permitir el paso por sus aguas territoriales de naves de sus enemigos latentes, con lo que facilita el libre comercio y toma controles para cuando tal tránsito de naves pudiera implicar el transporte de tropas o que tales naves estuvieran vinculadas con la piratería. Desde Roma, el

---

6 *Res publica Populi Romani*, 509 a. C.-27 a. C.

7 VÍCTOR LUIS GUTIÉRREZ CASTILLO. “La influencia del derecho romano en la formación del principio de libertad de los mares”, *Revista General de Derecho Romano*, n.º 4, junio de 2005.

8 Πολύβιος, Megalópolis, Grecia, 200 a. C. - 118 a. C.

9 Los tres conflictos en los que se enfrentaron Roma y Cartago entre 246 a. C. y 146 a. C.



derecho de paso inocente se caracterizó entonces como un derecho que surge del principio de libertad de los mares<sup>10</sup>.

Aunque de forma primitiva, surgen en Roma y entre las naciones mediterráneas los principales elementos esenciales del derecho de paso inocente, todavía vigentes, identificándose así: 1. Identidad política territorial de un espacio marítimo; 2. Justificación económica; y 3. Condiciones restrictivas de uso del espacio marítimo.

En la baja Edad Media<sup>11</sup>, el derecho de paso continua en el Mar Mediterráneo con las ciudades mercantiles italianas que comenzaron a reivindicar jurisdicciones marítimas exclusivas: Venecia sobre el Adriático o Génova sobre el Mar de Liguria. Se justificaban tales reclamaciones como exigencias para la defensa contra la piratería, pero en realidad nacían como pretexto para el cobro de impuestos a la navegación. Pero la aparición del *Libro del Consulado del Mar*<sup>12</sup> prueba la existencia en el Mediterráneo de una costumbre internacional que no provenía de ningún rey, emperador o príncipe, sino de las conveniencias comunes para los navegantes y mercaderes, costumbre que impone como regla la justificación de cualquier forma de auxilio a las naves que se encuentren en problemas durante su travesía marítima, sin que las consideraciones respecto a dominios marítimos prevalezcan a los conocimientos técnicos y las experiencias de los navegantes para obrar de manera autónoma ante el problema<sup>13</sup>.

Las nociones de libertad de los mares y de soberanía de los Estados europeos produjeron un resultado más avanzado en este contexto, tales como intentos de control de pesca, de comercio y de regulación de la navegación. Ya para entonces, con las compilaciones de los glosadores de la Universidad de Bolonia BARTOLO DE SASSO-

---

10 GUTIÉRREZ CASTILLO. "La influencia del derecho romano en la formación del principio de libertad de los mares", cit.

11 Fin del Imperio Romano de Occidente, 476 d. C.-descubrimiento de América, 1492.

12 *Libre del Consolat de Mar*, publicado en 1484 en Valencia por orden de PEDRO III DE ARAGÓN (?), 1239-11 de noviembre de 1285), compiló normas de los usos y costumbres marítimos del derecho romano, griego, bizantino, rodio, italiano, francés y español.

13 TOMÁS DE MONTAGUT ESTRAGUÉS. "El *Llibre del Consolat de mar* y el ordenamiento jurídico del mar", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. LXXXVII, 1997, disponible en [[https://www.boe.es/publicaciones/anuarios\\_derecho/abrir\\_pdf.php?id=ANU-H-1997-10020100218](https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-H-1997-10020100218)], pp. 202 a 205.

FERRATO<sup>14</sup> y BALDO DEGLI UBALDIS<sup>15</sup> se genera un profundo impacto cultural sobre la naturaleza jurídica de los mares. En el de SASOFE-RRATO, la teoría sobre la soberanía absoluta de aquella zona marítima marginal de un Estado ribereño adquiere un carácter jurídico que necesita solo delimitarse por razones políticas y defensivas<sup>16</sup>.

Para el siglo XIII, los Estados marítimos septentrionales reconocen en la noción de un mar territorial una usanza romana –en especial, con la del mar libre– en los llamados Roles de Olerón<sup>17-18</sup>. Aunque los Roles fueron compuestos entre los siglos XI y XII<sup>19</sup>, solo hasta los siglos que correspondieron al denominado Renacimiento<sup>20</sup> y con el surgir del movimiento de cultura económico-expansiva en las naciones<sup>21</sup>, es que algunos reinos como el portugués obtienen del Papa NICOLÁS V<sup>22</sup> en 1455 derechos exclusivos de navegación para pescar y comerciar en aguas africanas más allá del cabo Boyador y Non.

A partir de esa gracia papal, surge una forma de territorialización del mar con elementos de exclusividad económica sumada a una nueva manera de entender que a través de los descubrimien-

---

14 Venatura, Italia, ?, 1313 - Perugia, 13 de julio de 1357.

15 Perugia, 2 de octubre de 1327 - Pavia, 28 de abril de 1400.

16 ALBERTO J. LLEONART Y AMSÉLEM. “Surgimiento de los Estados modernos y su impacto en el derecho de mar. Contribución doctrinal de Bartolo de Sassoferrato”, *Revista de Política Internacional*, n.º 156, marzo-abril de 1978, pp. 135 a 160, disponible en [<http://www.cepc.gov.es/en/publications/journals/accesstohistoriccollectionofjournals?IDR=13&IDN=1187&IDA=34769>].

17 *Rôles d’Oléron*, o Juicios de Olerón (*Jugements d’Oléron*), promulgados por LEONOR DE AQUITANIA (ALIÉNOR D’AQUITAINE o Eléonore de Guyenne, Poitiers, ?, 1122 - 1.º de abril de 1204) en 1160, consideradas como una de las primeras leyes marítimas de Europa occidental.

18 EDDA FRANKOT. “Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: Jurisdiction in the Law of the Sea”, en JUAN PAN-MONTOJO Y FREDERIK PEDERSEN (coords.). *Communities in European history: Representations, Jurisdictions, Conflicts*, 2007, Piza, Edizioni Plus, pp. 157 a 178, disponible en [<https://pdfs.semanticscholar.org/ee2e/d7cdaf06379f4225d-07a0beba35474f42eda.pdf>].

19 ALFONSO ANSIETA NÚÑEZ. *Las grandes líneas de la historia del derecho marítimo*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983.

20 Descubrimiento de América, 1492-autoproclamación del Tercer Estado como Asamblea Nacional, 5 de mayo de 1789.

21 RAQUEL SOTO SÁNCHEZ. *El derecho de paso inocente en México. El derecho de los buques extranjeros de navegar por el mar territorial mexicano*, México D. F., Flores Editor, 2015.

22 TOMMASO PARENTUCELLI, Sarzana, Italia, 13 de noviembre de 1397-Roma, 24 de marzo de 1455, 208 papa de la Iglesia Católica.

tos de porciones de tierra en altamar y su consecuente ocupación, se adquiere la propiedad de tales territorios, lo cual desencadenó una reacción de los reinos –en especial, el de España– que, ante los nuevos descubrimientos, recurre a un arbitramento<sup>23</sup> ante el Papa ALEJANDRO VI<sup>24</sup>. Del arbitramento papal<sup>25</sup> surgen las bulas alejandrinas<sup>26</sup>, como la *Inter cætera*, que delimita de nuevo para Portugal, un espacio marítimo dividido con España mediante una línea que, teniendo en cuenta los conocimientos cartográficos de entonces, se traza a las 340 leguas al Oeste de las Islas de Cabo Verde, línea que debe rodear el mundo y define hacia el Oeste el espacio marítimo para España y el del Este para Portugal.

Luego vendrán el Tratado de Tordesillas<sup>27</sup> que reelabora las líneas de demarcación de tratados anteriores entre España y Portugal y de las respectivas bulas papales. Más adelante, también entre los mismos reinos, las líneas de demarcación de los territorios de ultramar se precisan gracias a la avanzada información cartográfica y geodésica obtenida con los descubrimientos, por lo que el 22 de abril de 1529 se celebra el Tratado de Zaragoza<sup>28</sup>. Este último instrumento definió el antimeridiano para las posesiones ultramarinas de los reinos en el Pacífico. El concepto “la tierra domina el mar” surge como un criterio que determina la demarcación de los territorios,

---

23 THOMAS DUVE. “El tratado de Tordesillas, ¿una ‘revolución espacial’? Cosmografía, prácticas jurídicas y la historia del derecho internacional público”, *Revista de Historia del Derecho*, n.º 54, julio-diciembre de 2017, pp. 77 a 107, disponible en [<http://www.scielo.org.ar/pdf/rhd/n54/n54a04.pdf>].

24 RODERIC LLANÇOL I DE BORJA, Játiva, Valencia, ca. 1.º de enero de 1431 - Roma, 18 de agosto de 1503, 214 papa de la Iglesia Católica.

25 El arbitramento del Papa Alejandro VI consistió en dirimir la controversia de España con Portugal a partir de las nuevas condiciones que surgían por los descubrimientos en el Atlántico y que respecto al tratado de estos dos reinos con el Tratado de Alcabas del año 1479, todavía no habían sido considerados.

26 Derechos otorgados por el Vaticano en 1493 a la corona de Castilla para conquistar América con la obligación de evangelizarla. Las bulas que las conforman son: la *Breve inter cætera* (3 de mayo); la *Inter cætera* (4 de mayo); la *Eximie devotionis* (3 de mayo); y la *Dudum siquidem* (26 de septiembre).

27 Suscrito el 7 de junio de 1494 entre los reyes de Castilla y Aragón y el rey de Portugal, para establecer el reparto de aguas navegables y la conquista en el océano Atlántico y el Nuevo Mundo.

28 Tratado de paz entre España y Portugal, que delimita las zonas de influencia española y portuguesa en Asia.

que entonces comienza a ser empleado entre España y Portugal en el Tratado de Zaragoza, que inicia la denominada territorialización de los mares.

Pero contrario a lo comprendido por España y Portugal, los demás reinos europeos siguieron fieles a la tradición de la libertad de los mares. Aunque su disidencia no surgió de inmediato al conocer los contenidos de las bulas, pues en un principio, los reinos limitaban sus ambiciones marítimas a la exploración y el comercio, sin pretensiones de exclusividades para ellos. La disidencia vino después, ante la consolidación de la información científica, cartográfica y geodésica de los nuevos territorios, con lo que es entonces cuando protestaron en contra de las bulas y los consecuentes tratados entre Portugal y España. Así es como FRANCISCO I de Francia<sup>29</sup> pudo decir que las bulas papales impedían el uso libre de los mares para los marineros franceses, y más adelante, la reina Isabel I de Inglaterra<sup>30</sup> proclamó que: “El uso del mar y el aire es común a todos; ningún título sobre el océano puede pertenecer a personas o particulares, ya que ni la naturaleza ni el uso público permiten posesión alguna de este”<sup>31</sup>. De hecho, Francia e Inglaterra nunca reconocieron que el Reino de España tuviera poder legítimo para prohibir tanto el paso como las actividades de sus buques por las aguas americanas. De tal desconcierto entre reinos, por muy vecinos y cercanos incluso por parentescos, escalona un conflicto global respecto al uso del bien común marino, cuyas rivalidades terminan por auspiciar el surgimiento de los corsarios entre las naciones inconformes, y también conflictos como la Guerra del Asiento<sup>32</sup> y la Guerra de los 100 Años<sup>33</sup>.

---

29 Cognac, 12 de septiembre de 1494 - Rambouillet, 31 de marzo de 1547.

30 Palacio de Greenwich, Inglaterra, 7 de septiembre de 1533 - Palacio de Richmond, Inglaterra, 24 de marzo de 1603.

31 “The use of the sea and air is common to all; neither can any title to the ocean belong to any people or private man, forasmuch as neither nature nor regard to the public use permitted any possession there of” (traducción propia).

32 Conflicto bélico que enfrentó a Gran Bretaña con el Imperio español, entre 1739 y 1748, en el Mar Caribe, por el comercio de Gran Bretaña con la América española.

33 Conflicto armado entre Inglaterra y Francia que duró 116 años, del 24 de mayo de 1337 al 19 de octubre de 1453, para dirimir la posesión de tierras acumuladas por Inglaterra en Francia desde 1154, tras la coronación de ENRIQUE II PLANTAGENET, CONDE DE ANJOU (Le Mans, Francia, 5 de marzo de 1133 - Chinon, Francia, 6 de julio de 1189), lo que la configura como una guerra feudal.

Durante todo el siglo XVI, la discusión se desarrolló entre todas las potencias navales que defendían la libertad de los mares (*mare liberum*) y las que apoyaban el derecho de un Estado a reivindicar todas las aguas que pudiera defender a partir de unos títulos que legitimaran su apropiación (*mare clausum*). Pero también las universidades profundizaron en el estudio de tales problemáticas que surgieron por la toma de una de las dos posiciones, así es como intervinieron en las cuestiones con conceptos ilustrados y divergentes, sobre todo, en la Universidad de Salamanca. Por ejemplo, destaca en la Escuela Salmantina, por una parte, FERNANDO VÁSQUEZ MENCHACA<sup>34</sup>, quien afirmó que es imposible el dominio de los mares de algún particular e inclusive de alguna nación, pues la condición de ser un medio acuático lo impide por derecho natural e inclusive, ningún sujeto por razones de utilidad podría realmente adquirirlo, de igual manera sucedería con la pesca; pero aclara que solo esta podría llegar a privatizarse, pero en lo que correspondería a las rentas que tales especies generaran a través de la entrada o salida de puertos. Por otra parte, en la misma escuela hispánica, destaca LUIS DE MOLINA<sup>35</sup> quien, sin definir alguna posición en la cuestión sobre la apropiación de los mares, sí justifica la prohibición del uso libre del medio marino cuando ha sido adquirido antes por una nación, para quienes no sean ciudadanos nacionales del tránsito, a no ser que existiera una necesidad grave para hacer de ese espacio un territorio no nacional. También destaca DIEGO DE COVARRUBIAS Y LEYVA<sup>36</sup> quien además de identificar como justo motivo de guerra la violación a la libertad de tránsito, introduce el concepto de paso inocente (*transitus innoxius*)<sup>37</sup>, concepto que de manera genérica aplica a cualquier espacio territorializado por un conflicto:

También la quinta justificación que existe para declarar la guerra justa se da cuando cualquiera impide el acceso al propio territorio a través del paso

---

34 Valladolid, ?, 1512 - Sevilla, 12 de agosto de 1569.

35 Cuenca, España, 29 de septiembre de 1535 - Madrid, 12 de octubre de 1600.

36 Toledo, 25 de julio de 1512 - Madrid, 27 de septiembre de 1577.

37 En su obra *Relectio in opera "peccatum"* (Salamanca, 1554).

por una provincia, siempre que el modo de dicho tránsito sea tomado en el futuro como inofensivo. Sin embargo, es lícito impedir el paso estando en guerra. Pero cuando el paso es inocente, y quienes en la sociedad tienen el derecho humano a reclamarlo, les llegara a ser negado, la negativa por sí misma justifica la guerra<sup>38</sup>.

Más adelante en el tiempo, al considerar las tesis de los castellanos, aparece HUGO GROCIO<sup>39</sup> quien en sus trabajos comienza a abordar la problemática de la libertad de los mares a partir del conflicto que surgió entre la Compañía Holandesa de la Indias Orientales<sup>40</sup> por el apresamiento de una carraca<sup>41</sup> portuguesa que un almirante holandés de dicha compañía hace en 1602 para luego venderla a buen precio. Algunos accionistas de la Compañía presentan sus reservas por el apresamiento, por lo que esta le encarga a GROCIO un estudio que da como resultado el *De iure præde commentarius*<sup>42</sup>. En el estudio, GROCIO dictamina a favor de la Compañía Holandesa, en especial, de los accionistas, quienes podrían solicitar que se les adjudicase la presa que efectuaban los buques de la Compañía contra los mercantes portugueses. Pero parte de la obra publicada no

---

38 “Quinta etiam ex ratione iniuriæ illatæ traditur iusta belli causa, cum quis alium impedit, ne per aliquam provinciam transeat, etiam propriam impediens, modo transitus ille innoxius futurus sit. Etenim licitum est tunc bellum impediens movere. Nam cum transitus innoxius, qui iure humanæ societatis, debetur, negatus fuerit iuste, neganti bellum inferitur”, traducción propia. Tomado de VÍCTOR MANUEL EGÍO GARCÍA. “El pensamiento republicano de Fernando Vázquez de Menchaca”, Tesis doctoral, Murcia, Universidad de Murcia, 2014, disponible en [[https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/43266/1/tesis\\_doctoral\\_V%C3%ADctor\\_Eg%C3%ADo.pdf](https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/43266/1/tesis_doctoral_V%C3%ADctor_Eg%C3%ADo.pdf)]; quien a su vez lo toma de “Regulæ, peccatum de regulis iuris”, en *Opera omnia*, Lyon, Boissat & Remens, 1661, par. II, cap. IX, n.º 4, p. 492.

39 HUGO GROTIUS o HUGO DE GROOT, Delft, Países Bajos, 10 de abril de 1583 - Rostock, Alemania, 28 de agosto de 1645.

40 Vereenigde Oostindische Compagnie –voc–, fundada en 1602 y disuelta en 1795, la más importante compañía comercial europea de la Edad Moderna, que operaba en Asia.

41 Embarcación de transporte diseñada por los italianos con capacidad de hasta dos mil toneladas de carga.

42 Dentro de las obras grocianas, la *Iure Præde* es una obra temprana que no llega a publicarse sino hasta 1868. En cambio, el *De mare liberum*, que es la obra más conocida, es el capítulo XII del *Iure Præde*, solo que publicado mucho antes, en el año 1602. *Iure Præde* no se divulgó cuando se realizó, porque de hacerlo, hubiera afectado de manera considerable los intereses holandeses en conflicto con otras potencias marítimas emergentes (p. ej., Inglaterra) que las justificara a hacer lo mismo contra las actividades mercantiles holandesas en sus enclaves costeros y factorías brasileras, africanas y asiáticas.

es la de su dictamen por el caso de la Compañía Holandesa, sino por la parte que es más conocida, *Mare liberum*, impresa en 1612. *Mare liberum* controvierte los tratados de Alcazobas<sup>43</sup>, Tordesillas y Zaragoza, reclama que respecto a los mares se debe distinguir entre poseer algo y tener derecho a poseerlo. En ese sentido en *Mare liberum* GROCIO niega cualquier justificación a los supuestos títulos de Portugal y España que han sido denominados Descubrimiento (capítulos v y ix); Concesión papal (capítulo vi); y Prescripción (capítulos vii y xi) para ejercer dominio sobre los mares. Ninguno de esos títulos podía impedir a las personas su derecho a navegar y comerciar con libertad por los mares, pero GROCIO mantuvo estas tesis solo hasta 1645, cuando solicitó como embajador para Suecia el monopolio mercantil de este reino en el Mar del Norte<sup>44</sup>.

Respecto del principio “la tierra domina el mar”, aparece también el holandés NICOLÁS BONAERT<sup>45-46</sup>, autor que solo llega a ser descubierto en 1989 a través de un manuscrito datado cerca de 1610, que es denominado el *Minus seu mare tutum*, escrito donde se rebate a las tesis de GROCIO. BONAERT se expresa así: “Ahora tan solo tomamos este mar como parte de la tierra del mismo modo en que la tierra reconoce el imperio del hombre”, y respecto al título de reparto de los mares, lo reconoce como un título especial para las cosas en común de manera que sirva a:

todas las naciones que han de hacer navegación sin daños. Pero en lo que atañe a la protección de la jurisdicción, como no convenía que ninguna parte del orbe fuera indivisible para que fuera frecuentada por los hombres bajo la potestad de la misma nación a la que pertenecían los litorales, debieron protegerse las aguas del mar de alguna manera, con provecho, según la fuerza. Ello había sido de uso común y por razón de paz, sino es

---

43 Acuerdo de cinco puntos firmado el 4 de septiembre de 1479 entre los reyes de Castilla y Aragón y el rey de Portugal.

44 JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ TORRES. “Gobernar el mundo. La polémica *Mare Liberum* versus *Mare Clausum* en las Indias Orientales (1603-1625)”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 74, n.º 1, 2017, pp. 71 a 96, disponible en [<http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/702/702>].

45 Bruselas, ?, 1564 - Valladolid, 9 de marzo de 1610.

46 GIOVANNY VEGA BARBOSA y JUAN RAMÓN MARTÍNEZ VARGAS. *Tratado de derecho del mar*, Bogotá, Tirant Lo Blanc, 2016.



porque después se levantó el imperio sobre todos los pueblos que excluyó para sí el tener y defender todo el mar en su conjunto<sup>47</sup>.

Ya para 1635 se conoce al inglés JOHN SELDEN<sup>48</sup> quien en su escrito *Mare clausum*, defiende las tesis del escocés WILLIAM WELWOOD<sup>49</sup> sobre la justificación moral que tiene la pertenencia de la tierra de una nación con respecto a su mar adyacente<sup>50</sup>. Las tesis que luego serán conocidas como “tesis de Selden”, también eran defendidas por algunas naciones como Venecia, respecto a su jurisdicción sobre el Mar Adriático, Génova, sobre el Mar de Liguria, Dinamarca, Suecia y Polonia, sobre el Mar Báltico, y otros sobre el Océano Atlántico desde el Cabo Norte hasta el Cabo de Finisterre<sup>51</sup>. El derecho de paso inocente comenzará a ser tomado con las doctrinas del autor inglés, a partir del reconocimiento que se haga al poder jurisdiccional de un Estado sobre el mar.

Pero la cristalización del concepto de mar territorial que pasa por encima de las discrepancias que surgieron con *Mare liberum* y *Mare clausum*, aparece ya superada con CORNELIUS VAN BYNKERSHOEK<sup>52</sup>. En efecto, el juez holandés funda la doctrina mediante la cual se considera que la fuerza obligatoria de la costumbre internacional solo adquiere carácter vinculante cuando los Estados, de manera expresa o tácita, aceptan las prescripciones que supone un derecho internacional. Pues al fin y al cabo, el derecho de gentes es para VAN BYNKERSHOEK un derecho interestatal<sup>53</sup>. La repercusión de este

---

47 NICOLÁS SALOM FRANCO. “Vitoria y Grocio frente al Mar”, *Revista de Estudios Socio-Jurídicos*, vol. 3, n.º 1, 2001, pp. 93 a 141, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/sociojuridicos/issue/view/11>].

48 Salvington, Worthing, UK, 16 de diciembre de 1584 - Whitefriars, Londres, 30 de noviembre de 1654.

49 Fl. 1578 - 1622.

50 PETER B. WALKER. “What is innocent passage?”, *Naval War College Review*, vol. 22, n.º 1, January 1969, Article 9, disponible en [<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6461&context=nwc-review>].

51 VEGA BARBOSA y MARTINEZ VARGAS. *Tratado de derecho del mar*, cit.

52 CORNELIS VAN BIJNKERSHOEK, Países Bajos, 29 de mayo de 1673 - La Haya, 16 de abril de 1743.

53 PAULO BORBA CASELLA. “Desenvolvimento do direito internacional na concepção de Cornelius van Bynkershoek”, *Revista da Facultades de Direito da Universidades de Sao Paulo*, vol. 103, enero-diciembre de 2008, pp. 563 a 592, disponible en [[https://social.stoa.usp.br/articles/0036/3520/Casella\\_\\_Desenvolvimento\\_do\\_direito\\_internacional\\_na\\_concepção\\_de\\_Cornelius\\_van\\_Bynkershoek.pdf](https://social.stoa.usp.br/articles/0036/3520/Casella__Desenvolvimento_do_direito_internacional_na_concepção_de_Cornelius_van_Bynkershoek.pdf)].



autor sobre el derecho de paso inocente vendrá a ser significativa porque al afirmar el derecho de todo Estado a tener una faja de mar próximo a su costa, atribuirá al derecho de paso la necesidad de que pueda llegar a ser reconocido, no ya por provenir del derecho natural, sino más bien por el derecho positivo que surge sea de la costumbre o de los acuerdos entre los Estados. Sin embargo, para el juez holandés no dejó de ser significativo que los estudios del italiano FERDINANDO GALIANI<sup>54</sup> determinaran con precisión el rango uniforme del alcance de las balas de un cañón disparadas desde la costa, lo que le permitió crear el criterio del poder efectivo bajo la suposición que, al ser las aguas del Estado ribereño el objeto de su control defensivo, la distancia de los estudios de GALIANI sirviera para fijar el límite de la extensión sobre la cual cada Estado impone su jurisdicción<sup>55</sup>. Se crea así la doctrina de la regla de las tres millas náuticas que corresponde al alcance de la bala de cañón en los estudios de GALIANI. El juez holandés adoptaría y haría popular esta regla, pero más por razones tácticas y estratégicas, que en consideración a los derechos existentes entre los Estados<sup>56</sup>. A partir de la popularidad de la regla de las tres millas náuticas y su connotación de poder de defensa efectiva, el derecho de paso inocente en algunas naciones comenzaría a tenerse como una concesión aplicable para escenarios conflictivos y bélicos.

Para la última mitad del siglo XIX, entre las naciones se encontraba ya consolidada la idea que la naturaleza del dominio de una nación sobre un espacio marítimo era jurisdiccional y no de posesión<sup>57</sup>. En consecuencia, se introduce la necesidad de definir de manera más precisa que el paso de una nave sea en realidad inofensivo y no peligroso. Sin embargo, a pesar de que reconocían la libertad de los mares, el mismo principio debía comenzar a presentar mo-

---

54 Conocido como *El Abad Galiani*, Chieti, Italia, 2 de diciembre de 1728 - Nápoles, 30 de octubre de 1787.

55 SOTO SÁNCHEZ. *El derecho de paso inocente en México. El derecho de los buques extranjeros de navegar por el mar territorial mexicano*, cit.

56 BORBA CASELLA. "Desenvolvimento do direito internacional na concepção de Cornelius van Bynkershoek", cit.

57 F. DAVID FROMAN. "Uncharted waters: Non innocent passage of warships in the territorial sea", en *San Diego Law Review*, vol. 21, n.º 3, 1984, disponible en [<https://digital.sandiego.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1724&context=sdlr>].

dificaciones. En efecto, algunas naciones encontraban justificado ampliar su territorio marítimo ante las nuevas máquinas de guerra y la industrialización de la navegación, porque así podían prevenir a los ciudadanos de los ataques, invasiones e interferencias, y a la vez, proteger la actividad mercantil. Por tanto, ya no es el dominio sino la jurisdicción. La delimitación jurisdiccional del Estado debería entonces hacerse en función de sus capacidades para ejercer un control de las áreas de su interés, por lo que algunos proponen distintos tipos de zonas marinas según los intereses: protección, conservación y defensa, para mantener separados el espacio marino territorial donde se ejerce una soberanía y mantener libre el tránsito en la zona de altamar<sup>58</sup>.

Las naciones hispanoamericanas –entre las que se encuentra Colombia– recibieron desde inicios del siglo xvi hasta sus respectivas independencias de España, algunas instituciones coloniales que facilitaban la libertad de navegación para actividades comerciales, como las de los consulados, llamadas “universidades de mercaderes”, de modo que la figura jurídica del paso inocente de buques extranjeros debía aplicarse en forma cotidiana para facilitar el tráfico mercantil<sup>59</sup>. De igual manera, es necesario considerar que, para los inicios de los procesos independentistas de las naciones hispanoamericanas, las ideas napoleónicas sobre la libertad de los mares influyeron en los creadores de las jóvenes naciones<sup>60</sup>. Se encarga en Santiago a ANDRÉS BELLO<sup>61</sup> redactar el Código Civil para Chile, que servirá de fuente principal para los códigos civiles de Ecuador (1860), El Salvador (1860), Venezuela (1862), Nicaragua (1867),

---

58 GEORGE P. SMITH II. “The Concept of Free Seas: Shaping Modern Maritime Policy Within a Vector of Historical Influence”, *The International Lawyer*, vol. 11, n.º 2, 2001, pp. 355 a 364, disponible en [<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3257&context=til>].

59 MIGUEL ALEJANDRO MALAGÓN PINZÓN. “El consulado de comercio de Cartagena”, *Revista de Estudios Socio Jurídicos*, vol. 3, n.º 2, 2001, pp. 51 a 74, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/sociojuridicos/article/view/195>].

60 JUAN CARLOS DOMÍNGUEZ NAFRÍA. “La América española y Napoleón en el Estatuto de Bayona”, *Revista Internacional de Estudios Vascos*, n.º 4 extra, 2009, pp. 315 a 346, disponible en [<https://core.ac.uk/download/pdf/11502835.pdf>].

61 ANDRÉS DE JESÚS MARÍA Y JOSÉ BELLO LÓPEZ, Caracas, 29 de noviembre de 1781 - Santiago de Chile, 15 de octubre de 1865.

Uruguay (1868), Argentina (1869), Guatemala (1877) y Honduras (1860), adoptado para Colombia (1873) como código más parecido al proyecto original de Chile. El Código de BELLO es fuente madre respecto a la libertad de navegación en los mares y la delimitación de los espacios marítimos para estas naciones. En la regulación de materias, BELLO reenvía de modo constante al derecho internacional, así como para todo aquello que no corresponda al mar territorial, al reconocerle al derecho internacional en los asuntos del mar una superioridad frente al ordenamiento interno del Estado<sup>62</sup>.

## II. Los proyectos colectivos de codificación del derecho de paso inocente

El Instituto de Derecho Internacional<sup>63</sup>, en su sesión de París de 31 de marzo de 1894, votó su primer proyecto sobre la definición y el régimen del mar territorial. En dicho proyecto podemos decir que lo más importante fue la prohibición del paso inofensivo de buques de guerra por el mar territorial de un Estado beligerante solo para fines de defensa, así como también el derecho de los Estados neutrales para reglamentar el paso de los buques de guerra de cualquier nacionalidad<sup>64</sup>.

El 14 de abril de 1921 se firmó el Estatuto de Barcelona sobre la libertad de tránsito<sup>65</sup>, donde se expresa que se considerarán como en

---

62 JAIME HARRIS FERNÁNDEZ. "Andrés Bello: su aportación al desarrollo del derecho del mar en América Latina", *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, vol. 6, 2010.

63 El Instituto de Derecho Internacional –IDI– fue fundado el 8 de septiembre de 1873 en el Ayuntamiento de Gante, Bélgica, por once internacionalistas de renombre, es una asociación científica cuyo objetivo es promover el progreso del derecho internacional.

64 EPITÁCIO LINDOLFO DA SILVA PESSOA. *Proyecto de Código de Derecho Internacional Público para Brasil*, 1927.

65 Suscrito por Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, el Imperio Británico (con Nueva Zelanda y la India), España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Persia, Polonia, Portugal, Rumania, el Estado Serbio-Croata-Esloveno, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Uruguay y Venezuela, disponible en [<https://www.dipublico.org/11422/convenio-y-estatuto-sobre-la-libertad-de-transito-barcelona-20-de-abril-de-1921/>].

tránsito a las personas, equipajes, barcos, vehículos, vapores u otros instrumentos de transporte<sup>66</sup>. En párrafo final de su artículo 2.º incluye una medida para asegurar la aplicación de sus disposiciones, al establecer que los Estados contratantes autorizarán el tránsito a través de sus aguas territoriales conforme a las habituales condiciones y reservas. Dicho convenio se ve limitado tan solo a esta parte del tránsito por mar territorial, toma este término en su acepción corriente, o sea, en el sentido de pasar y trasladarse de un lugar a otro, correspondan o no ambos al propio Estado.

En 1928 se realizó un proyecto que votó el mismo Instituto de Derecho Internacional en la Sesión de Estocolmo, donde tiene en cuenta las variaciones necesarias del derecho internacional desde todas las disposiciones mencionadas antes, las cuales podemos resumir así: los buques mercantes tienen el derecho de paso inofensivo por el mar territorial. Están sin embargo sometidos a las leyes y los reglamentos de policía y navegación dictados por el Estado ribereño. Los buques mercantes que infrinjan esas leyes y reglamentos quedan sujetos a la jurisdicción de dicho Estado.

En cuanto a los crímenes y delitos cometidos a bordo de buques mercantes en tránsito por el mar territorial, la sesión concluyó que no caen como tales bajo la jurisdicción del Estado ribereño, aunque si en su efecto alteran por su índole la tranquilidad pública del mismo y constituyen hechos punibles, están sometidos a la jurisdicción penal del Estado ribereño según sus leyes.

Por otro lado, la sesión afirmó que el derecho de paso envuelve distintos tipos de derechos así: 1. El de permanencia en la medida estrictamente necesaria a la navegación; 2. En caso de prolongación forzada de estadía, el buque sigue sometido al mismo régimen de competencia judicial y legislativa que si estuviera solo en tránsito; y 3. Si el buque prolonga su estancia más allá del tiempo necesario, el Estado ribereño puede reivindicar la competencia judicial y legislativa como si se encontrara en uno de sus puertos.

---

66 ANTONIO SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVÉN. *El mar territorial*, La Habana, Universidad de la Habana, 1930.

Por último, la sesión de Estocolmo dispone que el paso libre de buques de guerra puede verse sujeto a reglas especiales, sin embargo, no especifica el alcance de esta normatividad<sup>67</sup>.

La International Law Association, en respuesta al impulso de nuevas doctrinas y exigencias de la vida práctica, realizó un proyecto de convenio sobre la jurisdicción marítima en tiempo de paz, que adoptó en sesión de Viena el 6 de agosto de 1926, donde se reafirma la jurisdicción del Estado ribereño, solo para los actos que producen efecto fuera del buque o para los que afectan el orden público o la paz del Estado rector de puerto. Todos los demás actos relativos al buque, su tripulación o su propiedad, se rigen por la ley del Estado cuyo pabellón tenga derecho a llevar el buque<sup>68</sup>.

En 1926 en Tokio, se formula un proyecto sobre la extensión de las aguas litorales y los poderes que en ellas ejerce el Estado ribereño. Fue realizado por la Kokusaiko Gakkway o Asociación Japonesa de Derecho Internacional, cuyo aporte se puede resumir en el derecho de tránsito inofensivo que tienen todos los buques sin distinción alguna por las aguas territoriales del Estado ribereño<sup>69</sup>.

La Facultad de Derecho de la Universidad de Harvard organizó en noviembre de 1927 el Instituto de Investigación en Derecho Internacional. Una de las materias de las que se ocupó dicho instituto fue el mar territorial. El resultado de los estudios adelantados allí, dócil a las líneas generales sugeridas por el Comité de la Sociedad de las Naciones y que reunió para ese objeto antecedentes de gran valor científico y práctico, fue un proyecto sobre aguas territoriales donde se trataron todas las disposiciones necesarias para permitir el paso inofensivo de los buques extranjeros por el mar territorial de forma razonable.

Entre ellas, tenemos que resaltar la definición que hace sobre el tránsito inofensivo: “navegar en aguas territoriales sin aproximarse a un puerto del Estado ribereño; entrar o salir de él”. Esta sería una

---

67 Ídem.

68 INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION. *Report of the 34th Conference*, Viena, 5 al 11 de agosto de 1927, Londres, 1927.

69 “Report of Tokyo”. *Revue de Droit International, de Sciences Diplomatiques et politiques*, vol. 4, 1926.

de las bases para determinar lo que constituye hoy el paso de entrada<sup>70</sup> y el paso de salida a la luz del derecho internacional marítimo<sup>71</sup>.

Es sabido que en América existieron dos organizaciones bastante ligadas entre sí, una de carácter permanente y radicada en Washington, la Unión Panamericana, y otra, las Conferencias Internacionales Americanas, que se reunían de tiempo en tiempo en lugares distintos. Ambas estaban consagradas a los intereses jurídicos y administrativos comunes a las 23 repúblicas de esta parte del globo.

América contó con el Instituto Americano de Derecho Internacional, que se encontraba ligado de manera estrecha al Consejo de Dirección de la Unión Panamericana, y quien, al darse cuenta de la utilidad y la importancia de sus tareas, le encargó el 2 de enero de 1924 que celebrara una sesión para tratar la codificación del derecho internacional público, a fin de que el resultado de sus deliberaciones pudiera ser transmitido a la Comisión Internacional de Jurisconsultos Americanos, reunidos en Río de Janeiro entre el 18 de abril y el 20 de mayo de 1927, que desembocaría en lo que se conoció como la Sexta Conferencia Panamericana celebrada en La Habana, del 16 de enero al 28 de febrero de 1928. En dicha Conferencia se discutió un proyecto de código de derecho internacional privado redactado y publicado en marzo del mismo año, que contenía algunas reglas aplicables al mar territorial y al ejercicio de los derechos del Estado y la aplicación en el mismo mar de las leyes nacionales y extranjeras<sup>72</sup>.

Del análisis de los mencionados proyectos colectivos que nos sirven como antecedentes a la regulación del paso inocente por mar territorial, podemos concluir lo que a continuación exponemos.

En dichos proyectos no hay unidad sobre el concepto acerca de la figura del “paso inocente”. Mientras el Instituto de Derecho Internacional<sup>73</sup> –en el Proyecto de Reglamento sobre el mar territo-

---

70 *Paso de entrada*: derecho que todo buque extranjero tiene de navegar por el mar territorial de un Estado ribereño, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas. *Paso de salida*: derecho que todo buque extranjero tiene de navegar para dirigirse hacia alta mar procedente de aguas interiores.

71 AMERICAN SOCIETY OF INTERNATIONAL LAW. *Supplement to the American Journal of International Law: Official Documents*, vol. 23, 1929.

72 MINISTERIO DE JUSTICIA. *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, La Habana, 1928.

73 El Instituto de Derecho Internacional que aquí referimos es el creado en 1873 en Bélgica y su sede actual es en Ginebra (Suiza).

rial en tiempos de paz que había sido propuesto desde la sesión de Estocolmo en 1928— en su artículo 6.º habla de un derecho de paso inofensivo para los buques mercantes

Los buques mercantes tienen derecho de paso inocente a través del mar territorial. Sin embargo, están sujetos a las leyes y regulaciones policiales y de navegación promulgadas por el Estado costero.

Los buques mercantes que violen estas leyes y regulaciones están sujetos a la jurisdicción de ese Estado<sup>74</sup>.

La International Law Association, en su acuerdo de 1926, se refiere a un derecho de paso libre. Por su parte, la Kokusaiko Gakkway en sus resoluciones de 1926, menciona —tal como lo hace el Instituto— el tránsito inofensivo. Como vemos, tales denominaciones no son equivalentes por las siguientes razones<sup>75</sup>: 1. Por *paso libre* hay que entender a “quien tiene la facultad para usarlo o no, y se vale de él sin estar sujeto en caso alguno a la potestad o a la autoridad de otro” 2. Por *paso inofensivo* se entiende “el que no tiene la posibilidad ni propósito de lastimar”; 3. Por *tránsito inocente* se entiende “el que está desprovisto subjetivamente de toda mala intención”; y 4. Por *tránsito pacífico* se entiende “el que no se propone adjetivo de agresión o beligerancia, o el que se efectúa fuera del tiempo de guerra”.

La mayoría de estas situaciones deben concurrir en el hecho de conceder a los barcos extranjeros su paso por mar territorial. Sin embargo, entre todos los conceptos, la costumbre internacional optó por el de *paso inofensivo*, por cuanto este adjetivo puede dar origen a una relación entre la nave que pasa y el territorio marítimo

---

74 “Les navires de commerce ont le droit de passage inoffensif par la mer territoriale. Ils sont, toutefois, soumis aux lois et règlements de police et de navigation édictés par l’État côtier. Les navires marchands qui enfreignent ces lois et règlements sont justiciables de la juridiction de cet État”. INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL. Session de Stockholm, 1928, «Projet de règlement Relatif à la Mer Territoriale en temps de paix», 28 août 1928, disponible en [[https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/1928\\_stock\\_03\\_fr.pdf](https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/1928_stock_03_fr.pdf)].

75 SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVÉN. *El mar territorial*, cit., pp. 219 y 220.



que atraviesa, supone que es en beneficio común, sin que resulte perjudicial para ninguna de las partes interesadas.

En general, en dichos proyectos se puede recalcar que el objetivo principal y común que trata de lograrse como condición fundamental a la que está subordinado el derecho de tránsito marítimo, es el de no causar daño en el paso por los buques de cada Estado en el mar territorial de otros. En consecuencia, los buques cuyo tránsito se autoriza por esa zona marítima externa, deben hacerlo de modo que no dañen a ninguna de las explotaciones o posesiones nacionales del mar territorial del Estado ribereño, sobre todo, con el compromiso o propósito de no violar ni ir en contra de las leyes o los reglamentos del Estado ribereño dueño del mar territorial por donde se ejerce el paso.

Por otro lado, los proyectos codificaron el hecho de que en un buque en tránsito, por ser una entidad jurídica a los efectos de su vida interior, no puede ostentar ese carácter fuera de sí mismo. En consecuencia, le está vedado el ejercicio de toda jurisdicción exterior en el mar territorial extranjero y, por lo tanto, debe prohibírsele en ese mar cualquier acto de persecución, detención o vigilancia respecto de otro buque y de las personas, mercancías o correspondencia que transporte. Solo el Estado ribereño puede continuar en el mar libre la persecución, cuando está iniciada por sus barcos dentro de su propio mar territorial.

En general, los proyectos codificados hasta 1928 estipularon que los buques de cualquier clase que utilicen el mar territorial de un Estado extranjero se encuentran obligados a obedecer las reglas establecidas por dicho Estado sobre rutas, sanidad, pilotaje, aduanas o cualesquiera otra de sus funciones administrativas. Por último, la jurisdicción y potestad de dicha zona marítima pertenece a la nación ribereña, en armonía desde luego con la subsistencia de ese derecho de paso reconocido a favor de los buques de otras naciones.

Ya en la década de los 1930 y bajo el marco de la acción diplomática de la Sociedad de las Naciones<sup>76</sup> se convoca la Conferencia

---

76 O Liga de las Naciones, creada por el Tratado de Versalles el 28 de junio de 1919.



sobre Codificación del Derecho Internacional<sup>77</sup>. La Conferencia de la Haya se organizó para definir reglas universales que sirvieran de normativa para el derecho del mar. La Conferencia contó con la participación de 46 Estados y llegó a importantes acuerdos sobre el principio de libertad de navegación, la naturaleza jurídica del mar territorial y las formas de definir las líneas de base este<sup>78</sup>. Sin embargo, surgieron divergencias en cuanto al tema de extensión del mar territorial. Los Estados estaban agrupados según –y por lo menos en– seis posturas en donde la extensión del mar territorial podría variar entre tres, cuatro y seis millas, además de la adopción o no de una zona contigua. La división se mostró profunda y no se logró acuerdo alguno para adoptar la Convención sobre el Mar Territorial en la Sociedad de Naciones. No obstante, se desatacaron algunos consensos alrededor del principio de libertad de navegación, la naturaleza jurídica del mar territorial y de los derechos que los Estados ejercen sobre este espacio marítimo, las líneas de base y, en especial, la reglamentación del paso inocente<sup>79</sup>.

Para 1946, surgió el conflicto entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte contra Albania, por las acciones de las naves y autoridades marítimas de estos Estados en el Canal de Corfú<sup>80</sup>. La Corte Internacional de Justicia el 25 de marzo de 1948<sup>81</sup> emite un fallo en el que hace valer las condiciones con las cuales se podía ejercer o no el derecho de paso inocente por las naves de Gran Bretaña por una parte, que ante tales circunstancias, la regulación del derecho de paso inocente por parte de Albania por su parte del estrecho hubiera permitido evitar los daños, en especial a la vida

---

77 LEAGUE OF NATIONS. Acts of the Conference for the Codification of International Law, held at The Hague from March 13<sup>th</sup> to April 12<sup>th</sup>, 1930, LN. doc. C.351.M.145, 1930, V, vol. I, plenary meetings, Geneva, August 19<sup>th</sup>, 1930, disponible en [[https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf)].

78 RALPH ZACKLIN. *El derecho del mar en evolución. La contribución de los países americanos*, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 1975.

79 HUGO LLANOS MANSILLA. *La creación del nuevo derecho del mar: el aporte de Chile*, Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1991.

80 También Estrecho de Corfú, que separa las costas de Albania y Grecia.

81 Puede consultarse el resumen del fallo en [<https://www.dipublico.org/115835/caso-del-canal-de-corfu-excepcion-preliminar-fallo-de-25-de-marzo-de-1948/>].

humana, pues en los hechos murieron 45 oficiales británicos y otros 42 resultaron heridos<sup>82</sup>.

Ahora bien, en un contexto multilateral, las Conferencias de Ginebra de 1958 trataron en esencia los mismos temas que la Conferencia de 1930, pero con una serie de diferencias importantes, como fue la adopción de cuatro convenios entre los cuales figura la Convención sobre el mar territorial y zona contigua<sup>83</sup>, donde se consignaron nuevas materias como el concepto de paso inocente en los artículos 14 al 23; define el paso inocente como “el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrarlo en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ellas”<sup>84</sup>.

El mar territorial ha quedado plenamente garantizado por el artículo 14 de dicha Convención, el paso inocente de todos los buques extranjeros con las únicas restricciones, cuya conveniencia nadie puede negar, de que dicho paso “no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño”<sup>85</sup>, y de que los buques de pesca extranjeros “cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado ribereño a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial”<sup>86</sup>. Además, la Convención, al regular el derecho de paso inocente por el mar territorial, tuvo buen cuidado de disponer de manera expresa que “los buques submarinos tienen obligación de navegar en la superficie y de mostrar su bandera”<sup>87</sup>.

Para concluir, la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar<sup>88</sup> constituiría el foro internacional para establecer un orden jurídico para los mares y océanos que facilite el tránsito internacional.

---

82 SOTO SÁNCHEZ. *El derecho de paso inocente en México. El derecho de los buques extranjeros de navegar por el mar territorial mexicano*, cit.

83 Suscrito en Ginebra el 29 de abril de 1958, disponible en [<https://www.dipublico.org/10524/convencion-sobre-el-mar-territorial-y-la-zona-contigua-ginebra-29-de-abril-de-1958/>].

84 *Ibíd.*, artículo 14.2.

85 *Ibíd.*, artículo 14.4.

86 *Ibíd.*, artículo 14.5.

87 *Ibíd.*, artículo 14.6.

88 Realizada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.

Allí se determinó que el mar territorial es y ha sido uno de los espacios marinos más conocidos, aspecto que se puede deducir a partir del tratamiento que se le dio en la última conferencia del mar, cuya Parte II, “El mar territorial y la zona contigua”, Sección 1, “Disposiciones generales”, artículo 2.º, “Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo” afirma que

1. La soberanía del Estado se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y [...] a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial. // 2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como el lecho y subsuelo de este mar<sup>89</sup>.

Es decir, la soberanía que ejerce un Estado ribereño en su mar territorial es un derecho que por naturaleza es imprescindible y, respecto a la comunidad internacional, inalienable, por lo que puede ser ejercida en forma unilateral por el Estado como lo juzgue necesario para su seguridad y orden, sin ir en contra de los principios del derecho internacional.

Esta Convención prescribe un régimen por medio del cual se equilibran los derechos del Estado ribereño y aquellos de los Estados cuyos buques navegan por el mar territorial. En ella se define el paso inocente en el artículo 18, “Significado de paso”, así:

1. 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 ni hacer escala en una rada o instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o // b. Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias, o salir de ellas<sup>90</sup>.

Los especialistas distinguen aquí entre “paso de entrada” y “paso de salida” que habían sido reconocidos antes por el derecho consuetudinario, más adelante por la Convención de Ginebra y por último por esta Convención de Jamaica.

---

89 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., p. 31.

90 *Ibíd.*, pp. 35 y 36.

## Antecedentes

2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero solo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave<sup>91</sup>.

La regla general en el tema de mar territorial, es la del derecho de paso inocente que sigue definido como el paso que “no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño”<sup>92</sup>. En su artículo 20, “Submarinos y otros vehículos sumergibles”, menciona la navegación de submarinos, a los que se exige su paso en superficie y enarbolando el pabellón<sup>93</sup>.

El artículo 21, “Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente”, contiene una serie de situaciones sobre las que el Estado ribereño puede dictar leyes o reglamentos para los buques extranjeros en el mar territorial, para garantizar de ese modo su paso inocente<sup>94</sup>.

Además, el Convenio concede al Estado ribereño el derecho de exigir el derecho de paso inocente a las naves que utilicen las rutas marítimas y los esquemas de separación de tráfico establecidos por dicho Estado, que puede además establecer las normas necesarias para la prevención, reducción y control de la contaminación marina y a la preservación del medio marino. No es paso inocente –a efectos del numeral 2 del artículo 19 ya citado– el de un buque extranjero que realice en el mar territorial alguna de estas actividades:

- a. Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios del derecho internacional incorporados a la Carta de las Naciones Unidas; // b. Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase; // c. Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño; // d. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o seguridad del Estado ribereño; // e. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves; f. El lanzamiento, recepción o embarque de

---

91 *Ibíd.*, p. 36.

92 *Ibíd.*, artículo 19, “Significado de paso inocente”, p. 36.

93 *Ibíd.*, p. 36.

94 *Ibíd.*, p. 37.

dispositivos militares; g. El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño; h. Cualquier acto de contaminación intencionada y grave contrario a esta Convención; i. Cualesquiera actividades de pesca; j. La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos; k. Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del estado ribereño; l. Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

El derecho de paso inocente no impide que el Estado pueda suspender el ejercicio del mismo, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos: 1. Que sea temporal; 2. Que no afecte a todo el mar territorial; 3. Que haya razones fundadas; 4. Que se publique en debida forma; y 5. Que no se haga de manera discriminatoria.

La legislación colombiana responde según los procesos de consolidación existentes en el derecho internacional sobre el paso de buques por aguas territoriales de un Estado. En esa medida, se expide la Ley 10 de 4 de agosto de 1978<sup>95</sup> mediante la cual se define el mar territorial (arts. 1.º a 6.º) y el derecho de paso inocente a los buques de cualquier Estado (art. 2.º). Más adelante, el Gobierno nacional colombiano reglamenta tales artículos de la ley en comento, mediante la expedición de decretos que materializan más las condiciones de ejercicio de la soberanía y, por ende, la navegación de buques extranjeros por este espacio marítimo del territorio colombiano. Así, por ejemplo, a partir de las facultades reglamentarias, define las condiciones especiales que existen en los espacios marítimos generados por los territorios insulares de Colombia en el Mar Caribe occidental, como lo hace en el Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013<sup>96</sup>, que trata de la integridad del departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. También en asuntos relativos a la navegación de buques extranjeros, a través del Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991<sup>97</sup>, cuando haya o se sospeche que exista acarreo

---

95 *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].

96 *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].

97 *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].

y transporte de precursores y químicos para la producción de sustancias psicotrópicas en los buques que navegan por el mar territorial, incluidos aquellos que se declaren en paso inocente, que hace obligatorio al capitán de la nave el deber de informar a la Armada de Colombia o a la capitanía de puerto tal situación, junto con el respectivo derecho de visita de los buques por parte del Ministerio de Defensa y de la Dirección de Aduanas cuando exista cualquier motivo de sospecha.

### III. Conclusiones

1. La costumbre general de las naciones ha establecido un derecho de paso de los buques extranjeros por mar territorial, que es un derecho indispensable para el desarrollo del comercio y de la navegación, es hoy una facultad innegable de la comunidad jurídica internacional. El derecho de paso inocente tiene transformaciones que van a la par con los desarrollos políticos y económicos de las naciones.
2. Los decretos, proyectos individuales y colectivos, así como también las distintas conferencias del mar redactadas a lo largo de los siglos XIX y XX, han sido base de la actual legislación internacional del derecho de paso inocente en mar territorial, hasta la regulación consignada en la Convención del Mar de 1982.
3. La política colombiana en materia de reglamentación del derecho de paso inocente por mar territorial colombiano, carece de antecedentes. Dicho aspecto sienta el precedente de la necesidad de reglamentar el ejercicio de este derecho, ya que esta actividad se desarrolla en un vasto sector del mar territorial colombiano, pero aún no se poseen los instrumentos jurídicos, administrativos y financieros adecuados para hacerlo.
4. En general, en los proyectos colectivos se puede recalcar que el objetivo principal y común que tratan de lograr como condición fundamental y al que está subordinado el derecho de tránsito marítimo, es el de no causar daño en el paso por los buques de cada Estado en el mar territorial de otros.

5. La Conferencia de la Haya de 1930 estipuló que el Estado costero no podrá poner obstáculos a la ruta de los buques que atraviesen el mar territorial, al reconocer el derecho de paso inocente, siempre y cuando este acto no constituya una amenaza para la seguridad o los intereses del Estado ribereño, con lo que se crea así el primer antecedente jurídico y formal internacional del derecho de paso inocente.
6. La Conferencia de Ginebra de 1958 trató en esencia los mismos temas que la Conferencia de 1930, pero con una serie de diferencias importantes, como fue la adopción de cuatro convenios entre los cuales figura el Convenio de mar territorial y zona contigua, donde se consignaron nuevas materias como el concepto de paso inocente por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia altamar procedente de ellas<sup>98</sup>.
7. La Convención de Naciones Unidas sobre del derecho del Mar de 1982 reproduce lo dicho en Ginebra y concede al Estado ribereño el derecho de exigir que en el ejercicio del derecho de paso inocente se utilicen las rutas marítimas y los esquemas de separación de tráfico establecidos por dicho Estado. Del mismo modo, lo faculta a elaborar las normas necesarias para la prevención, reducción y control de la contaminación marina y a la preservación del medio marino. De igual forma, permite suspender el ejercicio de ese derecho, siempre y cuando cumpla los siguientes requisitos: 1. Que sea temporal; 2. Que no afecte a todo el mar territorial; 3. Que haya razones fundadas; 4. Que se publique en debida forma; y 5. Que no se haga de manera discriminatoria.
8. Tanto la regulación como la reglamentación del derecho de paso de buques extranjeros por aguas territoriales colombianas es ajustada según procesos de consolidación de las prácticas de los Estados y las necesidades de la seguridad y el orden público del tráfico marítimo.

---

98 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., artículo 14.2.

## Bibliografía

AMERICAN SOCIETY OF INTERNATIONAL LAW. *Suplement to the American Journal of International Law: Official Documents*, vol. 23, 1929.

ANSIETA NÚÑEZ, ALFONSO. *Las grandes líneas de la historia del derecho marítimo*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983.

BORBA CASELLA, PAULO. “Desenvolvimento do direito internacional na concepção de Cornelius van Bynkershoek”, *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo*, vol. 103, enero-diciembre de 2008, pp. 563 a 592, disponible en [[https://social.stoa.usp.br/articles/0036/3520/Casella\\_\\_Desenvolvimento\\_do\\_direito\\_internacional\\_na\\_concepção\\_de\\_Cornelius\\_van\\_Bynkershoek.pdf](https://social.stoa.usp.br/articles/0036/3520/Casella__Desenvolvimento_do_direito_internacional_na_concepção_de_Cornelius_van_Bynkershoek.pdf)].

CALVO GARCÍA, MANUEL. “Transformaciones jurídicas y teoría del derecho”, en *Anuario de Filosofía del Derecho*, n.º xxviii, 2012, pp. 33 a 53, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3985277>].

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en [[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)].

Convención sobre el mar territorial y zona contigua, Ginebra, 29 de abril de 1958, disponible en [<https://www.dipublico.org/10524/convencion-sobre-el-mar-territorial-y-la-zona-contigua-ginebra-29-de-abril-de-1958/>].

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA. Fallo de 25 de marzo de 1948, “Caso del Canal de Corfú”, disponible en [<https://www.dipublico.org/115835/caso-del-canal-de-corfú-excepcion-preliminar-fallo-de-25-de-marzo-de-1948/>].

DE MONTAGUT ESTRAGUÉS, TOMÁS. “El *Llibre del Consolat de mar* y el ordenamiento jurídico del mar”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. LXXXVII, 1997, pp. 201 a 217, disponible en [[https://www.boe.es/publicaciones/anuarios\\_derecho/abrir\\_pdf.php?id=ANU-H-1997-10020100218](https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-H-1997-10020100218)].

Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991, *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].

Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].

DOMÍNGUEZ NAFRÍA, JUAN CARLOS. “La América española y Napoleón en el Estatuto de Bayona”, *Revista Internacional de Estudios Vascos*, n.º 4 extra, 2009, pp. 315 a 346, disponible en [<https://core.ac.uk/download/pdf/11502835.pdf>].



DUVE, THOMAS. "El tratado de Tordesillas, ¿una 'revolución espacial'? Cosmografía, prácticas jurídicas y la historia del derecho internacional público", *Revista de Historia del Derecho*, n.º 54, julio-diciembre de 2017, pp. 77 a 107, disponible en [<http://www.scielo.org.ar/pdf/rhd/n54/n54a04.pdf>].

Estatuto de Barcelona sobre la libertad de tránsito, disponible en [<https://www.dipublico.org/11422/convenio-y-estatuto-sobre-la-libertad-de-transito-barcelona-20-de-abril-de-1921/>].

FRANKOT, EDDA. "Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: Jurisdiction in the Law of the Sea", en JUAN PAN-MONTOJO y FREDERIK PEDERSEN (COORDS.). *Communities in European history: Representations, Jurisdictions, Conflicts*, 2007, Piza, Edizioni Plus, pp. 157 a 178, disponible en [<https://pdfs.semanticscholar.org/ee2e/d7cdaf06379f4225d07a0beba35474f42eda.pdf>].

FROMAN, F. DAVID. "Uncharted waters: Non innocent passage of warships in the territorial sea", en *San Diego Law Review*, vol. 21, n.º 3, 1984, disponible en [<https://digital.sandiego.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1724&context=sdlr>].

GUTIÉRREZ CASTILLO, VÍCTOR LUIS. "La influencia del derecho romano en la formación del principio de libertad de los mares", *Revista General de Derecho Romano*, n.º 4, junio de 2005.

HARRIS FERNÁNDEZ, JAIME. "Andrés Bello: su aportación al desarrollo del derecho del mar en América Latina", *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, vol. 6, 2010.

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION. *Report of the 34<sup>th</sup> Conference*, Viena, 5 al 11 de agosto de 1927, Londres, 1927.

INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL. Session de Stockholm, 1928, « Projet de règlement Relatif à la Mer Territoriale en temps de paix », 28 août 1928, disponible en [[https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/1928\\_stock\\_03\\_fr.pdf](https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/06/1928_stock_03_fr.pdf)].

LEAGUE OF NATIONS. Acts of the Conference for the Codification of International Law, held at The Hague from March 13<sup>th</sup> to April 12<sup>th</sup>, 1930, LN. doc. C.351.M.145, 1930, V, vol. 1, plenary meetings, Geneva, August 19<sup>th</sup>, 1930, disponible en [[https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf)].

Ley 10 de 4 de agosto de 1978, *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].

## Antecedentes

LLANOS MANSILLA, HUGO. *La creación del nuevo derecho del mar: el aporte de Chile*, Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1991.

LEONART Y AMSELEM, ALBERTO J. "Surgimiento de los Estados modernos y su impacto en el derecho de mar. Contribución doctrinal de Bartolo de Sassoferrato", *Revista de Política Internacional*, n.º 156, marzo-abril de 1978, pp. 135 a 160, disponible en [<http://www.cepc.gob.es/en/publications/journals/accesstohistoriccollectionofjournals?IDR=13&IDN=1187&IDA=34769>].

MALAGÓN PINZÓN, MIGUEL ALEJANDRO. "El consulado de comercio de Cartagena", *Revista de Estudios Socio Jurídicos*, vol. 3, n.º 2, 2001, pp. 51 a 74, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/sociojuridicos/article/view/195>].

MARTÍNEZ TORRES, JOSÉ ANTONIO. "Gobernar el mundo. La polémica *Mare Liberum* versus *Mare Clausum* en las Indias Orientales (1603-1625)", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 74, n.º 1, 2017, pp. 71 a 96, disponible en [<http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/702/702>].

MINISTERIO DE JUSTICIA. *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, La Habana, 1928.

PESSOA, EPITACIO. *Proyecto de Código de Derecho Internacional Público para Brasil*, 1927.

RAZ, JOSEPH. *El concepto de sistema jurídico. Una introducción a la teoría del sistema jurídico*, México D. F., Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, disponible en [[https://www.academia.edu/4239456/EL\\_CONCEPTO\\_DE\\_SISTEMA\\_JURIDICO\\_JOSEPH\\_RAZ](https://www.academia.edu/4239456/EL_CONCEPTO_DE_SISTEMA_JURIDICO_JOSEPH_RAZ)].

"Report of Tokyo". *Revue de Droit International, de Sciences Diplomatiques et politiques*, vol. 4, 1926.

SALOM FRANCO, NICOLÁS. "Vitoria y Grocio frente al Mar", *Revista de Estudios Socio- Jurídicos*, vol. 3, n.º 1, 2001, pp. 93 a 141, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/sociojuridicos/issue/view/11>].

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVÉN, ANTONIO. *El mar territorial*, La Habana, Universidad de la Habana, 1930.

SMITH II, GEORGE P. "The Concept of Free Seas: Shaping Modern Maritime Policy Within a Vector of Historical Influence", *The International Lawyer*, vol. 11, n.º 2, 2001, pp. 355 a 364, disponible en [<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3257&context=til>].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

SOTO SÁNCHEZ, RAQUEL. *El derecho de paso inocente en México. El derecho de los buques extranjeros de navegar por el mar territorial mexicano*, México D. F., Flores Editor, 2015.

VEGA BARBOSA, GIOVANNY y JUAN RAMÓN MARTÍNEZ VARGAS. *Tratado de derecho del mar*, Bogotá, Tirant Lo Blanc, 2016.

WALKER, PETER B. "What is innocent passage?", *Naval War College Review*, vol. 22, n.º 1, January 1969, Article 9, disponible en [<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6461&context=nwc-review>].

ZACKLIN, RALPH. *El derecho del mar en evolución. La contribución de los países americanos*, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 1975.



capítulo III

Régimen jurídico del mar territorial con respecto al derecho de paso inocente

*Fabián Ramírez Cabrales  
Jaime Rodrigo de Larrucea  
José Alejandro Machado Jiménez*



## I. Consideraciones previas

Con respecto al medio marino adyacente a los Estados, cada uno dispone de una territorialización fronteriza denominada espacios marítimos<sup>99</sup>. En efecto, la definición de frontera en las aguas marinas es variada y según una proyección de jurisdicción que empieza por ser completa en tierra firme y puede disminuir conforme se adentra en los espacios marítimos. Tal variación da origen a una progresión de la jurisdicción del derecho de un Estado en estas aguas, sustentada en el concierto de los Estados en materia océano-política y se fundamenta en el reconocimiento de los valores compartidos que los Estados tienen sobre el mismo medio marino.

En cuanto al mar territorial se refiere, esta franja comprende no solo un espacio geográfico sobre el cual un Estado ejerce derechos de soberanía sobre la superficie de agua, el suelo o fondo marino y el espacio aéreo<sup>100</sup>, sino que también es el resultado de la construc-

---

99 Colombia, mediante la Ley 10 de 4 de agosto de 1978, “Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones”, *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>] y su reglamentación mediante el Decreto 1436 de 13 de junio de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.671, de 29 de junio de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1286793>], precisa los espacios marítimos; también para el caso de las aguas archipelágicas, ver los decretos 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>] y 1119 de 19 de junio de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.185, de 17 de junio de 2014, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1227503>].

100 De acuerdo con el artículo 101 de la Constitución Política de la República de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)] (en adelante, todas las referencias a la Constitución de 1991, remiten a esta fuente) “... son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma

ción de prácticas jurisdiccionales que el Estado históricamente ha arraigado ante la comunidad internacional, que da una categoría de relevancia al auto-conocimiento que tiene este espacio marino para el Estado ribereño, en especial, con respecto a sus responsabilidades marítimas nacionales e internacionales.

La anterior afirmación adquiere una particular relevancia si se observa tanto desde el derecho de control y tránsito al interior de las fronteras de un Estado ribereño, como en el derecho de paso inocente de naves con bandera extranjera en las aguas territoriales colombianas. En efecto, para la reglamentación de las actuaciones de las autoridades con responsabilidades en el ejercicio de ambos derechos, se pueden escenificar posibles conflictos que involucran tanto la soberanía de un Estado ribereño como los compromisos internacionales del Estado rector de puerto y del Estado de abanderamiento. El primer compromiso que surge ante un posible escenario conflictivo es el de la responsabilidad de todo Estado de mantener la protección y vigilancia en el mar en todos los espacios marítimos, en principio y de manera especial, por aquellos sobre los cuales proyecta ámbitos de soberanía y jurisdicción.

A través de una revisión de prácticas y situaciones que han sido documentadas en textos especializados y la reglamentación del derecho de paso inocente en el derecho de algunos Estados, se pueden observar los siguientes escenarios, que serán analizados en detalle más adelante, frente al derecho internacional y ante la necesidad de reglamentar el derecho de paso inocente en Colombia.

Por la relevancia que tiene la soberanía de un Estado, la reglamentación del derecho de paso inocente en primera instancia se puede considerar desde tres escenarios: El derecho de aproximación, el derecho de visita y el derecho de persecución.

---

continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales”.

## *A. Derecho de aproximación y derecho de visita*

Para este apartado debe observarse la práctica del derecho internacional consuetudinario en torno al derecho de aproximación y derecho de visita. La costumbre internacional indica que el derecho de aproximación comprende la acción de un buque de guerra perteneciente a las fuerzas militares del Estado ribereño para aproximarse a un buque mercante, con el fin de verificar la identidad y nacionalidad de los buques extranjeros que no gocen de inmunidad, sin llegar al examen de su documentación.

Por lo que respecta al derecho de visita, la práctica internacional se identifica con la facultad de un buque de guerra para enviar en el mar territorial una lancha o aeronave al mando de un oficial, para verificar la nacionalidad de un buque extranjero que no goce de inmunidad de jurisdicción y, si fuera necesario, examinar su documentación a bordo del buque. Este derecho se aplica con base en la sospecha de que el buque pueda estar cometiendo delitos que afecten la paz y seguridad del Estado ribereño.

La práctica de este derecho genera competencias y atribuciones en el Estado ribereño y derechos en el Estado del pabellón del buque respectivamente. Por una parte, el derecho de visita surge a la vida jurídica cuando el Estado ribereño identifica una serie de actividades que resultan incoherentes con el derecho de paso inocente, según el derecho internacional. Por medio del derecho de visita se faculta al Estado ribereño a interrumpir la navegación de la nave extranjera para la realización de su derecho de visita. Entre tales facultades se encuentra la visita e inspección del buque, si existen indicios de que ha sido el autor de un episodio de contaminación marina. Para el ejercicio del derecho de visita e inspección, a estos efectos no se exige el consentimiento del Estado del pabellón cuando el buque haya contaminado en aguas interiores o el mar territorial. De igual forma, el derecho aplica para reprimir actividades ilícitas que atenten contra los recursos vivos o el patrimonio cultural subacuático que yace sobre el mar territorial.

Con respecto al Estado de abanderamiento, el derecho invoca que sea exhibida la documentación que da fe de las competencias



legales y calidades profesionales del personal que realiza la visita a la nave. Que le sean manifestados a quien se desempeñe como capitán de la nave declarada en paso inocente, de forma clara y concreta los comportamientos o actividades observadas por parte del personal policivo que permiten sojuzgar la no existencia o pervivencia de este derecho. También el capitán de la nave tiene el derecho de exigir que, durante la inspección de la misma, el personal policivo tome las medidas de precaución para que, en desarrollo de los procedimientos, no se generen daños a la carga o a los equipamientos de la nave, permitiéndosele que conserve la evidencia de actos y conductas que puedan llegar a calificarse de abusivas.

En síntesis, el derecho de visita con respecto a la necesidad de verificar la existencia o no del paso inocente serían las que a continuación enumeramos.

## 1. Del Estado de abanderamiento

a. Salvaguarda de que la detención o disminución de velocidad para el embarco no genere riesgos graves para la navegación; b. Salvaguarda de que la visita e inspección del Estado ribereño no sea lesiva a la integridad del personal, los equipamientos y la carga de la nave; c. Escoger el punto de encuentro o disminución de velocidad dentro de las posibilidades que el Estado ribereño le limite; d. Reclamar la exhibición de la documentación que acredite competencias legales y profesionales del personal policivo del Estado ribereño que realiza la visita e inspección; y e. Reclamar la manifestación de las actividades que el personal del Estado ribereño considera que no dan mérito para que la declaración de paso inocente por parte de la nave extranjera sea considerada conforme al derecho internacional de forma clara y concreta.

## 2. Del Estado ribereño

a. Ordenar la detención y el embarco de la nave declarada en paso inocente cuando su travesía o fondeo se encuentre sobre aguas en las cuales el Estado ribereño ejerce soberanía y jurisdicción; b. Declarar la no existencia del derecho de paso inocente de la nave

extranjera, después de realizada una visita e inspección a la misma y se reúnan elementos de juicio suficientes para indicar la ausencia de paso inocente.

## *B. El derecho de persecución*

El derecho de persecución consiste en la facultad de un Estado ribereño para emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción a sus leyes y reglamentos. Este derecho, por tanto, no se contrae al espacio marítimo en que se ha cometido la violación, sino que se extiende a altamar. Esto es, que el buque infractor se encuentre en las aguas interiores, mar territorial, aguas archipelágicas, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental o zonas de seguridad del Estado del buque perseguidor y podrá continuar por fuera de dichos espacios marítimos con la condición de que la persecución no haya sido interrumpida. Debe observarse que el derecho de persecución solo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por buques o aeronaves de Estado que lleven signos claros y estén autorizados de manera expresa para tal fin.

La práctica de este derecho surte cuando una nave extranjera en aguas territoriales se declara en paso inocente y no sostiene la comunicación con la autoridad policiva del Estado ribereño o no acata las indicaciones que tal autoridad le manifiesta con respecto a su navegación, fondeo o escala en puerto, al emprender la huida o imposibilitar el ejercicio de los derechos de visita por parte del Estado ribereño.

### **1. Del Estado de abanderamiento**

Cuando una de las naves que se ha declarado en paso inocente y es perseguida, aun estando vigente la solicitud que le hace la autoridad policiva del Estado ribereño para acatar una indicación concreta respecto a su travesía o para permitir la visita o inspección, el Estado de abanderamiento conserva el derecho a exigir la notificación por parte del canal diplomático pre establecido por ambos Estados, donde se expresen los comportamientos que han sido considerados ge-

neradores de un paso no inocente por parte del Estado ribereño con respecto a la nave extranjera. Esto no implica que el Estado ribereño no pueda adoptar medidas sobre un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que dicha nave ha infringido sus leyes o reglamentos. En tales casos, los Estados ribereños tienen derecho a solicitar información, interceptar, detener e inspeccionar el buque. Si los resultados de la inspección arrojan indicios de la comisión de un delito, situación en la que el Estado ribereño puede retener el buque, conducir la nave a puerto e iniciar un procedimiento sancionador sobre el mismo. Se aclara que dichas acciones no tienen que observar la secuencia ordinaria de las actuaciones antes señaladas, cuando se evidencia un acto que atente contra la normativa del Estado ribereño<sup>101</sup>. También el Estado de abanderamiento tiene derecho a exigir que cese la persecución, cuando la nave perseguida entre en el mar territorial del Estado de su abanderamiento o de un tercer Estado. De igual forma, si el buque visitado resultare inocente o las sospechas no fuesen fundadas, tendrá derecho a ser indemnizado por el perjuicio de los daños sufridos.

## 2. *Del Estado ribereño*

Perseguir aquella nave de abanderamiento extranjero señalada, objeto de una interdicción marítima, de no acatar una indicación concreta respecto a su travesía o impedir el ejercicio del derecho de visita o inspección dentro del espacio marítimo del mar territorial. La persecución puede continuar en la zona contigua, en observancia de la condición que la nave que ejerce el control policivo no interrumpa la actividad persecutoria. Esta no puede iniciarse en la zona contigua, a menos que la nave perseguida evidencie en la misma zona comportamientos que evaden los controles para prevenir posibles infracciones a las leyes migratorias, sanitarias, ambientales, aduaneras y fiscales, o que su travesía impida dar cumplimiento a

---

101 PEDRO ALFONSO ELIZALDE MONTEAGUDO. "La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo", Tesis doctoral, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 2012, disponible en [<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/98351/paem1de1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].

sanciones impuestas por conductas cometidas en el mar territorial o en tierra firme del respectivo Estado ribereño<sup>102</sup>.

El derecho de persecución en caliente (*hot pursuit*) constituye del mismo modo una excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en todo el derecho internacional. Está estipulado con detalle en el artículo 111, “Derecho de persecución”, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>103</sup>, por diferentes convenios y por la práctica de los Estados<sup>104</sup>. Su ejercicio deberá ser realizado bajo las siguientes condiciones:

a. Que se inicie la persecución cuando el buque o sus lanchas se encuentren en las aguas interiores, aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado ribereño, cuando haya motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de dicho Estado; b. Que, *mutatis mutandis*, se aplique a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental; c. Que se realice por buques de guerra, aeronaves militares o barcos afectos a un servicio público y autorizados de manera especial para ello; d. La persecución debe ser continua, es decir, que no se interrumpa desde que se inició en el mar territorial o zona contigua, puede entonces continuarse en altamar; y e. La persecución deberá cesar cuando el buque haya entrado en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

---

102 MINISTERIO DE DEFENSA. *Manual de derecho del mar*, vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016, pp. 181 a 183, disponible en [[https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual\\_de\\_derecho\\_del\\_mar\\_vol\\_i.pdf](https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf)].

103 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en [[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)], pp. 75 y 76.

104 Más allá de la regulación de la Convemar, en la Unión Europea el Acuerdo Schengen de 1985 y su posterior Convenio de Aplicación de 1990, permite la persecución en caliente como medida de cooperación policial entre los miembros de la Unión. Del igual manera, el Acuerdo bilateral entre Francia y España. Sobre una propuesta de regulación bilateral entre Colombia y Ecuador, ver: DEMETRIO SANTANDER MARTÍNEZ. “El uso de la fuerza en el DIP contra el terrorismo: El caso angostura y la necesidad de regular la persecución en caliente”, Tesis de pregrado, Quito, Universidad San Francisco de Quito, 2011, disponible en [<http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/994>].

La realidad es que no existen a nivel internacional pronunciamientos jurisprudenciales sobre la figura del *hot pursuit*, sin embargo, sí existe consenso sobre su caracterización y elementos<sup>105</sup>.

## II. El derecho de paso inocente en el derecho internacional: entre la soberanía de los Estados y el derecho de navegación por los mares

En mérito de los escenarios de control policivo marítimo analizados antes, respecto al derecho de paso inocente se ha precisado que su existencia como tal solo podría corresponder para el espacio marítimo denominado mar territorial, además, respecto al ejercicio de los derechos de control y tránsito junto con la facultad de verificación de condiciones de existencia que hace el Estado ribereño del paso inocente a buques extranjeros, estas situaciones puedan llegar a requerir acciones específicas que en otros espacios marítimos no podrían realizarse de forma legítima, al requerir el sustento de la plena soberanía que tiene el espacio denominado mar territorial.

La soberanía dentro de los espacios marítimos de un Estado se estudia a partir de nuevos enfoques, como son los que introducen en la comprensión de las controversias entre los Estados o de los organismos internacionales, tanto de los sistemas comunitarios macro-regionales como el mismo sistema internacional de las Naciones Unidas.

Los nuevos enfoques para el estudio de la soberanía en el derecho internacional actual se enfrentan a controversias académicas

---

105 Ver en el ámbito europeo sobre el “derecho de persecución en caliente”: TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA, CORTE EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS, SECCIÓN SEGUNDA. *Case of Issa and others v. Turkey*, 30 de marzo de 2005, Appl. n.º 31821/96, disponible en [[http://www.jus.unitn.it/download/gestione/marco.pertile/20091002\\_0103CASE%20OF%20ISSA%20AND%20OTHERS%20v.%20TURKEY%20\(3\).pdf](http://www.jus.unitn.it/download/gestione/marco.pertile/20091002_0103CASE%20OF%20ISSA%20AND%20OTHERS%20v.%20TURKEY%20(3).pdf)]; TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA, CORTE EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS, SECCIÓN TERCERA. *Case of Matyar v. Turkey*, Appl. n.º 23423/94, 10 de julio de 2002, disponible en [<https://www.refworld.org/cases,ECHR,49997ae6d.html>]; TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA, CORTE EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS, SECCIÓN SEGUNDA. *Case of Ülkü Ekinci v. Turkey*, Appl. 27602/95, 16 de octubre de 2002, disponible en [<https://sip.lex.pl/orzeczenia-i-pisma-urzedowe/orzeczenia-sadow/27602-95-ulku-ekinci-v-turcja-wyrok-europejskiego-520169180>].

significativas, en tanto la preponderancia que se piensa puede llegar a atribuírsele la denominada *soft law* en el derecho internacional y su aplicación no solo por la vía del elemento subjetivo de la costumbre internacional (de manera específica, la *opinio iuris*) sino también en el derecho interno de los Estados, en donde los tribunales constitucionales adoptan criterios de interpretación del mismo derecho a partir de la integración con el derecho internacional que hace que la institucionalidad ejecutiva y legislativa en cada Estado en materia de las relaciones internacionales, cada vez pierda más rango regulador, sobre todo en los asuntos comprendidos en el derecho del mar, como podría llegar a suceder con el derecho de paso inocente de buques extranjeros.

Desde los principios que sirven para crear, interpretar e integrar el ordenamiento jurídico internacional<sup>106</sup>, el mar territorial seguirá siendo considerado como una prolongación jurisdiccional del respectivo Estado, por tanto, cualesquiera que sean las manifestaciones institucionales del Estado sobre las materias que afecten este espacio, no puede considerarse como un desconocimiento del dominio marítimo internacional, sino que es una aplicación del mismo dominio, principio universal de derecho internacional que nadie discute<sup>107</sup>.

En consecuencia, a pesar de la preponderancia que pudiera llegar a adquirir la costumbre internacional en algunas materias a reglamentar en el derecho de paso inocente, no se pueden dejar de lado las responsabilidades que tiene un Estado ribereño ante la comunidad internacional sobre los espacios marítimos donde ejerce la soberanía, esto porque las responsabilidades de cualquier Estado sobre los espacios marítimos no surgen ni se derivan de unos deberes que se imponen por sí mismos o por la abstracción de consensos entre actores que conforman instancias denominadas como “comunidad internacional”, “orden global”, etc., sino que cada Estado llega a ejercer tales responsabilidades a partir del reconocimiento que

---

106 HERNÁN VALENCIA RESTREPO. *Derecho internacional público*, Medellín, Pontificia Universidad Bolivariana, 2003, pp. 349 a 381.

107 ALFREDO COCK ARANGO. *Derecho internacional público contemporáneo*, Medellín, Universidad de Antioquia, 2.<sup>a</sup> ed., 1955, pp. 10 y 11.

este mismo hace en el espacio marítimo en al menos algún elemento de su incumbencia. Desde el reconocimiento que hace el Estado ribereño de sus espacios marítimos, adquiere sentido que sea este mismo quien defina las condiciones para las regulaciones o reglamentaciones que hace con respecto a ese espacio, como sería la reglamentación del derecho de paso inocente en el mar territorial.

En la soberanía que ejerce cada Estado sobre sus aguas territoriales coexisten dos derechos: el de navegación, que da origen al paso inocente, y el de imperio del orden legal territorial del Estado que dispone de un espacio marítimo adyacente. La coexistencia de ambos derechos a través de la historia se ha armonizado al regular la navegación de la nave extranjera a través de unos mínimos que, consuetudinariamente primero y luego de manera convencional, llegaron a ser sintetizados en las expresiones consignadas en las conferencias y convenciones del derecho del mar: perjuicio para la paz, el buen orden y la protección de la seguridad del Estado.

Para quienes califican el concepto de la soberanía de un Estado como una ilusión resultado de la supervivencia de los formalismos legalistas del siglo XIX, sería obsoleto continuar con el mismo concepto, toda vez que existe un nuevo orden global con dinámicas del derecho internacional distintas que operan a partir de un supuesto de “consenso intrínseco” ajeno a un sistema de verticalidad normativo o jerárquico entre las fuentes del derecho<sup>108</sup>. Cabría considerar que no es tanto la desaparición de la verticalidad normativa la que ante determinados fenómenos globales hace que la soberanía pierda sus mismos principios originarios<sup>109</sup>, conocidos desde JEAN BODIN<sup>110</sup>, sino que, acerca de la introducción de necesidades en el supuesto

---

108 SALEM HIKMAT NASSER y JOSÉ GARCEZ GHIRARDI. “Around the Pyramid: Political-Theoretical Challenges to Law in the Age of Global Governance”, *Revista de Direito Internacional*, vol. 15, n.º 1, 2018, pp. 63 a 69 disponible en [<https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/4934>]. También ver DAVID W. KENNEDY. “International Law and the Nineteenth Century: History of an Illusion”, en *Nordic Journal of International Law*, vol. 65, n.ºs 3 y 4, enero de 1996, pp. 385 a 420.

109 PHILIP E. STEINBERG. “Steering Between Scylla and Charybdis: The Northwest Passage as Territorial Sea”, en *Ocean Development and International Law*, vol. 45, n.º 1, 2014, pp. 84 a 106.

110 En español, JUAN BODINO, Angers, Francia, ?, 1530 - Laon, Francia, ?, 1596.



nuevo orden mundial de las naciones, sería la vía del reconocimiento de las identidades y diferencias entre los pueblos el primer paso para progresar en el mantenimiento y la creación de espacios de consenso abierto, desprevénidos y sinceros, que serán las bases de una concordia que apuesta de manera exclusiva por conservar las condiciones naturales de un bien común a los pueblos, como son los mares del planeta. Así, la vía de esta concordia parecería ser la que atribuye preponderancia a los sistemas jurídicos constitucionales de cada Estado, que hacen de la soberanía la justificación idónea para que las propias autonomías organizacionales del poder público interno de los territorios, reconozcan que existe este punto de encuentro para materias como los intereses económicos en la navegación, el medio ambiente y la soberanía de las naciones en el derecho del mar, en donde, finalmente, coinciden los asuntos de las autonomías organizacionales y territoriales de cada Estado con el derecho de navegación por los mares.

Un ejemplo de concordia entre la soberanía y el derecho de navegación por los mares aplicable en materia del derecho de paso inocente, se puede encontrar en el caso de las divergencias entre Canadá y Estados Unidos sobre la libre navegación por el Paso Noroeste (*Norwest*) entre las islas árticas canadienses que comunican con los dos océanos. Las controversias generadas al momento de clasificar la condición legal de tales aguas, hicieron aconsejable que Canadá aceptara su reconocimiento como mar territorial, lo que en beneficio común permitiría la navegación amparados en el derecho de paso inocente por las aguas adyacentes a Canadá, lo que facilitó que la posición de Estados Unidos pudiese ser abandonada y dejar de insistir en clasificar tales aguas con el trato jurídico de estrecho. Todo lo anterior permitiría a cada uno de los Estados ribereños ejercer sus propias responsabilidades con el medio natural como deber de ejercicio de soberanía territorial. Mientras penda concertar un acuerdo bilateral o regional específico, sería la regulación individual que hiciera al menos Canadá sobre el derecho de paso inocente por sus aguas territoriales en el Paso Noroeste, lo que permitirá no hacer del ejercicio de los derechos de soberanía un pretexto de situaciones que se supone vulneran el derecho de navegación por los mares, que ha-



cen creer que el ejercicio de la soberanía es una constante fuente de conflictos entre países con fronteras marítimas comunes<sup>111</sup>.

Por tanto, la soberanía como concepto del derecho internacional puede mantenerse en sus tres aspectos fundamentales: externo, interno y territorial. El externo será el derecho del Estado a determinar con libertad sus relaciones con otros Estados o con otros sujetos de derecho internacional, desde su autogobierno, sin que medie ningún tipo de restricción o control impuesto por la iniciativa propia de otro Estado. La soberanía externa impide una limitación o control derivado de otros Estados, facilita a otras naciones el pleno goce de las mismas situaciones que desde su autonomía llega a proyectar en los demás Estados. Es decir, en virtud de este aspecto de la soberanía, debe mantenerse la no sumisión a otros Estados bajo el principio universal en virtud del cual un Estado no puede ser sometido a la jurisdicción de otro Estado (*par in parem non habet imperium*)<sup>112</sup>.

La soberanía interna es el derecho a la competencia exclusiva que tiene un Estado para elegir su propio sistema político, social y cultural, determinar de manera autónoma el carácter de sus instituciones, prever lo necesario para su funcionamiento, promulgar las leyes que le corresponda como realidad política y asegurar su cumplimiento.

De otro lado, la soberanía territorial respecto del poder que se ejerce sobre los espacios geográficos al ser estables y continuos, dan un mayor sentido político y sociológico de seguridad y continuidad de un Estado y, por tanto, será la autoridad total, exclusiva y excluyente que un Estado ejerce sobre sus bienes y las personas que se encuentren dentro de su territorio continental, insular y marítimo.

---

111 STEINBERG. "Steering Between Scylla and Charybdis: The Northwest Passage as Territorial Sea", cit.; LEOPOLDO M. A. GODIO. "El derecho del mar y el cambio climático en el Ártico: ¿estrechos internacionales o protección del medio marino?", en *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, vol. 12, 2019, pp. 19 a 42, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/xml/4295/429558483002/html/index.html>].

112 Votación de MAX HUBER, CORTE PERMANENTE DE ARBITRAJE. *Islands of Palmas case* (Netherlands, U. S. A.), Decisión de 4 de abril de 1928, en *Reports of International Arbitral Awards*, vol. II, pp. 829 a 871, disponible en [[https://legal.un.org/riaa/cases/vol\\_II/829-871.pdf](https://legal.un.org/riaa/cases/vol_II/829-871.pdf)], desarrollado ampliamente en la p. 838 desde el párrafo 6.

El imperio y el dominio le son inherentes a la soberanía territorial de cualquier Estado, es decir, el ejercicio del poder soberano sobre su territorio y de igual forma, la propiedad sobre el dominio público de este territorio. Sin embargo, se ha precisado que la servidumbre como figura del derecho internacional contemporáneo es una institución de acuerdo con la cual un Estado puede dar una limitación de su soberanía sobre la totalidad o parte de su territorio, en nombre y en interés de otro Estado. Ahora bien, el hecho de aceptar o dar la servidumbre no se considera como la negación de la soberanía, aun así, el Estado que la concede queda obligado a observar las condiciones prescritas para el territorio afectado<sup>113</sup>. No obstante, lo anterior no ocurre para ningún aspecto del derecho de paso inocente, por cuanto la naturaleza misma de este derecho surge no por la concesión de un Estado, sino por los condicionamientos naturales e históricos propios de los espacios marítimos, como se estudió en el capítulo primero de esta obra.

En síntesis, podría decirse que el concepto de soberanía deriva de un grupo de principios fundamentales que la institución jurídica del Estado-nación ha conformado a través de su historia, a partir de su creación a comienzos de la Era Moderna. Es así como existen dos principios fundamentales, que se encuentran muy ligados con la soberanía y sobre todo, destacan el de igualdad de los Estados, el de la no-intervención y el de la autodeterminación de los Estados.

La soberanía territorial de un Estado se ejerce dentro de las fronteras en las cuales se aplica su jurisdicción territorial. Las fronteras como limitaciones a la jurisdicción, no solo se relacionan con la superficie terrestre, sino también con las aguas territoriales, el espacio aéreo y los recursos del suelo y subsuelo. La soberanía implica su ejercicio sobre los espacios marítimos a partir de la necesaria estabilidad que define la delimitación fronteriza, por tanto, existe una inviolabilidad de las líneas de frontera que distinguen a estos espacios de otros, cuyas consecuencias son aplicadas por igual a todos

---

113 VÍCTOR MANUEL ROJAS AMANDI. *Derecho internacional público*, México D. F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, disponible en [<https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3262-derecho-internacional-publico-coleccion-cultura-juridica>], pp. 46 y 47.

los Estados que tienen el derecho a defender sus fronteras frente a cualquier acto de agresión. Por tanto, en el evento que la violación de la frontera pueda tener implícita una real amenaza al ejercicio de los derechos de soberanía territorial, por ejemplo, que incurriese un buque de guerra o un agente militar de otra nación, el Estado puede adoptar de ser necesario, medidas físicas para contrarrestar la violación de la frontera o presentar su protesta ante el Gobierno bandera o ante los organismos internacionales<sup>114</sup>. Además, si se tiene en cuenta la distinción que existe en el derecho internacional entre amenazas armadas intencionales y los incidentes fronterizos<sup>115</sup>, sumado a la necesidad de considerar tales incidentes en las situaciones particulares que por cuenta de las actuaciones erróneas surgidas a partir de las relaciones de vecindad o por inconvenientes sobrevinientes en el desarrollo de las acciones de cooperación transfronteriza, hacen necesaria la distinción entre amenazas intencionales e incidentes fronterizos, estrictamente justificada en el bien superior de la paz<sup>116</sup>.

El concepto de soberanía, por tanto, no prescinde de la noción de limitación de poder material, lo cual resulta ser considerado en los espacios marítimos, aunque sí imponga un ejercicio exclusivo de poderes, sobre todo, los jurisdiccionales, que son esenciales a la noción de Estado, dado que sin ese ejercicio exclusivo, la institucionalidad estatal desaparece.

También otra limitación al poder material que se identifica en el derecho internacional se encuentra en el deber de protección al medio ambiente, en especial cuando sea vulnerable como lo es el marino. El poder material debe ejercerse mediante la prevención no solo en áreas de frontera, para evitar contaminar los territorios de otros

---

114 ANTONIO GÓMEZ ROBLEDO. *Las Naciones Unidas y el sistema interamericano: conflictos jurisdiccionales*, México D. F., Colegio de México, 1974.

115 WALTER SCHAETZEL. "La teoría de la guerra de Francisco de Vitoria y la moderna guerra de agresión", ANTONIO TRUYOL Y SERRA (trad.), en *Anales de la Universidad de Murcia*, vol. XII, 2.º trimestre, 1954, disponible en [<https://pdfs.semanticscholar.org/1135/e0a0a493e79f5d9136af13a9319ee59d3446.pdf>].

116 JOSÉ ANTONIO PASTOR RIDRUEJO. *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, 22.ª ed., Madrid, Tecnos, 2016.

Estados<sup>117</sup>, sino además a través de la cooperación transfronteriza, por lo que se encuentra justificado el ejercicio del poder soberano para prevenir, mitigar y adaptar las áreas que demandan la conservación y recuperación de la vida como resultado de una acción conjunta entre los Estados<sup>118</sup>, donde cada uno sustenta el ejercicio mismo del propio poder material y jurisdiccional que incluye el desarrollo de las políticas de defensa y seguridad<sup>119</sup>.

Acerca de los espacios marítimos donde el Estado ejerce su soberanía, todas las naciones se adhieren hoy al sistema de la soberanía en el mar territorial, principio consignado en el artículo 2.º numeral 1 de la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958<sup>120</sup>, cuando dice: “La soberanía del Estado se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, conocida con el nombre de mar territorial”. De igual forma, la Convención ratifica este concepto, pero lo amplía a la figura jurídica del Estado archipelágico. Es decir, la soberanía que ejerce a plenitud el Estado ribereño en el mar territorial está de manera particular orientada a la defensa del territorio con una identidad nacional, su seguridad y adecuado sentido de protección y conservación.

Colombia, como Estado ribereño soberano en su mar territorial, llega a definir su extensión solo hasta cuando se expide la Ley 10 de 1978 ya citada, pues antes no se sabía con certeza cuál era el criterio que se podía adoptar con respecto a la extensión del mar

---

117 El principio 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio humano, Estocolmo, 5 a 16 de junio de 1972, disponible en [<https://www.dipublico.org/conferencias/mediohumano/A-CONF.48-14-REV.1.pdf>], p. 5, dice “De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y con los principios de derecho internacional, los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus propios recursos en aplicación de su propia política ambiental, y la obligación de asegurar que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudican al medio de otros Estados o de zonas situadas fuera de toda jurisdicción nacional”.

118 STEPHEN STEC. “Humanitarian Limits to Sovereignty: Common Concern and Common Heritage Approaches to Natural Resources and Environment”, en *International Community Law Review*, vol. 12, n.º 3, enero de 2010, pp. 361 a 389.

119 VIVIANA GARCÍA PINZÓN. “Dimensiones locales de la seguridad y la cooperación transfronteriza en la frontera amazónica de Brasil, Colombia y Perú”, *Revista Opera*, n.º 23, julio-diciembre de 2018, pp. 59 a 80, disponible en [<https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/opera/article/view/5570/6905>].

120 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cit., p. 31.

territorial<sup>121</sup>. Mientras que la Ley 14 de 31 de julio de 1923<sup>122</sup> fijaba como mar territorial 12 millas para efecto de pesca y explotación de hidrocarburos, la Ley 79 de 19 de junio de 1931 en su artículo 363<sup>123</sup> tan solo determinó 20 Km. en materia de aduanas, en tanto que el Decreto 3183 de 20 de diciembre de 1952<sup>124</sup> sobre “organización de la marina mercante” reconoció por un lado, tres millas para efectos de pesca, vigilancia y seguridad marítima, medidos a partir de la línea de baja mar en torno a las costas de dominio continental e insular de la República, y por otro, una zona contigua de nueve millas medidas a partir del límite exterior del mar territorial. Colombia tenía tres criterios diferentes para fijar el ancho del mar territorial: el de 12 millas para efectos de pesca, el de 20 Km. en materia de aduanas y el de tres millas de mar territorial, con una zona contigua de nueve millas, para efectos de pesca y seguridad nacional. Desde la Ley 10 de 1978, el mar territorial y los regímenes jurídicos se definen así:

El mar territorial de la nación colombiana sobre el cual ejerce plena soberanía, se extiende más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores hasta una anchura de 12 millas náuticas o de 22 Km. 224 metros. La soberanía nacional se extiende igualmente al espacio situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

Más adelante, la Constitución Política de 1991 al referirse al territorio colombiano, dispuso en su artículo 101, último inciso lo siguiente:

También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.

---

121 ENRIQUE GAVIRÍA LIÉVANO. *Derecho internacional público*, 6.ª ed., Bogotá, Temis, 2005.

122 *Diario Oficial*, n.º 18.763, de 8 de febrero de 1923, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1570058>], artículo 17.

123 *Diario Oficial*, n.º 21.730, de 4 de julio de 1931, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1624878>].

124 *Diario Oficial*, n.º 28.097, de 10 de enero de 1953, disponible en [[https://normograma.info/mindef/docs/decreto\\_3183\\_1952.htm](https://normograma.info/mindef/docs/decreto_3183_1952.htm)].

### III. La costumbre internacional en el derecho de paso inocente

Si se tiene en cuenta la concordancia entre el derecho de navegación y la soberanía con respecto al valor simultáneo que adquiere la costumbre internacional como fuente del derecho, y además, al ejercicio del derecho de paso inocente en la verificación del mismo por parte del Estado ribereño, la reglamentación reclama el análisis de las normas consuetudinarias, como quiera que, ante una posible controversia entre Estados, será la regla de derecho idónea para invocarse como legitimadora de un comportamiento emprendido bien por parte del Estado ribereño, o por el Estado de abanderamiento que se auto declara en paso inocente.

Así es como, respecto al reconocimiento de la costumbre, la caracterización de aquellas conductas que permiten identificar la existencia o inexistencia del paso inocente y las condiciones del ejercicio del control policivo al mismo derecho, pueden reunirse tomando los siguientes elementos que identifican la regla de derecho aplicable en los distintos escenarios donde se invoque la existencia del derecho de paso inocente en aguas territoriales.

Antes de analizar los elementos específicos relacionados con las conductas que suscitan el derecho de paso inocente, debe considerarse que, para identificar la costumbre internacional en tal derecho, es necesario comprender que en cada uno de los comportamientos deben individualizarse la existencia de tanto elementos materiales, como de elementos formales. Los primeros vienen a ser los comportamientos valorados desde un carácter tradicional de contenido ético, cultural y de perfección técnica. Los elementos formales son los que imprimen un carácter obligatorio a la valoración material de los comportamientos debido a la adopción normativa establecida en un sistema jurídico, reconocido con autoridad suficiente en el derecho internacional para declarar su voluntad soberana de mandar, exigir o permitir a los sujetos de la norma.

De la identificación de los elementos formales surge con propiedad el carácter obligatorio y, por tanto, la naturaleza jurídica de la práctica adelantada o por adelantar. Al elemento material se le conoce con el nombre de elemento objetivo, a su vez, al elemento

formal se le conoce como elemento subjetivo, denominado por algunos “psicológico”<sup>125</sup>. De hecho, han surgido algunas dificultades para comprender las situaciones donde se identifica la existencia o no de este elemento formal, pues se limitan a identificarlo con la denominada obligación de cumplir un deber jurídico (*opinio iuris sive necessitatis*)<sup>126</sup>, entendida como la creencia de que una práctica de los Estados más o menos consensuada, estaría de por sí ajustada al derecho internacional<sup>127</sup>.

En las tablas que presentamos a continuación se evidencia cómo el alcance de la reglamentación del derecho de paso inocente por parte de los Estados puede llegar a cristalizarse en una norma internacional específica para este derecho, porque llegan a ser coincidentes las reglas que se aplican y porque consideran de manera concreta y simultánea las necesidades propias de los espacios marítimos en cada Estado. Las reglamentaciones del derecho de paso inocente en cada Estado proveen al derecho internacional de una racionalidad que significa su valor y alcance universal en esta materia.

---

125 FERNANDO ENRIQUE TOLEDO TAPIA. “La *opinio iuris* como elemento psicológico de la costumbre”, *Revista Chilena de Derecho*, vol. 17, n.º 3, 1990, pp. 483 a 508, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/revista/10893/V/17>].

126 *Ibíd.*, p. 483; también RÜDIGER WOLFRUM. “The subjective element in customary international law”, en *Recueil des Cours, Collected Courses*, vol. 272, 1998, pp. 245 a 293.

127 JAMES CRAWFORD. *Brownlie’s principles public international law*, 8.ª ed., Oxford, Oxford University Press, 2012.

## Régimen jurídico del mar territorial con respecto al derecho de paso inocente

ESTADO	LEY/NORMA	ASUNTO REGULADO EN PASO INOCENTE
Jamaica	Ley de 1996 sobre las zonas marítimas (arts. 1.º a 7.º).	Adopta definiciones de buques para inmunidades, materiales nucleares; precisa condiciones de paso no inocente.
Santo Tomé y Príncipe	Ley 1 de 1998 sobre la delimitación del mar territorial y la zona económica exclusiva.	Define con claridad el goce de derechos soberanos y la jurisdicción exclusiva respecto a todos los recursos naturales vivos que encuentren en circunstancias especiales con respecto al paso inocente, y sin desconocer la libertad de otros Estados para realizar las travesías (art. 7.º).
Chipre	Ley 28(i) de 2011.	Parte i (1-14). Referencia las mismas reglas de los buques de Estado o no de Estado, los de propulsión nuclear etc., toma literalmente las mismas reglas de la Convemar.
Guyana	Ley de 2010 sobre las zonas marítimas; Ley 18 de 2010.	Extiende la valoración de las conductas para calificar como no inocentes actos del capitán y cualquier persona abordado que permitan concluir que no hay paso inocente, tasa multas aplicables al buque extranjero. Otorga amplias facultades específicas al poder Ejecutivo para reglamentar y cerrar el paso en interés de la paz, el buen orden y la seguridad.
Sri Lanka	Ley 22 de 1976, sección 3.	Mantiene las facultades del Jefe de Gobierno para suspender las travesías, incluye el paso inocente en consideración a la paz, el buen orden y la seguridad del Estado.
Indonesia	Ley 6 de 1996, artículos 11 a 19.	Al paso inocente lo denomina “derecho de paso con fines pacíficos”. Determina navegación por aguas archipelágicas en paso inocente, limitándolas al uso de vías marítimas.
Vietnam	Resolución de la Asamblea Nacional 51 de 2001, artículo 12, promulgada mediante orden presidencial en 2012.	Para el paso inocente de buques extranjeros, distingue entre buques de Estado y dentro de los mismos, los buques que desempeñan propósitos militares, precisando la autorización de las autoridades del Estado, aun para su travesía en esas condiciones.



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Australia	Ley 20 de 1994, artículo 8.º y en la Sección 3, artículos 17 a 26.	En el artículo 8.º precisa cómo puede haber también paso inocente cuando se forman aguas interiores a partir del encerramiento por el método de trazado de líneas de base rectas (arts. 17 a 26).
Alemania	“Declaraciones hechas al momento de la adhesión” según la Ley de Implementación de Unclos de 1994.	Introduce la interpretación a la Convención en el sentido que es el derecho internacional el que puede establecer si hay o no necesidad de establecer limitaciones al paso inocente mediante la exigencia de la notificación previa, según la categorización de los buques, pero entiende que, por el momento, el texto convencional en el artículo 24 admite una no discriminación.
Italia	“Declaración hecha en el momento de la notificación”.	El derecho de paso inocente en las categorías particulares de buques extranjeros, previo consentimiento o notificación. Introduce la interpretación a la Convención en el sentido que es el derecho internacional el que puede establecer si hay o no necesidad de establecer limitaciones al paso inocente mediante la exigencia de la notificación previa, según la categorización de los buques, pero entiende que por el momento, el texto convencional en el artículo 24 admite una no discriminación.
Croacia	“Declaración hecha en el momento de la notificación, artículo 53 de la Convención de Viena”. Comunicación mediante nota verbal a las Naciones Unidas de 4 de abril de 1995, que apela al artículo 310 de la Convemar.	Declara que en el derecho internacional no existe la prohibición para que el Estado ribereño exija que los buques de guerra extranjeros notifiquen su intención de paso inocente, incluso que el Estado ribereño limite el número de buques.

<p>República de Corea</p>	<p>Ley 3.037 de diciembre de 1997, emendada por Ley 4.986 de 6 de diciembre de 1995; Ley 3.037 de 1977, emendada por Ley 4.986, de 6 de diciembre de 1995, artículo 5.º Comunicada por nota verbal MUN/303/96, de 5 diciembre de 1996.</p>	<p>Artículo 5.º 1. Los buques extranjeros gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial de la República de Corea mientras su paso no sea perjudicial para la paz, el orden público o la seguridad de la República. Cuando un buque extranjero, de guerra o de Estado destinado a fines no comerciales, se proponga pasar a través del mar territorial, deberá dar aviso previo a las autoridades competentes en los términos establecidos en el decreto presidencial. 2. Se considerará que el paso de un buque es perjudicial si ese buque realiza en el mar territorial algunas de las actividades que se indican a continuación, salvo el caso que las autoridades competentes hayan dado su autorización, aprobación o consentimiento para que realice las actividades que se señalan en los apartados a), b), e), k) y m): a. Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o independencia de la República de Corea o que de cualquier otra forma infrinja los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de la ONU; b. Todo ejercicio o práctica con armas de cualquier clase; c. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves, dispositivos militares, la navegación submarina, cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de seguridad, embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de los reglamentos aduaneros, fiscales, en contra de inmigración o sanitarios de la República de Corea; la evacuación de contaminantes que excedan los estándares establecidos, cualquier actividad de pesca, investigación y levantamientos hidrográficos, actividades que por decreto presidencial se consideren que no estén directamente relacionadas con el paso.</p>
---------------------------	--	--

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Barbados	Capítulo 386 de <i>Laws of Barbados. Law Review Order</i> (L. R. O.) 1985 y 2002.	Los buques de guerra extranjeros requieren notificación previa de paso inocente. Establece las condiciones de un paso no inocente, ampliando que las posibles condiciones puedan convertirse en paso inocente cuando reciban autorización del Estado ribereño. Determina con precisión medidas de interdicción marítima en caso de paso no inocente. Y para la responsabilidad por la actividad del buque, determina condiciones de responsabilidad internacional.
Ucrania	Orden 283, de 29 de junio de 1995. Reglamentación de la fiscalización aduanera del tránsito a través de las fronteras aduaneras de Ucrania de buques de navegación internacional.	Aprobación de la reglamentación de la fiscalización aduanera del tránsito a través de las fronteras aduaneras de Ucrania de buques de navegación internacional (1.2.9).
Bélgica	Ley relativa a la ZEE en el Mar del Norte, 22 de abril de 1999, publicada en el <i>Moniteur Berge</i> de 10 de julio de 1999.	Aunque es sobre ZEE, el artículo 50 sustituye al 169, da a entender de manera restrictiva para aquel buque que se declare en paso inocente, que la visita de funcionarios a los buques extranjeros en el mar territorial se encuentre condicionada por el mismo derecho. Artículo 50 numeral 2, da una definición de buque.

Dinamarca	Ordenanza de 16 de abril de 1999.	Define los alcances que tiene el buque de guerra extranjero que entra al territorio danés, y equipara a buque de guerra: Todo otro buque que pertenezca a un Estado extranjero o que sea utilizado por un Estado extranjero y que no esté destinado exclusivamente a fines comerciales. Remite el concepto de paso inocente a lo que determine el derecho internacional. Aclara qué se entiende por territorio danés en términos marítimos. Exonera de autorización previa a los buques de guerra que fondeen o hagan detención en el territorio por navegación normal, necesidad, fuerza mayor o grave dificultad. En caso de socorro no necesita ni autorización, ni notificación en cualquier género de buque.
Montenegro	Declaración confirmada con motivo de la sucesión en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.	El Gobierno de Montenegro considera también que puede, sobre la base del párrafo 1 del artículo 38 y el apartado a) del párrafo 1 del artículo 45 de la Convención, determinar, mediante sus leyes y reglamentos, en cuáles de los estrechos utilizados para la navegación internacional en el mar territorial de Montenegro se mantendrá el régimen de paso inocente, según proceda. El régimen de notificación previa de los buques de guerra aplica aún declarándose en paso inocente.
Eslovenia	Código Marítimo. Ejecución de sentencias Sección II, que condenan al pago de créditos pecuniarios y venta del buque, artículo 840.	Artículo 840. No podrá ser objeto del proceso de ejecución de sentencias o seguro de créditos: Un buque extranjero que esté disfrutando del paso inocente por el mar territorial de la República de Eslovenia. Y discrimina por aparte diciendo que tampoco: Un buque extranjero que se haya detenido en el mar territorial o en uno de los puertos de la República de Eslovenia por razones de fuerza mayor o por necesidades de la navegación, mientras subsistan las circunstancias de fuerza mayor o las necesidades de la navegación. Lo anterior para no hacer depender la declaratoria de paso inocente según la índole del buque.

Mauricio	Ley 2 de 2005 sobre las zonas marítimas: parte 1 capítulo interpretación. Parte 4 numeral 8.	En paso inocente adopta literalmente las mismas definiciones de la Convemar. Expresa con claridad que el paso inocente puede abarcar las aguas interiores Parte 4 numeral 8. Concibe el derecho de paso inocente como un límite al ejercicio de la soberanía. Faculta al Primer Ministro a reglamentar los límites al ejercicio del paso inocente. Le da valor de ejecutoria a la suspensión y reglamentación del paso inocente que aparezca publicada en la <i>Gaceta</i> antes que el envío a la Secretaría de la ONU. Insinúa la necesidad de comprender en la reglamentación la detención y el abordaje de buques.
República de Vanuatu	Ley 10 de 2010 sobre zonas marítimas, art. 4.º	Regula las condiciones de la autorización del buque de guerra y submarinos para detenerse y fondear, admite el paso inocente sin imponer notificación previa al ingreso de las aguas, de estas naves. Especifica condiciones del paso inocente en aguas archipelágicas so pena multa, tasa la multa al capitán de buque que contravenga lo dispuesto para el ejercicio del derecho de paso inocente, faculta ampliamente al ministro.

Fuente: Elaboración de los autores con base en ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *The Law of the Sea Bulletins*, n.ºs 1 a 98, disponible en [[https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/los\\_bult.htm](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm)].

Desde un análisis comparativo deducido de la tabla anterior, se puede encontrar cómo la práctica de los Estados al momento de regular y reglamentar las condiciones del paso inocente de los buques extranjeros por las aguas territoriales, no obedece de manera exclusiva a simples consensos sobre las condiciones desde las cuales se puede hacer ejercicio de este mismo derecho, sino ante todo, a la convergencia de dar solución a las acciones que permitan a cada Estado mantener y consolidar situaciones de gobernabilidad que demandan tales espacios. Con lo cual se podría responder a la dificultad que surge con la reducción del elemento subjetivo en el análisis de la costumbre internacional de presenciar la existen-

cia de un hecho solo producto de consideraciones consensualistas. Esto último afecta la comprensión del ejercicio de su jurisdicción de prescripción y aquella de ejecución del Estado ribereño, por cuanto toma el elemento subjetivo desde una comprensión voluntarista tanto por parte del Estado de abanderamiento, como por el Estado ribereño, lo que genera el desencuentro de criterios entre las partes cuando surja alguna controversia en la travesía de una nave en aguas territoriales extranjeras.

En la historia de los pronunciamientos emblemáticos de la Corte Internacional de Justicia, se observa cómo sale al paso frente a una pre-comprensión consensualista y voluntarista de este elemento subjetivo, en especial, cuando se refiere a este deber jurídico (*opinio iuris*). Resulta emblemático que a partir de la sentencia sobre la plataforma continental del Mar de Norte, el elemento subjetivo se evidencia solo cuando exista la plena certeza del imperativo jurídico que contiene la práctica o el uso de un Estado a través de un juicio de racionalidad, desprendido de criterios extrínsecos como la oportunidad política o diplomática de las partes en la controversia. Tal juicio de racionalidad tendrá que ser de carácter convincente y debe estar presente en la opinión común de actores en determinados escenarios que lo reconocen como jurídico, y no meramente plausible, de oportuna cortesía o respetuoso de una tradición<sup>128</sup>.

Más adelante, a partir de la sentencia sobre el caso de las actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua por parte de Estados Unidos, la Corte Internacional precisó que buena parte de la *opinio iuris* se puede encontrar en las convenciones multilaterales, de manera que puede existir un “reconocimiento convencional” de la *opinio iuris* de que el Estado actúa de conformidad con la misma. También

---

128 Se trata de la aceptación que hace la Corte Internacional de Justicia de la opinión que los derechos de cada Estado ribereño con relación a su plataforma continental, se basan en la soberanía que este Estado tenga respecto al dominio terrestre de la prolongación natural que bajo el mar conforma la plataforma (principio “la tierra domina al mar”, proximidad y adyacencia). INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands)*, Judgment of 20 February, 1969, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf>].

que debe probarse en juicio –por la parte que la invoca– la constitución de esa *opinio iuris* según un recorrido de acontecimientos que la hacen obligatoria para la otra parte en la controversia sometida a juicio<sup>129</sup>. Sumado a lo anterior, cuando el uso sometido a examen sobre su rango jurídico pueda ser tenido como un uso consentido o no por el Estado, precisando además si el Estado tiene o no una conciencia jurídica contraria sobre dicho uso, aunque incluso su comportamiento haya sido presentado como una excepción a la regla consuetudinaria discutida y que pretendidamente legitimaría su comportamiento ante el derecho internacional, tal reclamo se convierte en un reconocimiento del rango jurídico del uso, conformándose la obligación de cumplir un deber jurídico (*opinio iuris sive necessitatis*)<sup>130</sup>. Otro componente adicional para analizar, es la costumbre que ya existe, pero que de manera particular para un determinado Estado se afirme que no resulta vinculante, tal situación deberá probarse por quien la reclame al mostrar cómo tal Estado no ha participado en su formación, incluso que haya manifestado una conciencia contraria del alcance jurídico del comportamiento o uso analizado<sup>131</sup>.

Los componentes antes descritos, son indicativos de que la comprensión en el derecho internacional de la *opinio iuris* ha tenido un

---

129 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, Judgment of 3 June 1985, pp. 29 (20), numeral 27, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/68/068-19850603-JUD-01-00-EN.pdf>]; id. *Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, 27 June 1986, numerales 183, p. 97 (87) y 207, pp. 108 (98) y 109 (99), disponible en [[https://web.archive.org/web/20050308180448fw\\_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasas/inus/inus\\_ijudgment/inus\\_ijudgment\\_19860627.pdf](https://web.archive.org/web/20050308180448fw_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasas/inus/inus_ijudgment/inus_ijudgment_19860627.pdf)].

130 Se trata de inferir su accionar no a partir de tratados o convenciones, sino de sus mismas prácticas que signifiquen reconocimiento de actos de soberanía en situaciones marítimas, como puede observarse en lo que destaca la INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning territorial and maritime dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*, Judgment of 8 October 2007, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/120/120-20071008-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 691 (36), numeral 96.

131 Como es el caso de los *modus vivendi* con situaciones de aquiescencia, cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning the continental shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya)*, Judgment of 24 February 1982, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 71 (57), numeral 96.

carácter evolutivo que ha pasado de todas formas por la jurisprudencia de los tribunales internacionales de justicia. Tal evolución llega incluso a trascender en la teoría jurídica del derecho internacional en tanto que, desde distintos enfoques ius teóricos, se ha comenzado a discutir el alcance que tiene la *soft law* como fuente del derecho internacional<sup>132</sup>.

Tanto la presencia de la costumbre internacional como de la *soft law*, adquiere particular necesidad de analizarse respecto de la comprensión del ámbito regulador que tiene un Estado ribereño del derecho de paso inocente, pues al momento de discernir sobre la regulación de las conductas para el personal que opere actividades de control en el mar territorial, es necesario situar cada uno de los escenarios tanto de la travesía de una nave extranjera como el derecho de persecución, dentro del ámbito de la costumbre internacional.

Para el mencionado análisis se diseña un método específico que identifica la costumbre internacional aplicada al derecho de paso inocente, que tiene en cuenta la *soft law*, que podría llegar a constituir un elemento subjetivo de la costumbre internacional. A manera ilustrativa, este método se aplica con algunos de los siguientes ejemplos:

---

132 JEAN D'ASPREMONT. "Softness in International Law: A Self-Serving Quest for New Legal Materials", en *European Journal of International Law*, vol. 19, n.º 5, 2008, pp. 1075 a 1093, disponible en [<http://www.ejil.org/pdfs/19/5/1700.pdf>].



## A. Casos y eventos para buques con migrantes en vulnerabilidad

*Caso:* Declaración de paso no inocente del carguero noruego Tampa y refugiados hacia Australia<sup>133</sup>.

*Regla consuetudinaria aplicable:* No aplicaría un pretendido derecho inminente de legítima defensa y Estado de necesidad de Australia que justifique impedir el paso del buque por sus aguas territoriales.

*Elemento objetivo:* Sentido de humanidad frente a migrantes en situación de pobreza y desamparo de la Nación y Estado de origen.

*Elemento subjetivo:* Opinión Consultiva de la CIJ, consecuencias jurídicas de la construcción de un muro en el territorio palestino ocupado<sup>134</sup> junto con la Opinión Consultiva respecto a la definición de migrante y su estatus que comprende “la obligación general de respetar y garantizar cualquier circunstancia o consideración, inclusive el estatus migratorio de las personas, comprendiéndose el derecho al debido proceso legal, sea administrativo o judicial” y “la calidad migratoria de una persona no puede constituir una justifi-

---

133 En 2001, el carguero noruego *MV Tampa* recoge en curso de su travesía marítima por el Pacífico a unos migrantes que solicitan asilo en Australia y los pretende desembarcar en la Isla de Navidad en el territorio australiano. El *Tampa* se introduce en las aguas territoriales de Australia, pero no le permiten el desembarco de los migrantes, el *Tampa* se declara en una emergencia médica, pero el Gobierno niega el derecho a asilo y envía efectivos militares. Finalmente, dejan a los migrantes en la pequeña isla del Pacífico Nauru, atendidos por los pobladores, donde terminaron por ser fuente de conflictos internos allí, cfr. LINDA BRISKMAN, LUCY FISKE y MICHELLE DIMASI. “The impact of Australian asylum seeker policy on Christmas Islanders (2001-2011)”, en *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, vol. 6, n.º 2, 2012, pp. 99 a 115, disponible en [[https://espace.curtin.edu.au/bitstream/handle/20.500.11937/7240/188640\\_188640.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://espace.curtin.edu.au/bitstream/handle/20.500.11937/7240/188640_188640.pdf?sequence=2&isAllowed=y)].

134 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Documento A/ES-10/273, Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia sobre las consecuencias jurídicas de la construcción de un muro en el territorio palestino ocupado”, Nueva York, 2004, disponible en [<https://www.undocs.org/pdf?symbol=es/A/ES-10/273>], numeral 21, p. 13, en todas las referencias encontradas sobre esta la Opinión Consultiva, se utiliza el texto en español reproducido y referenciado.

cación para privarla del goce y ejercicio de sus derechos humanos, entre ellos los de carácter laboral”<sup>135</sup>.

### ***B. Casos de la interpretación de tratados que restringen derechos de navegación por ríos internacionales y aguas interiores***

*Casos:* Respecto al reclamo que realice el Estado ribereño a aquel del pabellón sobre lo comprendido en un tratado, donde determinados aspectos de la navegación de buques extranjeros se puedan encontrar limitados según las condiciones específicas que existan tanto en el paso inocente como eventualmente en un tratado entre los Estados, y con respecto al pabellón que reclame derechos de libre navegación.

*Regla consuetudinaria aplicable:* Las necesidades prácticas de la navegación condicionan cualquier interpretación de los contenidos acordados por las partes en un tratado, para lo cual debe tenerse en cuenta los instrumentos técnicos de la OMI.

*Elemento objetivo:* El documento OMI LEG/MISC.8 de 30 de enero de 2014 ilustra los casos a partir de la aplicación de distintas convenciones entre los Estados de la aplicación de la regla<sup>136</sup>.

*Elemento subjetivo:* El documento OMI LEG/MISC.8 de 30 de enero de 2014 citado antes presenta también que los alcances de esta regla fueron aprobados por la asesoría jurídica de la ONU conocida como División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas –DOALOS–.

---

135 CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS –CIDH–. Opinión Consultiva OC-18/03 de 17 de septiembre de 2003, solicitada por los Estados Unidos Mexicanos, Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados, disponible en [<https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2003/2351.pdf>].

136 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION –IMO–. “Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization LEG/MISC.8, 30 January 2014, disponible en [<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG%20MISC%208.pdf>].

*Precedente judicial:* Sentencia de la CIJ sobre los derechos de navegación y derechos conexos<sup>137</sup>.

### *C. Casos en los que se permite reconocer el derecho de paso inocente de buques de guerra por aguas territoriales*

*Casos:* Respecto a la solicitud de paso inocente de un buque de guerra cuando se encuentre en aguas territoriales extranjeras.

*Regla consuetudinaria aplicable:* El mero paso de un buque de guerra no constituye una amenaza y no puede considerarse legítima defensa del Estado impedirle que lo haga.

*Elemento objetivo:* El paso inocente goza siempre del beneficio de la duda y en caso de conductas que resulten confusas para el Estado ribereño, debe ofrecérsele la posibilidad de aclarar<sup>138</sup>.

*Elemento subjetivo:* Los buques de guerra pueden atravesar las aguas de manera inocente sin notificación y autorización previa mientras el Estado no haya promulgado y publicado alguna regulación en donde se restrinja el acceso al mar territorial y siempre que no entren en ningún puerto o detengan su ruta [Comisión Internacional

---

137 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Dispute regarding navigational and related rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment of 13 July 2009, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/133/133-20090713-JUD-01-00-EN.pdf>].

138 Condiciones aceptadas por un considerable número de Estados, cfr. GAMALIEL RODRÍGUEZ BALLESTER. "The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue", *Revista de Derecho Puertorriqueno*, vol. 54, n.º 1, 2014, pp. 87 a 118. También se explica en "USA-USSR Joint Statement on the Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, Adopted in Wyoming, USA on 23 September 1989, numeral 4, p. 1, disponible en [<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rues-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf>]; INSTITUTE FOR SHIPPING AND TRANSPORT LAW. "Do warships enjoy the right of innocent passage as envisaged in UNCLOS?", Rotterdam, 2014, pp. 1 a 8, disponible en [[https://www.academia.edu/20118607/Do\\_warships\\_enjoy\\_the\\_right\\_of\\_innocent\\_passage\\_as\\_envisaged\\_in UNCLOS](https://www.academia.edu/20118607/Do_warships_enjoy_the_right_of_innocent_passage_as_envisaged_in UNCLOS)].

de Derecho Internacional para el Convenio sobre Mar territorial y Zona Contigua-Ginebra 1958]<sup>139</sup>.

*Precedente judicial:* La simple tenencia de armas y fuerzas armadas no es una amenaza, deben existir actos que se puedan considerar como cualquier forma de injerencia en la soberanía: [sentencia de la CIJ de junio 1986 Nicaragua *vs.* Estados Unidos<sup>140</sup>, la sentencia del CIJ de 1949, Canal de Corfú, Reino Unido *vs.* Albania<sup>141</sup>].

#### IV. Paso inocente por aguas archipelágicas

Respecto al ejercicio de los derechos de soberanía en las aguas archipelágicas de los Estados, han sido considerados por algunos autores dos tipos de situaciones en las que se encuentra el componente territorial de cada Estado<sup>142</sup>: Aguas de Estados archipelágicos y aguas de los archipiélagos de Estado. Las primeras corresponden a las aguas de aquellos territorios insulares cuya soberanía depende en forma exclusiva del territorio insular en donde se encuentra la unidad política que representa. En las segundas, el ejercicio de los derechos de soberanía comprenderá tanto a la parte de aguas insulares, como a la parte de aguas continentales del Estado, apropiando en ambos territorios una misma unidad política. Este segundo tipo de situación territorial sobre el ejercicio de los derechos de soberanía, son denominados con más propiedad como archipiélagos exteriores de Estados mixtos, para los cuales, si se sigue el principio de la tierra domina al mar, estos ejercen y reivindican derechos

---

139 COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL. "Informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General de las Naciones Unidas", Anuario de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, vol. 2, 1956, p. 273, disponible en [[https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/spanish/ilc\\_1956\\_v2.pdf](https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/spanish/ilc_1956_v2.pdf)].

140 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua*, cit.

141 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, advisory opinions and orders, The Corfu Channel Case (merits)*, Judgment of April 9th 1949, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>].

142 Que toman, en algún aspecto parcial, la conceptualización que se encuentra en ENRIQUE GAVIRIA LIEVANO. *Los archipiélagos de Estado en el derecho del mar*, Bogotá, Temis, 2008, pp. 1 a 83.

jurisdiccionales y económicos sobre las aguas archipelágicas sin que haya sido necesario recurrir a la definición de zonas de enclave en los casos en los que existan proximidades con otros Estados, lo que les permite encerrar sus islas más alejadas con líneas de base recta<sup>143</sup>, y sobre todo, lo hacen cuando la soberanía de las islas y los archipiélagos correspondientes no ha sido discutida<sup>144</sup>. Al ser el ejercicio pleno de soberanía en las aguas archipelágicas una práctica sostenida en Estados, como por ejemplo, España<sup>145</sup>, Ecuador<sup>146</sup> y Dinamarca<sup>147</sup>, en donde las aguas de sus territorios insulares reglamentan los usos del territorio marino y las funciones de las autoridades estatales sobre los mismos, con el propósito de garantizar el ejercicio de los derechos de soberanía en el propio Estado. Por tanto, la categoría de archipiélagos exteriores de Estados mixtos se convierte en un imperativo para el derecho del mar.

En consecuencia, también la reglamentación del derecho de paso inocente por las aguas archipelágicas de cada Estado, podrá llegar a abarcar aquellos aspectos particulares que existan en tales espacios marítimos archipelágicos, con lo que podrán reglamentar el derecho de navegación de los buques extranjeros, al imponer condiciones particulares en las travesías de cualquier tipo de naves y ejercer controles policivos, en especial, en las aguas del mar territorial.

---

143 NATALIE KLEIN. *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011.

144 ESPERANZA ORIHUELA CALATAYUD. "Las islas y los archipiélagos españoles en la delimitación de los espacios marinos", en *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 77, n.º 1, 1983, pp. 337 a 358, disponible en [<https://core.ac.uk/reader/83570792>].

145 Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica, *Boletín Oficial del Estado*, n.º 46, de 23 de febrero de 1978, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-5340>], artículo 1.º.

146 Código Civil Ecuatoriano, artículo 609, disponible en [<https://www.hgdc.gob.ec/images/BaseLegal/Cdigo%20Civil.pdf>].

147 Decretos sobre la pesca en las Islas Faroe: Act n.º 597 of 17 December 1976 on the Fishing Territory of the Kingdom of Denmark, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/den1119E.pdf>]; y Decree n.º 598 of 21 December 1976 The Fishing Territory of the Faroe Islands, disponible en [[https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK\\_1976\\_Decree.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1976_Decree.pdf)], enmendado ante las sucesivas reformas constitucionales mediante el Decree amending the Decree on the fishing territory off the Faroe Islands, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/den158762.pdf>], con sus anexos.

En Colombia, en desarrollo de la Ley 10 de 1978 ya citada y según lo establecido en el artículo 101 de la Constitución Política, se expresan los derechos soberanos para definir las líneas de base de los territorios insulares colombianos. Así por ejemplo, en la situación de las aguas de los territorios insulares que forman el Caribe Occidental colombiano, en donde se ubica el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, el Gobierno colombiano mediante el Decreto 1946 de 2013 ya citado definió que, a partir del trazado de las líneas de base recta en el archipiélago, se delimitan las aguas interiores, el mar territorial y una zona contigua ininterrumpida en intersección conjunta para estas formaciones, salvo para el caso de las islas de Serranilla y Bajo Nuevo, ubicadas dentro del mismo Caribe Occidental. Lo anterior ha sido establecido en términos textuales con el objeto de asegurar

... la debida administración y manejo ordenado de todo el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, de sus islas, cayos y demás formaciones y de sus áreas marítimas y recursos, así como evitar la existencia de figuras o contornos irregulares que dificulten su aplicación práctica, las líneas que señalan los límites exteriores de las zonas contiguas se unirán entre sí por medio de líneas geodésicas<sup>148</sup>.

Al espacio antes descrito, el Decreto 1946 de 2013 lo denomina: “Zona Contigua Integral”<sup>149</sup> y expresa con claridad propósitos de ejercicio de plena soberanía cuando establece que en ese espacio el Estado colombiano: 1.º Previene y controla la infracción a leyes y reglamentos relacionados con la seguridad del Estado, sobre todo en el mar y según los intereses marítimos nacionales, también los asuntos aduaneros, fiscales, de inmigración, sanitarios, medio ambientales, de patrimonio cultural y derechos históricos de pesca; 2.º Sanciona las infracciones de las leyes y los reglamentos en las materias señaladas recién, bien que se hayan cometido en los territorios insulares o en las aguas del mar territorial.

En consecuencia, la reglamentación del derecho de paso inocente en Colombia por aguas archipelágicas en donde se hayan definido

---

148 Decreto 1946 de 2013, cit., párrafo 2, numeral 2, artículo 5.º

149 *Ibíd.*, literales a y b, numeral 3, artículo 5.º

áreas de especial condición de gobernabilidad y ejercicios de derechos soberanos, deberá considerar situaciones particulares para que la navegación pueda llegar a catalogarse como inocente o no inocente. Por ejemplo, situaciones como las que existen en territorios insulares donde los recursos biológicos naturales son una prioridad cotidiana por el uso que la población hace de ellos, en tanto que determina su identidad cultural, las oportunidades de desarrollo y las condiciones de supervivencia. También otras situaciones como las que pueden suceder en aguas archipelágicas con ecosistemas marinos y costeros representativos, con hábitats de especies amenazadas o endémicas, como ha sucedido desde la identificación que han realizado los Estados que son parte del Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe<sup>150</sup> a través del Protocolo del 18 de enero de 1990<sup>151</sup> adoptado por los mismos países en Kingston, y denominado Specially Protected Areas and Wildlife –SPAW–. El Protocolo obliga a los 17 Estados parte contratantes a desplegar una protección más estricta que afecta el Caribe Occidental colombiano. En efecto, el protocolo SPAW en su artículo 8.º establece la obligación de los Estados de actuar en las zonas donde tienen derechos de soberanía, pudiendo definir zonas de amortiguamiento contiguo, a partir de consultas oportunas y programas de gestión mediante la cooperación entre los Estados comprometidos en el área marina<sup>152</sup>.

---

150 Convenio de Cartagena, de 24 de marzo de 1983, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/texto\\_del\\_convenio-\\_convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_y\\_el\\_desarrollo\\_del\\_medio\\_marino\\_de\\_la\\_region\\_del\\_gran\\_caribe\\_de\\_1983.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/texto_del_convenio-_convenio_para_la_proteccion_y_el_desarrollo_del_medio_marino_de_la_region_del_gran_caribe_de_1983.pdf)], aprobado por Colombia mediante Ley 56 de 23 de diciembre de 1987, *Diario Oficial*, n.º 38.162, de 23 de diciembre de 1987, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1609272>].

151 “Protocolo relativo a las áreas de flora y fauna silvestres especialmente protegidas del Convenio para la protección y desarrollo del medio marino de la región del gran caribe”, disponible en [<https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Depositarios/Protocolo%20II%20Relativo%20a%20las%20C1reas%20de%20Flora%20y%20Fauna%20Silvestres%20Especialmente%20Protegidas.pdf>].

152 Sobre las problemáticas actuales de aplicación del SPAW en el Caribe Occidental colombiano, puede consultarse: FABÍAN RAMÍREZ CABRALES y SERGIO IVÁN RUEDA FORERO. “Science Diplomacy: Strategic Initiative to Create a Buffer Zone in the Caribbean Colombian Marine Protected Area Seaflower”, en Álvaro Rocha y ROBSON PACHECO PEREIRA (eds.). *Developments and Advances in Defense and Security. Proceedings of micrads 2019*, Singapore, Springer, 2020, pp. 345 a 359.



Otro fenómeno distinto a la reglamentación del derecho de paso inocente es el de la suspensión temporal de tal derecho en función de la protección de las condiciones de seguridad del Estado ribereño, que de manera análoga a como sucede con el paso en tránsito por los estrechos de los buques extranjeros para las aguas archipelágicas, el Estado ribereño se encuentra limitado a no suspender en forma indefinida el paso inocente por estos espacios, salvo que se trate de buques de Estado<sup>153</sup>.

## V. Aguas interiores

Aguas interiores es la denominación que recibe el espacio del territorio que identifica suelo marino y columna de agua, ubicados dentro de las líneas de base adyacentes a la costa del Estado ribereño, es decir, que se encuentran situados con un límite interno denominado línea de costa y con un límite exterior que resulta de un trazado de líneas de base recta, trazados paralelos o arcos de circunferencia, que comprenden los puertos de un Estado, sus bahías, golfos, mares cerrados, estrechos, estuarios, desembocadura de los ríos y el recorrido por los ríos, todo lo que en un conjunto conforma el espacio territorial denominado aguas interiores.

Define las aguas interiores de un Estado, por una parte, la delimitación del territorio costero que incluye no solo la fisonomía continental, sino también insular que le pertenezca, por otra parte, dependerá también del tipo de líneas de base que el mismo Estado defina según la apropiación que disponga en el ejercicio de su plena soberanía en el territorio. La costumbre internacional reconoce que cada Estado es competente para definir sus líneas de base y precisar el método a emplear, pero ante el aparato normativo del derecho internacional, el Estado costero no tiene una completa autonomía, pues si la delimitación que realiza impone de manera unilateral concurrencia en el área con otros Estados, con afectación de espacios marítimos y soberanía, la delimitación deberá hacerse

---

153 KLEIN. *Maritime Security and the Law of the Sea*, cit.



por medio de un tratado o arbitramento<sup>154</sup>. Además, la delimitación solo vincularía a los Estados parte del tratado o aquellos que son contiguos a las áreas afectadas por la delimitación, ya sea para que manifiesten su aceptación o consentimiento, o de no ser así, acudan a la jurisdicción internacional.

La definición de las líneas de base en el Estado colombiano sigue lo previsto por la costumbre internacional en tanto que una vez el Estado defina las líneas de base rectas en atención a las características de los accidentes costeros, tales líneas convierten los espacios marítimos internos, a margen definido, en aguas interiores.

Por otra parte, desde el ejercicio de la plena soberanía, las aguas archipelágicas son asimilables por la costumbre internacional como aguas interiores. También, para aquellos Estados que son parte de la Convemar, quedó claro que, respecto a tales componentes geográficos del territorio insular de una nación, según el numeral 2 artículo 121 de esta Convención<sup>155</sup>, se puede definir una regla de aplicación analógica:

salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.

La regla de aplicación analógica indica que la delimitación de las aguas en los territorios insulares bajo la soberanía de un Estado, tiene en cuenta los accidentes costeros de cada porción del territorio insular a través del trazado de las líneas de base rectas. Al respecto, la Convemar establece una longitud máxima para las líneas de base<sup>156</sup>, también caracteriza a tales aguas con respecto a los dere-

---

154 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Fisheries Case (United Kingdom v. Norway)*, Judgment of December 18<sup>th</sup> 1951, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/5/005-19511218-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 132 (20).

155 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit.

156 *Ibíd.*, numeral 2, artículo 47, *Líneas de base archipelágicas*. “La longitud de tales líneas de base no excederá de 100 millas marinas; no obstante, hasta un 3% del número total de líneas de base que encierren un archipiélago podrá exceder de esa longitud, hasta un máximo de 125 millas marinas”.

chos de soberanía. Sin embargo, marca un aspecto diferencial por la condición insular, que atribuye un régimen especial a partir del artículo 49 de la Convemar<sup>157</sup>. Por lo anterior, se puede afirmar que la Convemar con respecto a la regla de aplicación analógica establecida en el artículo 121 numeral 2 tiene carácter estricto y muy limitado<sup>158</sup>. Tal restricción en la Convemar termina por definir límites a los derechos de soberanía de manera propia y específica, legitimada en la prevención que existe ante un posible cerramiento de los espacios marítimos por la delimitación que realicen los Estados archipelágicos y en la necesidad de disminuir las probabilidades de superposición de espacios territoriales, según lo que se afirma en el artículo 47 numeral 5 y lo precisa la doctrina<sup>159</sup>. Sobre este aspecto

---

157 *Ibíd.*, artículo 49, *Condición jurídica de las aguas archipelágicas, del espacio aéreo sobre las aguas archipelágicas y de su lecho y subsuelo*. “1. La soberanía de un Estado archipelágico se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47, denominadas aguas archipelágicas, independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa. // 2. Esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre las aguas archipelágicas, así como al lecho y subsuelo de esas aguas y a los recursos contenidos en ellos. // 3. Esa soberanía se ejerce con sujeción a las disposiciones de esta Parte. // 4. El régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas archipelágicas, incluidas las vías marítimas, ni al ejercicio por el Estado archipelágico de su soberanía sobre estas aguas, su lecho y subsuelo, el espacio aéreo situado sobre esas aguas y los recursos contenidos en ellos”.

158 KAARE BANGERT. “Internal Waters”, en RÜDIGER WOLFRUM (ed.). *Max Plank Encyclopedia of Public International Law*, vol. 21, Heidelberg, Oxford University Press, 2010, pp. 1 a 6.

159 *Ibíd.*, p. 5. “The archipelagic waters regime contains elements of several other regimes, including that of the territorial sea (right of passage for foreign ships but confined to a special sea lanes system in arts. 52 and 53 UN Convention on the Law of the Sea), the → Exclusive Economic Zone (‘EEZ’) regime, as well as the → continental shelf regime (certain rights as to fishing and laying submarine cables is retained for foreign States according to Art. 51 UN Convention on the Law of the Sea). According to art. 50 UN Convention on the Law of the Sea, the archipelagic State ‘may draw closing lines for the delimitation of internal waters, in accordance with Articles 9, 10 and 11, which regulate the status of mouths of rivers, bays and → ports. However, arts. 6, 12, and 13 (2) UN Convention on the Law of the Sea have not been included in the archipelagic waters regime as a basis for drawing internal waters, an exclusion which confirms the restricted approach of the archipelagic waters regime to the creation of internal waters. It remains an open question as to how the relationship between the treaty law regime of archipelagic baselines under the UN Convention on the Law of the Sea and the separate, but parallel, customary law regime of internal waters, will develop”.

en particular, es consultada la costumbre internacional para precisar qué situaciones relacionadas con las aguas archipelágicas adyacentes a su propio territorio costero que se encuentran definidas bajo líneas de base rectas, pueden llegar a tener la misma consideración que las aguas interiores de los territorios continentales. La primera regla de la costumbre internacional consiste en reconocer que los espacios insulares tienen unos elementos naturales que forman una identidad geográfica, económica, política intrínseca e históricamente considerada como tal y, sobre la base de la equidad, estos componentes naturales no solo cuentan, sino que incluso determinan la opción de cada Estado para definir su línea de costa con el método de las líneas de base rectas<sup>160</sup>. Según esta regla, los espacios que se definan demandarían un ejercicio de la soberanía idéntico al de las aguas interiores adyacentes a los territorios continentales, es decir, una soberanía máxima.

La segunda regla corresponde a la manera de resolver la inconformidad que manifiesta un Estado producto de la definición unilateral de las líneas de base que, con relación a otro Estado, tenga en la definición de sus líneas, porque surjan áreas marítimas del mismo tipo que terminan por concurrir en una misma área de superposición. La regla dice que la solución termina por ser un recorte a los derechos potenciales máximos en el área de superposición de las reclamaciones y que de manera equitativa, fuerza a establecer una línea limítrofe dentro del área, al proyectar líneas secantes mediante el trazado de las líneas de base rectas y formar espacios de aguas interiores adyacentes a los territorios insulares<sup>161</sup>, lo que en consecuencia genera un hecho geográfico y político que identifica a la misma forma de soberanía que tienen las aguas interiores de los espacios continentales. Si se llega a esta solución mediante un medio no conflictivo, como sería un tratado celebrado con los mecanismos válidos, la costumbre atribuye en equidad una presunción de derecho y por derecho (*iuris et de iure*), por tanto, lo definido no es susceptible de revisión judicial.

---

160 ALONSO GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO. "Apuntes sobre delimitación en derecho internacional del mar", en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, n.º 16, 2016, pp. 255 a 300.

161 ICJ. *United Kingdom v. Norway*, cit., pp. 132 (20), 138 (26).

Sin embargo, ante las especificaciones que hace la Convemar<sup>162</sup> para los efectos que surgen a partir de las líneas de cierre en las aguas archipelágicas, en concreto, para el derecho de paso inocente por estas aguas, no faltan quienes consideran que el concepto de aguas archipelágicas debe estar separado de cualquier referente específico con el correspondiente de las aguas interiores de los territorios continentales<sup>163</sup>. Pero mediante un análisis de situaciones fácticas que integran la normativa de la Convemar, que pone en contraste a los territorios continentales con los territorios archipelágicos, para a su vez, comprender las remisiones que hacen las normas especiales para las aguas archipelágicas<sup>164</sup> a las reglas para los espacios terrestres, en concreto, para el derecho de paso inocente, se encuentra que no existe nada especial con respecto al ejercicio de la soberanía que los diferencie. En relación con las aguas archipelágicas, solo lo que aparece especial es lo correspondiente a las reglas consuetudinarias para la determinación de las líneas de base<sup>165</sup>, pero sorprende que incluso el mismo artículo 50 de la Convemar emplea el término “aguas interiores” para referirse a su vez a las aguas archipelágicas, remite a las normas de los artículos 9.º, 10.º y 11 del mismo instrumento que corresponden a las reglas de delimitación en accidentes geográficos y usos costeros (desembocaduras, bahías y puertos) tomadas en cuenta en forma análoga para los espacios marítimos continentales.

La regulación que hace la Convemar apartada y distinta de las aguas archipelágicas y correspondiente al espacio de las aguas interiores, tiene particular relevancia en lo que invoca al derecho de paso inocente, porque a tenor de lo establecido por el mismo instrumento, la navegación por este espacio excluye la existencia de este mismo derecho de paso inocente. Situación que desde lo establecido en la Convemar podría resultar contradictoria, no solo para

---

162 Contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., artículos 52 y 54.

163 BANGERT. “Internal Waters”, cit., literales C y G. También, RENÉ JEAN DUPUY y DANIEL VIGNES. *A handbook on the new law of the sea*, vol. I, Leiden, Países Bajos, Martinus Nijhoff Publishers, 1991, pp. 253 a 273.

164 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., numeral 7, artículo 47.

165 *Ibíd.*, artículo 47.

el correspondiente acceso a puertos y fondeo contemplado en el artículo 18 del mismo instrumento, sino también en la medida en que una nación en una controversia limítrofe no podría reivindicar que dentro de las aguas archipelágicas (denominadas así de esa manera) se realizan actos de soberanía máxima que son propios de las aguas interiores, si antes ha reconocido que por ese espacio se permite la navegación de naves extranjeras en paso inocente, pues se activaría para tal Estado la aplicación de la regla del *estoppel*<sup>166</sup> y frente a una disputa perdería legitimidad internacional en aquellos actos que pretenda hacer reconocer un legítimo o incuestionable ejercicio legal de su plena soberanía dentro de estos particulares espacios geográficos.

Sin embargo, si se toma por un hecho que las normas de la Convemar se interpretan teniendo en cuenta que las líneas de base archipelágicas delimitan el ejercicio de la soberanía de manera idéntica a lo correspondiente en las aguas adyacentes a un continente, además que desde lo expresado en los artículos 52, 53 y 54 de la Convemar comprende solo una regulación a las situaciones específicas del derecho de paso inocente que en forma eventual evita que por causas del trazado de líneas se estime cerrada la navegación en algunos lugares insulares específicos, la contradicción desaparece. De esta manera, se permitirá la navegación de buques extranjeros por las aguas archipelágicas dentro de las líneas de base a tenor de lo expresado en el numeral 3, artículo 53, es decir “la navegación y sobrevuelo de modo normal, ininterrumpido, rápido y sin trabas 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”, y siempre que se disponga de una cuidadosa reglamentación de la manera para hacer el acceso a las aguas archipelágicas bajo el dere-

---

166 “Un Estado no puede desarrollar una práctica en el territorio de otro Estado que posteriormente trate de impedir en su propio territorio”. “La regla del *estoppel* ha sido conceptualizada en otros ordenamientos jurídicos como ‘doctrina de los actos propios’ o ‘principio de confianza legítima’, entre otras formas de referirse al mismo principio general del derecho ampliamente abordado por la doctrina”. Cfr. CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. “Solicitud de opinión consultiva presentada por la República de Ecuador”, disponible en [[http://www.corteidh.or.cr/sitios/observaciones/oc25/comp/2\\_ilocad.pdf](http://www.corteidh.or.cr/sitios/observaciones/oc25/comp/2_ilocad.pdf)], p. 10 y nota n.º 5.

cho de paso inocente definido en el literal b, numeral 1 artículo 18 consistente en hacer escala en radas o instalaciones portuarias de los espacios marítimos adyacentes a los territorios insulares, además de la reglamentación acerca de la detención y el fondeo de las naves extranjeras.

Por todo lo anterior, es que ante la situación contradictoria que puede crear una interpretación de la Convemar no integrada a las dos reglas de la costumbre internacional enunciadas antes, si el Estado ribereño dispone y aplica la reglamentación específica del derecho de paso inocente en las aguas archipelágicas con o sin líneas rectas trazadas, el ejercicio de la soberanía frente a cualquier actividad de navegación llega a adquirir reconocimiento por los Estados que abanderan buques que naveguen por los espacios marítimos del territorio insular, e incluso mejor, antes de haber resuelto los trazados de las líneas archipelágicas de base que superponen áreas o que son conflictivos con los espacios marítimos de terceros Estados aledaños al Estado archipelágico en cuestión.

## **VI. Acceso a las aguas interiores y a los puertos en derecho de paso inocente**

Si bien el derecho de paso inocente está concebido para que surja a partir de la navegación de un buque extranjero en el mar territorial, se contempla también la posibilidad de que las naves de abanderamiento extranjero accedan a las aguas interiores como parte de un ejercicio normal en la navegación. Las situaciones especiales están contempladas bajo las condiciones descritas en la regulación del derecho paso inocente en la Convemar<sup>167</sup>, para naves que pasan por las aguas interiores, hacen escala en radas o en instalaciones portuarias que se encuentren dentro de las aguas interiores, como una de las finalidades para que a la travesía se le reconozca en paso inocente. Así, es necesario precisar que desde la costumbre internacional, el concepto de las aguas interiores descarta que otros es-

---

167 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., literal b, numeral 1, artículo 18.

pacios o accidentes geográficos aledaños a las mismas, como pueden ser los ríos afluentes o los sistemas estuariales conectados con las aguas interiores del Estado ribereño. Además, el paso inocente debe ser “rápido e ininterrumpido”, si es que la nave “no va a hacer escala en una rada o instalación portuaria o salir de esta”. El derecho internacional consuetudinario confirma lo anterior al ser excluyente al caracterizar la navegación en paso inocente como una dirección única hacia las aguas interiores o a la salida de estas por necesidades del comercio marítimo internacional. En consecuencia, se presume que dichas aguas interiores son aptas y reconocidas para ser navegadas como vías o canales con tráfico desde y hacia los espacios marítimos<sup>168</sup>. Por tanto, no pueden ser cualquier tipo de aguas interiores, sino aquellas que sean aptas para la navegación. En Colombia, el Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984<sup>169</sup>, al definir las competencias jurisdiccionales de la autoridad marítima colombiana, Dirección General Marítima y Portuaria –DIMAR–, en el artículo 2.º nombra este tipo de aguas interiores como espacios “fluviomarinos”, también delimitándolos métricamente en el párrafo 2 de la siguiente manera:

Las costas de la Nación y las riberas del sector de los ríos de su jurisdicción en una extensión de cincuenta (50) metros medidos desde la línea de la más alta marea y más alta creciente hacia adentro, están sometidos a la Dirección General Marítima y Portuaria.

También el Gobierno colombiano a través de las reglamentaciones que son competencia del Ministerio de Transporte, designa como puertos fluviales con vocación marítima los ubicados en los últimos 30 Km. de la desembocadura del Río Magdalena en el Mar Caribe<sup>170</sup>, en consecuencia, le atribuye condiciones para recibir naves en ejercicio del derecho de paso inocente a esta categoría de puertos<sup>171</sup>.

---

168 Ídem.

169 *Diario Oficial*, n.º 36.780, de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

170 Resolución 850 de 6 de abril de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.198, de 6 de abril de 2017, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col169173.pdf>].

171 La legislación colombiana define a los puertos en la Ley 1 de 10 de enero de 1991, *Dia-*



En materia del derecho de paso inocente, el acceso a los puertos es contemplado por la costumbre internacional como una situación que implica básicamente la actividad del reaprovisionamiento del buque y/o la sustitución de la tripulación, amparándose en las necesidades previstas en las disposiciones contenidas el numeral 2 del artículo 18 de la Convemar, es decir, que la justificación de atracado del buque en puerto o el envío de un bote lanzado desde el buque a una instalación portuaria se encuentre solo motivado en “los incidentes normales de la navegación o que resulten impuestos por fuerza mayor, dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques, aeronaves en peligro”. Por esta razón, el derecho internacional establece que el acceso al puerto por la nave de abanderamiento extranjero en paso inocente, debe sustentarse ante la autoridad marítima portuaria del Estado ribereño porque de lo contrario, la autoridad marítima podría negar el acceso al puerto, no porque tenga que hacer o no un reconocimiento del derecho de paso inocente, sino porque en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, debe disponer de los medios para que se puedan aplicar las leyes de migración, aduanas, sanidad o seguridad en el territorio de su jurisdicción. De hecho, la doctrina todavía discute si la costumbre internacional reconoce o no la existencia del derecho de paso inocente por aguas interiores y el acceso a los puertos, situación que solo resulta aclarada cuando se observa la práctica de la mayoría de los Estados que en materia de puertos comerciales y buques mercantes extranjeros que se declaren en paso inocente, permite el acceso a los mismos para las actividades de reaprovisionamiento y relevo de la tripulación.

---

*rio Oficial*, n.º 39.626, de 11 de enero de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826120>], numeral 11, artículo 5.º así: “Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos”. El puerto es una infraestructura compleja a la que accedería un buque extranjero que se declare en paso inocente, pero debe ser un puerto reconocido como parte de las aguas interiores del Estado ribereño, ubicado bien adentro de la línea de costa, bahías, estuarios o aguas fluviomarinas de este mismo Estado.



Para identificar los incidentes normales en la navegación, existen claros criterios establecidos por la Organización Marítima Internacional –OMI–, pero también por la jurisprudencia local de los Estados cuando deban juzgar pleitos de responsabilidad por daños, previniendo situaciones de culpa. De igual manera, para identificar las situaciones de fuerza mayor o graves dificultades en la navegación, se pueden tomar como criterios de orientación para los Estados las experiencias registradas en el documento técnico creado por la OMI para ese fin<sup>172</sup>.

## VII. Acceso a bahías en derecho de paso inocente

Las distintas tipologías que puedan existir de espacios geográficos en el mar, son relevantes acerca del ejercicio del derecho de paso inocente, ante la necesidad que pueden llegar a manifestar los buques extranjeros de hacer operaciones de fondeo o acceso a puertos ubicándose según las condiciones que tienen los distintos tipos de espacios y si se encuentran dentro de las aguas territoriales. Esto sucede específicamente en las bahías. En efecto, frente a las eventuales controversias marítimas en el derecho del mar, la definición de lo que puede o no considerarse como bahía, discrimina dos géneros de situaciones: Las bahías cuyas costas pertenecen a un Estado; y las bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados. El derecho internacional consuetudinario define a las bahías que pertenecen a un solo Estado, lo cual podría llegar a ser aplicado para todo el territorio colombiano, pues hasta el momento Colombia no comparte con ningún otro Estado una bahía.

La definición de bahía entonces identifica el accidente geográfico con una escotadura que penetra en el territorio costero “tierra adentro”, siendo “más que simple una inflexión”<sup>173</sup>, por tanto, el concepto “bahía” no corresponde con cualquier forma de escotadura,

---

172 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. “Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar para la Organización Marítima Internacional”, LEG/MISC.8, de 30 de enero de 2014, disponible en [<http://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Documents/LEG-MISC.8.pdf>].

173 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., numeral 2, artículo 10.<sup>o</sup> *Bahías*, p. 33.

sumado a lo anterior, la Convemar precisa las medidas y condiciones que permiten identificar la realidad de la existencia de la bahía así: No puede ser igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura, indicando la manera de hacer la medición que dibuja el semicírculo<sup>174</sup>; las bahías históricas o las escotaduras que se formen a partir del trazado de las líneas rectas<sup>175</sup> son bahías si así se han denominado tradicionalmente en el uso cartográfico y en los mismos términos de la Convemar, aunque no cumplan con las medidas indicadas antes.

Mediante el Decreto 1436 de 1984 ya citado, en virtud de las facultades concedidas al Gobierno nacional, Colombia definió las líneas de base de sus espacios marítimos mediante la aplicación del sistema de trazado de líneas rectas, que encierra las aguas de las escotaduras de las franjas litorales y costeras y forma de esta manera las aguas interiores. Este acto de soberanía colombiana significa que respecto de la navegación de buques extranjeros por la superficies y columnas de agua de las bahías, las califica como aguas interiores. En consideración a lo que precisa el artículo 5.º de la Ley 10 de 1978, para que los buques extranjeros que se declaren en paso inocente accedan a las bahías y puedan ser reconocidos en derecho de paso inocente, obtendrán el reconocimiento en la medida en que hagan uso permitido de las instalaciones portuarias o las radas que puedan existir dentro de las mismas, o porque al ingresar a estas, hagan un paso rápido e ininterrumpido.

## VIII. Acceso a radas en derecho de paso inocente

El buque que se declara en paso inocente, en su derrotero por el mar territorial puede acceder a una rada o lugar de refugio en el agua, al justificar la existencia de las condiciones climáticas que le hacen necesario detenerse para realizar la actividad de fondeo o de carga y descargue, hasta que las condiciones climáticas le permitan retomar su travesía. Es importante precisar que el uso de la rada en paso inocente es por tanto temporal. También que pueden existir

---

174 *Ibíd.*, numerales 3, 4 y 5, artículo 10.º, pp. 33 y 34.

175 *Ibíd.*, artículo 7.º *Líneas de base rectas*, p. 32.

radas en las aguas interiores, pero que en ese caso, es la autoridad marítima del Estado ribereño quien indica el área de la rada para que se realice el fondeo o las actividades de carga y descarga. Con relación a las actividades de carga y descarga en radas, debe existir una oportuna reglamentación, sobre todo porque el buque declarado en paso inocente, que se encuentra detenido en la rada, solo podrá realizar tales actividades si contrata los servicios portuarios que le permitan transportar la carga o las personas al muelle y adelantar los respectivos trámites de ingreso al territorio, porque de lo contrario, si acceden a la costa por fuera de las instalaciones portuarias, las personas del buque extranjero incurrirán en contravenciones a las leyes de migración o aduaneras que pueden dar lugar a la deportación y a la confiscación de la carga por parte de las autoridades colombianas competentes.

## IX. Jurisdicción penal en el derecho de paso inocente

Durante la travesía de un buque de pabellón extranjero declarado en paso inocente, la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958 y la Convemar han establecido que el Estado ribereño no puede ejercer jurisdicción sobre buques extranjeros que estén de paso por su mar territorial y en los cuales se haya cometido un delito, a menos que se cumpla alguna de las siguientes condiciones: Que el delito tenga consecuencias para el Estado ribereño; que el delito sea de tal naturaleza, que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; que el capitán del buque, un funcionario consular, un agente diplomático o el Estado del pabellón haya solicitado la asistencia de las autoridades locales<sup>176</sup>; o que tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas.

Aunque ambas convenciones coinciden en afirmar que lo anterior no afecta la legitimidad de la potestad que tiene el Estado ribereño de tomar las medidas contempladas en sus leyes para realizar medi-

---

176 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., artículo 27.

das cautelares en investigaciones de asuntos criminales a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial y venga procedente de las aguas interiores. Sin embargo, el Estado ribereño tiene la obligación de notificar a través de un agente diplomático o consular del Estado del pabellón, las medidas previstas a realizar, además, deberá facilitar el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. Solo en caso de urgencia la notificación puede hacerse mientras el Estado ribereño tome las medidas para proceder a detenciones e investigaciones a bordo del buque extranjero.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, con el fin de detener a alguna persona o practicar diligencias con motivo de un delito antes de que el buque entre en su mar territorial. El Estado ribereño solo lo podrá hacer cuando se trate de actos que se ejercen para prevenir o controlar la contaminación, o de los reglamentos relativos a la zona contigua y la zona económica exclusiva, si en la derrota de la nave se encuentra programada la realización de una actividad que vaya en contra de tales reglamentos.

La jurisdicción penal se ejerce para la investigación y el castigo de conductas criminales. Desde el momento en el cual la autoridad marítima se comunica con la nave de abanderamiento extranjero, debe expresar las conductas que son consideradas delincuenciales y por cuáles de las situaciones enunciadas antes se justifica tomar alguna de las medidas resueltas por el Estado ribereño.

Si la autoridad marítima del Estado ribereño decide por alguna de estas razones intervenir al buque extranjero con su jurisdicción por afectar la paz, la seguridad y el buen orden, y por tanto, detener a los tripulantes a bordo que consideren haber cometido algún delito, será amparada en él siempre y cuando las leyes aplicadas para el juicio de tales tripulantes, sean conforme a las leyes estipuladas por el mismo Estado ribereño, no de manera arbitraria conforme a atribuciones que se crean tener por los funcionarios del Estado ribereño.

Cuando las autoridades del Estado ribereño decidan realizar un registro en un buque extranjero declarado en paso inocente, deben informar al consulado del país bajo cuyo pabellón navega el buque.

Esto no implica que el Estado ribereño no pueda adoptar medidas sobre un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que dicha nave ha infringido sus leyes o reglamentos.

De otra manera, para el caso en el que un tripulante o un ciudadano de diferente nacionalidad a la del buque extranjero que se encuentre a bordo del mismo y cometa un delito mientras el buque extranjero se encuentra en el puerto local, la jurisdicción del Estado ribereño y el Estado del pabellón son aplicables ya sean en conjunto o de manera individual al ciudadano que cometió los delitos<sup>177</sup>. No obstante, el Estado ribereño podrá intervenir con su jurisdicción penal si el delito afecta la paz y seguridad del Estado.

También, salvo lo establecido en la Convemar que indica que

en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

De esta manera, fija el alcance del ejercicio del poder del Estado ribereño. En Colombia, la jurisdicción penal no es ejercida por la autoridad marítima nacional en su rol de coordinador de la administración marítima. Sus actividades son de supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas y portuarias, realizadas bajo el amparo del Decreto 2324 de 1984 ya citado, por la Dirección General Marítima a través de las capitanías de puerto. La Constitución Política de Colombia de 1991 atribuye tal responsabilidad para el ejercicio de la jurisdicción penal dentro de los territorios soberanos de la Nación y de forma exclusiva, a los órganos de la Rama Judicial del poder público. De manera que la Ley Estatutaria de Administración de Justicia establece que las autoridades administrativas “no podrán, en ningún caso, realizar

---

177 Ídem.

funciones de instrucción o juzgamiento de carácter penal”<sup>178</sup>. Le corresponde a la autoridad marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas en la República de Colombia, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas de marina mercante. Esto significa que tiene competencia para sancionar a cualquier persona natural o jurídica que ejerza de manera directa o indirecta actividades marítimas dentro del territorio nacional, pudiendo ser sujetos de sanciones todas las personas naturales o jurídicas que se encuentren bajo la competencia de la autoridad marítima que ejerzan estas actividades en forma directa o indirecta. Constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del Decreto 2324 de 1984, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión<sup>179</sup>. En esa medida, la autoridad marítima solo cumple las órdenes de las autoridades judiciales y colaborará a través de la Armada Nacional y su Cuerpo de Guardacostas en el cumplimiento operativo para el control y la vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales<sup>180</sup>.

## X. Jurisdicción civil y administrativa en el derecho de paso inocente

El Estado ribereño tiene el derecho de hacer efectivas sus normas legales en la realización de inspecciones y detenciones de buques mercantes extranjeros que se hallen en sus puertos, aun habiéndose declarado en ejercicio del derecho de paso inocente, en especial, para asegurar que las naves cumplan con los estándares internacionales que permitan la prevención de daños y siniestros, que puedan llegar

---

178 Ley 270 de 7 de marzo de 1996, *Diario Oficial*, n.º 42.745, de 15 de marzo de 1996, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1657238>], numeral 3, artículo 13.

179 Decreto 2324 de 1984, cit.

180 Decreto 1874 de 2 de agosto de 1979, *Diario Oficial*, n.º 35.319, de 1.º de agosto de 1979, “Por el cual se crea el Cuerpo de Guardacostas y se dictan otras disposiciones”, disponible en [<http://observatorio.epacartagena.gov.co/decreto-1874-de-1979/>].

a afectar el medio ambiente, la seguridad del buque y las condiciones de trabajo tanto de la tripulación como del personal portuario.

Desde la Convemar, la situación en que se encuentren los buques en paso inocente se regula de manera separada según las modalidades de jurisdicción que existen, donde es necesario distinguir entre los buques mercantes, las embarcaciones estatales destinadas para fines comerciales y las demás embarcaciones estatales que transitan con fines no comerciales. En cuanto a la primera categoría de naves, el Estado ribereño puede tomar, en relación con sus leyes, las medidas de ejecución o medidas cautelares en materia civil con relación al buque extranjero que se detenga en el mar territorial o pase por este procedente de las aguas interiores. En cuanto a la segunda categoría, cuando el buque no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que abandone de inmediato el mar territorial.

De igual manera la Convemar señala que las autoridades judiciales o administrativas del Estado ribereño, sobre los buques extranjeros que se hallen en sus puertos o pasen por sus aguas interiores y pretendan ejercer alguna jurisdicción, existen tres aspectos regulados en el ejercicio de dicha jurisdicción bajo los cuales se destaca que:

1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo.
2. El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que estos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.
3. El párrafo precedente no menoscabará el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores<sup>181</sup>.

---

181 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., artículo 28, *Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros*, p. 40.

La jurisdicción civil en Colombia, en concordancia con la terminología provista en la Convemar, tiene una caracterización distinta según la Constitución Política y la Ley Estatutaria de Administración de Justicia<sup>182</sup>. En efecto, la jurisdicción civil hace parte de la denominada jurisdicción ordinaria, se encuentra organizada de manera jerárquica y permanente en tres niveles a saber: Municipal-Circuito; Distrito Judicial; y Corte Suprema de Justicia. Pero también el ordenamiento jurídico colombiano reconoce la existencia de una jurisdicción que ha sido denominada por la doctrina como “jurisdicción marítima”, que resuelve asuntos concomitantes a la jurisdicción ordinaria.

La jurisdicción marítima en Colombia deriva de lo que en virtud del artículo 116 de la Constitución Política<sup>183</sup> se ha atribuido a las autoridades administrativas con funciones judiciales especiales para algunos asuntos definidos en las leyes. En esa medida, en Colombia, desde que se encuentra en vigencia el Decreto 2324 de 1984 ya citado, mediante esta norma se atribuyen competencias judiciales en asuntos marítimos no criminales a la Dirección General Marítima –DIMAR–.

La atribución de las competencias judiciales proviene de la caracterización que hace el Decreto 2324 de 1984 de las funciones que desempeñan cada una de las capitanías de puerto. Pero el decreto en comento no hace una distinción precisa entre funciones administrativas y funciones judiciales<sup>184</sup>, sin embargo, sí menciona los asuntos

---

182 Ley 270 de 7 de 1996, cit.

183 “La Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, la Comisión Nacional de Disciplina Judicial, la Fiscalía General de la Nación, los Tribunales y los Jueces, administran justicia. También lo hace la Justicia Penal Militar”.

184 Lo cual ha dado lugar a controversias como las planteadas en los estudios que presentan MARÍA DEL MAR DÍAZ SALDAÑA. “Legalidad de las funciones jurisdiccionales asignadas a las autoridades administrativas. Estudio del caso de las capitanías de puerto y la DIMAR”, Tesis de pregrado, Bogotá, 2018, disponible en [<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15814/1/Legalidad%20de%20las%20funciones%20jurisdiccionales.pdf>]. También VANESSA SARASTY RODRÍGUEZ. “Conflictos de competencia en el trámite de los procesos marítimos en Colombia entre la justicia ordinaria, y la Dirección Marítima de Siniestros en el Océano Pacífico”, en *Notas de Derecho*, vol. 4, n.º 4, 2011, pp. 102 a 112, disponible en [<https://digitk.areandina.edu.co/handle/areandina/454>]. Controversias que surgen del prurito que pretende establecer estrictas distinciones respecto a las competencias judiciales civiles de las competencias administrativas en cabeza de la DIMAR. Quizá las controversias olvidan que, al tratarse de asuntos marítimos, la tradición jurídica anglosajona del *common law* ha sido la



que son objeto de conocimiento, precisa cuál es la naturaleza de los asuntos, al reconocer a los capitanes de puerto y al director general de la DIMAR el deber funcional de jueces, por tanto, obliga a comprender que existe una distinción entre actos administrativos y actos jurisdiccionales bajo la responsabilidad de los mismos funcionarios mencionados. La doctrina constitucional colombiana creada en las decisiones de la Corte Constitucional<sup>185</sup>, señala que la distinción entre unos y otros actos en las normativas legales colombianas debe seguir esa ruta de comprensión lógica de la naturaleza de los actos de manera estricta, al indicar que, en el caso de los órganos administrativos con algunas funciones judiciales permanentes –por ejemplo la DIMAR–, si llegan a emitir una decisión en un asunto bajo la apariencia de haber sido de naturaleza judicial pero que se encuentre por fuera de sus competencias, o que no lo han realizado según las formas propias de un juicio, se convierte en un presunto acto de la función administrativa de la entidad, cuyas controversias son susceptibles de ser resueltas de manera judicial, pero acudiendo las partes interesadas ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo<sup>186</sup>.

En la actualidad, la DIMAR es parte de la estructura del Ministerio de Defensa colombiano, es una entidad de derecho público interno, concebida como una dependencia interna del Ministerio en coordinación con el Comando de la Armada Nacional<sup>187</sup>, con autonomía administrativa y financiera, pero sin personería jurídica (es

---

que históricamente ha impreso valor jurídico a las disposiciones del derecho internacional en los asuntos marítimos que se comparten entre las naciones. Cuando se adoptan disposiciones jurídicas compartidas con otras naciones, como ocurre con los asuntos marítimos provenientes de la tradición jurídica del *common law*, por el tráfico de bienes jurídicos en discernimiento, hacen que tal distinción estricta termine considerándose inútil.

185 Especial consideración hizo la CORTE CONSTITUCIONAL colombiana en la Sentencia C-212 de 28 de abril de 1994, M. P.: JOSÉ GREGORIO HERNÁNDEZ GALINDO, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1994/c-212-94.htm>], con respecto a las funciones judiciales que desempeñan los capitanes de puerto y el director general de la DIMAR, reguladas en el Decreto 2324 de 1984, cit.

186 CORTE CONSTITUCIONAL colombiana. Sentencia C-415 de 28 de mayo de 2002, M. P.: LUIS EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/C-415-02.htm>].

187 Artículo 30, Decreto 1512 de 11 de agosto de 2000, *Diario Oficial*, n.º 44.125, de 11 de agosto de 2000, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30020101>].

decir, que como sujeto procesal, la autoridad que la representa es la Nación a través del Ministro de Defensa y no el director general). Desde el Decreto 2324 de 1984, la legislación colombiana hoy vigente le atribuye funciones de la jurisdicción civil y policiva, denominadas como de jurisdicción marítima, las cuales, en relación con las situaciones que se pueden presentar en las circunstancias materia del derecho de paso inocente, son las siguientes: Determinación de la responsabilidad por daños en los casos de accidentes o siniestros marítimos ocurridos en la travesía declarada en paso inocente; investigaciones por contaminación del medio marino que al concluir las serán puestas en conocimiento de la Procuraduría General de la Nación y la Fiscalía General de la Nación; e imposición de multas por contravenciones a ley y la fijación de cauciones para autorizar zarpe de naves cuando se encuentren en curso investigaciones respectivas. Es necesario precisar que la jurisprudencia en el derecho interno colombiano reconoce que la DIMAR, cuando determina la responsabilidad por daños en los casos de accidentes o siniestros marítimos, emite verdaderos pronunciamientos judiciales<sup>188</sup>, es decir, que hacen tránsito a cosa juzgada, por tanto, tales fallos no serían susceptibles de ser recurridos ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo<sup>189</sup>. Incluso la misma DIMAR goza de jurisdicción coactiva para hacer efectivas las disposiciones de valores que por multas, cauciones o créditos a su favor se hayan causado. En cambio, con respecto a los actos administrativos que emita por las investigaciones de contaminación al medio marino o por la imposición de multas, son susceptibles de que su validez sea dirimida ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo.

Respecto a los actos administrativos emitidos por la DIMAR en relación con el buque declarado en paso inocente, dentro de la regulación contenida en el Decreto 2324 de 1984, corresponden a los procedimientos que se adelantan para las investigaciones: Por ac-

---

188 Artículo 48 Decreto 2324 de 1984, cit.

189 CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y DEL SERVICIO CIVIL. Concepto 1605 de 4 de noviembre de 2004, C. P.: GUSTAVO APONTE SANTOS, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/58\\_c.e.\\_concepto\\_del\\_04.11.2004.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/58_c.e._concepto_del_04.11.2004.pdf)]; íd. Concepto 1804 de 26 de marzo de 2007, Rad.: 11001-03-06-000-2007-00007-00, C. P.: FLAVIO AUGUSTO RODRÍGUEZ ARCE.

cidentes y siniestros marítimos; por infracciones a normas de marina mercante; por violación a las normas de reserva de carga; y por contaminación del medio marino. Se trata de procedimientos administrativos de carácter sancionatorio que, en los términos de la Convemar, son tomados como responsabilidades adquiridas por la travesía de los buques extranjeros durante su paso o con motivo de ese paso<sup>190</sup>. Por tanto, la DIMAR tiene potestades regladas para constatar hechos ante supuestos legales definidos de manera plena, que le permitan aplicar una sanción de entre aquellas previstas en la legislación colombiana.

Hoy en Colombia no existe una regulación de hechos específicos susceptibles de ser sancionados cuando una nave se presume en paso inocente, pues una definición completa de estos hechos requeriría también considerar el estatus que adquiere una nave ante el derecho internacional cuando se declara en paso inocente. Aunque en virtud del derecho internacional, lo establecido en el artículo 220 de la Convemar<sup>191</sup> permite remitir a las normas generales de derecho interno de tránsito de buques por las aguas, para considerar en curso alguna investigación que pudiera llegar a ameritar cierta sanción para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. En efecto, ante el derecho internacional si la nave se declara en paso inocente por una arribada forzosa, es decir, cuando necesita refugiarse en puerto extranjero por la inclemencia del tiempo o porque tiene que hacerlo por fuerza mayor u otra necesidad apremiante, no está sometida a las normas locales del puerto respecto de incapacidad, castigo, prohibición, tasas o impuestos en vigor de dicho puerto, salvo que durante tales circunstancias exponga el medio marino a cualquier forma de contaminación. Esta regla se aplica también para buques que ingresan a puerto amotinados, con independencia de cuál sea la voluntad o de la intención del armador en medio del motín. También en consideración a este principio subyacente en el derecho internacional, antes que una sanción cabría considerar que los hechos de la navegación de un buque que se declara en paso inocente –si llegaran a infringir

---

190 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., numeral 2 artículo 28.

191 *Ibíd.*, artículo 220, *Ejecución por los Estados ribereños*.

algunas de las reglamentaciones propias para la navegación en los espacios jurisdiccionales— podrían incluso no solo ser merecedores de una sanción, sino que además la autoridad marítima, a través de un procedimiento previo y sumario, podría llegar a verificar las condiciones para una declaración de no inocencia o determinar en forma temporal la suspensión del paso de los buques extranjeros en algunas de las zonas donde sea posible tal tipo de travesías<sup>192</sup>. Desde el artículo 22 de la Convemar<sup>193</sup> se indica la obligación que tienen los buques extranjeros al ejercer el derecho de paso inocente, de hacer uso adecuado de las vías marítimas y de los dispositivos de separación de tráfico designados por el Estado ribereño. Si, por ejemplo, un buque extranjero que declara su paso inocente no hace el uso adecuado de las vías, la misma Convemar<sup>194</sup> otorga el arbitrio al Estado ribereño para “tomar las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente”. Respecto a lo que pueda significar “medidas necesarias”, algunas podrían ser: Solicitud de información; prevenir al cumplimiento de leyes o reglamentaciones; exigir el abandono del espacio marítimo jurisdiccional; bloqueo con otros buques que impida paso o avance; apresamiento; visita e inspección; y escoltar al buque fuera del mar territorial. También en el derecho internacional se entiende que las medidas necesarias se adoptan según los criterios de proporcionalidad y necesidad<sup>195</sup>. Sin embargo, ante posibles situaciones que el Estado ribereño pueda prever acerca de la suspensión del paso inocente de buques extranjeros, la Convemar<sup>196</sup> caracteriza la suspensión como una medida preventiva, por motivos de seguridad, motivos que incluso el Estado ribereño puede determinar como una manera de anticiparse a una presunta violación de las reglas del paso inocente, siempre y

---

192 *Ibíd.*, artículo 25 numeral 3. Es el caso de la prohibición que hizo Australia para que el carguero Noruego *Tampa* hiciera su travesía declarándose en paso inocente por el mar territorial, cuando intentaba descargar inmigrantes en las playas australianas, BRISKMAN *et al.* “The impact of Australian asylum seeker policy on Christmas Islanders (2001-2011)”, *cit.*

193 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, *cit.*

194 *Ibíd.*, artículo 25 numeral 1.

195 *Ibíd.*, artículos 110 y 111.

196 *Ibíd.*, artículo 25 numeral 3

cuando antes publicite de manera precisa el área de la suspensión ante el Secretario General de la ONU.

Pero para retomar la jurisdicción que en los términos de la Convemar correspondería con las competencias legales de la DIMAR, es esta la entidad provista de las competencias jurisdiccionales de naturaleza civil y policiva, ejercida con el apoyo del Cuerpo de Guardacostas de las Armada Nacional. En suma, la DIMAR es reconocida a nivel internacional como la autoridad judicial en estas materias, por tanto, es la entidad que conoce de aquellos asuntos que deban resolverse exclusivamente de forma judicial para los asuntos marítimos civiles y algunos de índole costera, salvo cuando estos traten sobre los créditos marítimos que se encuentran regulados en la Decisión 487 de 2000<sup>197</sup> de la Comunidad Andina de Naciones, como más adelante se detallará.

Además, en el derecho interno colombiano, en relación con lo precisado por la Convemar<sup>198</sup>, en el caso de existir el derecho de paso inocente, ninguna autoridad del Estado ribereño podrá tomar en contra de los buques medidas de ejecución ni cautelares que correspondan a la jurisdicción civil que son competencia administrativa de la DIMAR. Estas medidas podrán adoptarse sobre buques que se hayan detenido o hayan fondeado de manera voluntaria durante su paso por el mar territorial, así como sobre aquellos que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores marítimas del Estado. Así mismo, dichas medidas podrán ser adoptadas sobre los buques en paso lateral, pero solo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso.

Así es como el propietario de un buque declarado en paso inocente puede llegar a contraer obligaciones de naturaleza civil cuando contrata servicios durante sus travesías o durante su estancia en puerto, con personas cuyos créditos son reconocidos por la legislación colombiana como obligaciones susceptibles de ejecución y de

---

197 "Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques", disponible en [<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/dec487s.asp>].

198 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, cit., artículo 28.

medidas cautelares. En consecuencia, sería la DIMAR la autoridad que podría atender de manera pronta y efectiva tales medidas.

Sin embargo, para la legislación colombiana es importante distinguir que, respecto a las medidas de ejecución y cautelares, estas pueden provenir de asuntos de dos clases de naturaleza: estrictamente civil o administrativa: cuando una medida de ejecución o cautelar proviene de la primera clase, es porque hay una obligación que surgió por actos jurídicos unilaterales o bilaterales en el derecho privado, por ejemplo, un contrato entre el propietario de la nave y otra persona que pueda ser reconocida como titular de derechos en el Estado ribereño, además que el propietario de la nave no haya satisfecho la obligación contraída, por lo que la medida de ejecución o cautelar garantizaría la satisfacción del deber incumplido por una de las partes. También se incluyen en los asuntos civiles susceptibles la ejecución o medida cautelar, la garantía para la satisfacción de deberes de naturaleza familiar, como alimentos o porciones hereditarias a menores de edad<sup>199</sup>.

De manera particular, se agrupan los asuntos civiles susceptibles de medidas de ejecución o cautelares en los denominados créditos marítimos, por el artículo 1.º de la Decisión 487 de 2000<sup>200</sup> aplicable

---

199 HAGUE CONFERENCE ON PRIVATE INTERNATIONAL LAW –HCCH–. Convenio sobre reconocimiento y ejecución de sentencias relacionadas con obligaciones alimentarias para menores de edad, La Haya, 2 de octubre de 1973, disponible en [<https://www.hcch.net/es/instruments/conventions/full-text/?cid=85>]; ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS –OEA–. Convención Interamericana sobre Obligaciones Alimentarias Ámbito de Aplicación, Montevideo, 15 de julio de 1989, disponible en [<https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-54.html>], adoptada por la Ley 449 de 4 de agosto de 1998, *Diario Oficial*, n.º 43.360, de 11 de agosto de 1998, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0449\\_1998.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0449_1998.html)]; artículo 9.º, Ley 1098 de 8 de noviembre de 2006, *Diario Oficial*, n.º 46.446, de 8 de noviembre de 2006, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1098\\_2006.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1098_2006.html)].

200 “Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques”, cit., “Crédito Marítimo: Un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas: 1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque; // 2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; // 3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente; // 4. Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por

dentro de la soberanía colombiana de manera preminente y preferente e incorporada a la legislación interna por el artículo 14 de la Ley 730 de 31 de diciembre de 2001<sup>201</sup>.

La Comunidad Andina de Naciones –CAN–, reconoce la importancia que reviste el desarrollo del comercio marítimo dentro de la economía de la subregión, por medio de la Decisión 487 de 2000, reunió dentro de un solo instrumento dos convenios existentes: el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993<sup>202</sup> y el Convenio Internacional sobre el Embargo

---

ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este inciso 4; // 5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación; // 6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; // 7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; // 8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque; // 9. La avería gruesa; // 10. El remolque; // 11. El practicaje; // 12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento; // 13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque; // 14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables; // 15. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre; // 16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios; // 17. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque; // 18. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque; // 19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque; // 20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación; // 21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque; // 22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque”.

201 *Diario Oficial*, n.º 44.674, de 12 de enero de 2002, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1667231>].

202 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Conferencia de plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración



Preventivo de Buques de 1999<sup>203</sup>. La normatividad andina tiene carácter supranacional, es decir, se aplican los principios de “primacía” y “aplicabilidad directa” en los territorios de los Países Miembros de la CAN, lo que no quita que se presenten algunos problemas prácticos en la realidad de Colombia<sup>204</sup>.

Más allá de la Decisión 487 de 2000 en comento, sería importante y deseable la ratificación expresa y formal del nuevo Convenio de Embargo Preventivo de Buques de 1999 recién citado, para un funcionamiento eficaz del embargo preventivo de buques y la protección real de los intereses económicos colombianos.

Con respecto a las situaciones dentro de las cuales se puede encontrar un buque al cual se le pretenda tomar una medida de ejecución o cautelar por asuntos civiles, es necesario precisar que ante la legislación colombiana, cabe aplicar la medida al propietario del buque, siempre que haya establecido una garantía hipotecaria sobre el mismo. Sin embargo, en los casos de embargos preventivos

---

de un convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, A/CONF.162/7, celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 19 de abril al 6 de mayo de 1993, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf162d7\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf162d7_es.pdf)].

203 COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. Decisión 487 de 2000, cit.

204 Aunque el embargo preventivo andino se encuentra en teoría incorporado a la legislación colombiana desde diciembre de 2000, en la práctica es una medida que no ha tenido mucha aplicación por dificultades del procedimiento. De manera errónea, en algunas ocasiones se ha decretado mediante el uso del proceso ejecutivo, sumado a lo anterior, la falta de un procedimiento especial y ágil tiene como consecuencia la demora injustificada del buque en puerto. Cuando se acude al procedimiento interno como lo exige la norma de la CAN, encontramos un vacío, pues el embargo preventivo no se puede asimilar ni enmarcar en las medidas y los procedimientos existentes en nuestro ordenamiento. Se requiere con urgencia de un desarrollo legislativo que incorpore unas reglas claras sobre su procedimiento y que responda a la agilidad y urgencia con que se deben tramitar este tipo de procesos para no causar perjuicios al transporte marítimo, ni tampoco dejar desprotegidos a quienes han sufrido algún perjuicio. Ver al respecto LUZ ÁNGELA RAMÍREZ DÁVILA. “El embargo marítimo preventivo para importadores de carga”, en *Lexbase Colombia*, 23 de julio de 2008, disponible en [<http://blogs.portafolio.co/juridica/el-embargo-maritimo-preventivo-para-importadores-de-carga/>]; en igual sentido, MARÍA CAMILA CELIS GÓMEZ. “Análisis sobre el mecanismo de arresto de buques como medida preventiva y/o sancionatoria a la luz de la legislación marítima internacional vigente”, Tesis de especialización, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 2013, disponible en [<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/14872/CelisGomezMariaCamila2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].



contemplados en el Código de Comercio colombiano<sup>205</sup>, sobre los cuales existen relaciones crediticias por las actividades de navegación del buque, no corresponde que tales medidas las tome la DIMAR, sino más bien será la jurisdicción ordinaria colombiana, pues es una competencia de tales jueces conocer de manera más detallada la legislación interna acerca de la procedencia o no de la medida cautelar o de ejecución, de acuerdo a las características contractuales propias de la relación del buque con las responsabilidades de los demás sujetos de la navegación. Así es como la DIMAR, a pesar de disponer de los medios para tener el control de la travesía de un buque extranjero en paso inocente y tomar una medida cautelar o de ejecución más pronta y efectiva, no puede hacerlo más allá de la determinación de la caución para autorizar el zarpe de la nave en puerto, de este modo, la DIMAR solo podrá ejecutar la medida en cumplimiento de la orden precisa del juez civil ordinario<sup>206</sup>.

En ese orden de ideas, cobra importancia la medida cautelar denominada “arresto del buque” proveniente de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima de Bruselas, de 10 de mayo de 1952<sup>207</sup>, que define al arresto como “la detención de

---

205 Contemplados en los artículos 1555 al 1569, Código de Comercio, Decreto 410 de 27 de marzo de 1971, *Diario Oficial*, n.º 33.339, de 16 de junio de 1971, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo\\_comercio.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html)].

206 Numeral 11, artículo 20, Código General del Proceso colombiano, Ley 1564 de 12 de julio de 2012, *Diario Oficial*, n.º 48.489, de 12 de julio de 2012, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1683572>]; numeral 9 artículo 16 del Código de Procedimiento Civil colombiano, Decreto 1400 de 6 de agosto de 1979, *Diario Oficial*, n.º 33.150, de 21 de septiembre de 1970 y Decreto 2019 de 26 de octubre de 1970, *Diario Oficial*, n.º 33.215, de 18 de diciembre de 1970, disponibles en [[https://www.oas.org/dil/esp/Codigo\\_de\\_Procedimiento\\_Civil\\_Colombia.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/Codigo_de_Procedimiento_Civil_Colombia.pdf)].

207 Conviene precisar que ninguno de los dos convenios sobre embargo preventivo (1952 y 1999) han sido ratificados por Colombia de manera expresa. El Convenio de 1952 fue actualizado en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo –UNCTAD–, el Comité Marítimo Internacional y la Organización Marítima Internacional, disponible en [<http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>]. A partir de estos trabajos, se logra el actual Convenio Internacional Sobre Embargo Preventivo de Buques de 19 de marzo de 1999, A/CONF.188/6, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf188d6\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf188d6_es.pdf)], con el propósito de dotar a la comunidad marítima internacional de un convenio orientado a perfeccionar las disposiciones de 1952. En el derecho marítimo siempre ha existido la tendencia a la unificación internacional de sus normas y la figura del embargo preventivo no es ajena a esta tendencia.

un buque por vía jurisdiccional para garantizar un crédito marítimo, pero no incluye la incautación de un buque para ejecución o cumplimiento de una sentencia”<sup>208</sup>. El arresto del buque desde la Decisión 487 de 2000 se ha convertido en la forma de garantizar el crédito marítimo, denominándose ahora “embargo preventivo”, cuyo objetivo en la práctica viene a ser

obtener un pago por parte del buque que se ve restringido por la imposibilidad de poder operar y de seguir siendo explotados comercialmente [...] medida preliminar contra el deudor, con el fin que este se acoja a procedimientos legales, y así garantizar su pago, viéndose el arresto más como una amenaza legal que como un procedimiento de limitación a la propiedad<sup>209</sup>.

Pero que en algunos casos puede llegar a impedir la efectividad del pago por parte del demandado. Al buque se le atribuye una forma de personalidad jurídica que legitima actuar a quienes intervengan como mandatarios de la actividad de navegación en el mismo, mediante solicitud a la autoridad marítima de una caución para que al buque se le permita abandonar el puerto, la caución que fije la DIMAR deberá permitir que el deudor pague sus acreencias o deje una cantidad suficiente que cubra lo impuesto en una sentencia y por tanto, legitime el levantamiento del embargo preventivo<sup>210</sup>.

Para las situaciones antes descritas, es necesario precisar que la Convemar contempla la posibilidad de tomar medidas especiales para la reglamentación del derecho de paso inocente por parte del Estado ribereño, según los distintos tipos de buques que accedan a los espacios jurisdiccionales<sup>211</sup>. Esto es en particular relevante ante el ejercicio jurisdiccional que pueda tener el Estado ribereño, porque las reglas generales son aplicables para los buques sobre los cuales los derechos de propiedad, tanto en el artefacto mismo como

---

208 LUIS ORCASITAS. “El convenio de Bruselas de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 7, n.º 1, 1954, pp. 111 a 129.

209 CELIS GÓMEZ. “Análisis sobre el mecanismo de arresto de buques como medida preventiva y/o sancionatoria a la luz de la legislación marítima internacional vigente”, cit.

210 Artículo 72, Decreto 2324 de 1984, cit.

211 Lo cual puede verificarse en el texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cit., artículos 20, numerales 2, 22, 23 y 29 a 32.

en los derechos de contenido patrimonial por la navegación, pertenecen a personas particulares. Sin embargo, para los denominados buques de Estado, la regulación y reglamentación que se pueda hacer del derecho de paso inocente enfrenta una realidad distinta. Así por ejemplo, es claro que la costumbre y la jurisprudencia internacional niegan en principio la posibilidad de tomar medidas de ejecución a buques extranjeros que sean de Estado, pues gozan de inmunidad internacional, más aún, por encontrarse en paso inocente<sup>212</sup>. A continuación, se explicarán las condiciones de aplicación de ese principio de inmunidad.

## **XI. Las jurisdicciones según las inmunidades de los buques ante las correspondientes medidas del Estado ribereño con respecto al derecho de paso inocente**

Las distintas situaciones jurídicas que se pueden llegar a generar por la naturaleza del buque –en particular, en lo relativo a la clase de navegación que emprenda, en especial si declara su paso inocente por las aguas territoriales– obliga a reconocer las inmunidades de este con respecto a la jurisdicción de la que pueda ser sujeto por parte de una nación extranjera. Las inmunidades dependerán de la teoría adoptada: de inmunidad absoluta o de inmunidad restringida (relativa)<sup>213</sup>.

Así es como, ante la responsabilidad de los Estados por su injerencia sobre las actividades económicas particulares en los distintos ámbitos de la soberanía de otros Estados, en donde se pueden distinguir las funciones públicas del Estado de otras actividades en las que actúa como persona privada, es decir, donde el Estado a través de un buque o una navegación de su propiedad actúa como un par-

---

212 INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA –ITLOS–, Order of 20 November 2012, Case n.º 20, *Argentina v. Ghana* (ARA *Libertad*), disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-20/>].

213 HUGO LLANOS MANSILLA. “Inmunidad de jurisdicción y de ejecución del Estado que realiza actividades comerciales”, *Revista Chilena de Derecho*, vol. 2, n.ºs 1 y 2, febrero-abril de 1975, pp. 12 a 54, disponible en [<https://repositorio.uc.cl/handle/11534/17085>].

ticular agente de una actividad mercantil; que expone a otras personas particulares a que enfrenten una situación de desventaja injusta porque tal buque de Estado retiene un derecho de inmunidad absoluta, ante una controversia originada a causa de sus actividades comerciales y económicas competitivas, no le podrán ser aplicadas las mismas condiciones jurídicas o medidas de ejecución que a los demás buques<sup>214</sup>. Lo anterior explica por qué la teoría de la inmunidad restringida terminaría por imponerse de manera pragmática en la actualidad, en atención a las actividades de navegación que las naves estatales de las naciones desarrollan en el orbe por estos días.

En cambio, en la teoría de la inmunidad absoluta para aquellas actividades o bienes de un Estado, como sería un buque de guerra, ningún otro Estado puede someter su potestad judicial o ejecutar alguno de los bienes. Para los asuntos relativos al paso de naves extranjeras que desarrollen actividades estatales a través de la completa disposición de la travesía de las mismas, la inmunidad de que gozan tales naves es por tanto absoluta, denominada por la Convención como “inmunidad de jurisdicción”<sup>215</sup>, como por ejemplo, que la nave se encuentre en el desempeño de una misión diplomática o para el caso de las naves militares<sup>216</sup>. Sin embargo, tal inmunidad absoluta no existiría en los casos en que los buques de Estado desempeñen actividades comerciales y actúen como un agente económico, pues solo dispondrían de la inmunidad relativa, en donde un buque propiedad de una nación extranjera sí pueda ser sometido a una medida de ejecución penal, civil o administrativa, siempre que el Estado propietario del buque otorgue un consentimiento no presunto, o la medida de ejecución se haya caucionado a través

---

214 DANIEL ALEJANDRO CASELLA. “La inmunidad soberana y el embargo de un buque de guerra: El caso del A. R. A. *Libertad*”, *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n.º 23, julio-diciembre de 2013, pp. 17 a 52, disponible en [<http://www.scielo.org.co/pdf/ilrdi/n23/n23a02.pdf>].

215 Artículo 95, cit.

216 Artículo 22 de la Convención de Viena sobre las relaciones diplomáticas de 18 de abril de 1961, disponible en [<https://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionvienna.htm>], aprobada en Colombia por la Ley 6 de 16 de septiembre de 1972, *Diario Oficial*, n.º 33.423, de 29 de septiembre de 1971, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1786394>]. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cit., artículo 32.

del destino de bienes que satisfagan alguna demanda en particular que, por tanto, estén a disposición de la autoridad estatal del Estado ribereño para el ejercicio de la ejecución respectiva<sup>217</sup>.

## XII. Régimen jurídico de los puertos en Colombia con relación al derecho de paso inocente

En la navegación ejercitada según el derecho de paso inocente, existe la posibilidad que el buque extranjero acceda a las instalaciones portuarias en las aguas interiores<sup>218</sup>. En Colombia, el Régimen General de los Puertos regulado en la Ley 1 de 1991 ya citada, no establece ninguna regulación o reglamentación específica para el acceso de buques extranjeros en derecho de paso inocente. La legislación colombiana específica a partir de la promulgación de esta ley, expide algunas de las características que tienen las operaciones portuarias, pero desde un enfoque solo mercantil, como son las condiciones técnicas de la operación, nomenclaturas, bodegajes, manejo de cargas, estibas, la facturación en el tráfico marítimo comercial. Sin embargo, en el artículo 3.º de la ley en comento se faculta al Ministerio del Transporte<sup>219</sup> para que defina de manera reglamentaria otras condiciones que denomina “técnicas”, como serían los

---

217 Convención de Naciones Unidas sobre inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes, de 2 de diciembre 2004, disponible en [[https://treaties.un.org/doc/Treaties/2004/12/20041202%2003-50%20PM/CH\\_III\\_13p.pdf?OpenElement](https://treaties.un.org/doc/Treaties/2004/12/20041202%2003-50%20PM/CH_III_13p.pdf?OpenElement)] artículos 16 y 18. Esta Convención del derecho internacional no ha sido ratificada por Colombia, sin embargo, la Corte Constitucional colombiana, en múltiples sentencias donde ampara derechos fundamentales de ciudadanos colombianos, junto con el Consejo de Estado y la Corte Suprema de Justicia, tienen en cuenta las disposiciones allí contenidas (ver, p. ej., CORTE CONSTITUCIONAL colombiana. Sentencia T-901 de 3 de diciembre de 2013, M. P.: MARÍA VICTORIA CALLE CORREA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/T-901-13.htm>]). Respecto a la trayectoria de aplicación jurisprudencial colombiana de dicha convención, también cfr. JUAN JOSÉ QUINTANA ARANGUREN y GONZALO GUZMÁN CARRASCO. “De espaldas al derecho internacional: Colombia y la inmunidad de jurisdicción de los Estados”, *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º 8, 2006, pp. 53 a 102, disponible en [<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/internationallaw/article/view/14001/11282>].

218 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cit., numeral 1, artículo 18.

219 Funciones que antes de 2000 tenía la Superintendencia de Puertos.

servicios a las naves, las prelación y reglas sobre turnos, el atraque y desatraque de naves, períodos, documentación y seguridad industrial. Este tipo de actividades deben considerar aspectos como los señalados por el derecho internacional consuetudinario, donde al Estado ribereño se le señala la obligación de abstenerse de “imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente”<sup>220</sup>.

Pero de cualquier manera, como la territorialidad y soberanía en las aguas interiores y en los puertos es plena para el Estado ribereño ante el derecho internacional, si un buque en paso inocente ingresa a estos espacios, su sometimiento al derecho interno en cuanto a las actividades de su navegación será pleno. En el derecho colombiano, quienes reciben al buque que se declara en paso inocente en el puerto, corresponde a la Dirección General Marítima, la Dirección o Entidad Territorial de Salud, el Instituto Colombiano Agropecuario y la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia. Entre estas, se destaca las siguientes funciones:

A. La capitanía de puerto (DIMAR), quien verificará las condiciones de existencia o no del derecho de paso inocente del buque de abanderamiento extranjero, habiéndose suscitado antes o no, una operación de interdicción marítima según los casos y circunstancias; verificándolo junto con la factibilidad de aplicación al buque, tripulación y a sus operaciones; la legislación colombiana sobre inmigración, aduanas, seguridad pública, ambiental; también verificar los documentos que identifican las identidades de los sujetos de la navegación, el tipo y la matrícula del buque, su pabellón y derroteros. Para todo lo anterior, debe actuar en coordinación la Armada Nacional<sup>221</sup>. También autorizará la travesía del buque declarado en paso inocente con destino exclusivo al astillero, para que le permita atender las reparaciones mayores que requiera dicho buque.

Y B. El titular de la concesión portuaria colombiana, quien cuenta con la autorización del Estado rector de puerto para dirigir las operaciones de atraque y zarpe; reabastecimiento del buque, en víveres y combustible;

---

220 KARIN M. BURKE y DEBORAH A. DELEO. “Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *The Yale Journal of World Public Order*, vol. 9, 1983, pp. 389 a 408, disponible en [<https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1267&context=yjil>].

221 Números 3 y 8, artículo 5.º Decreto 2324 de 1984, cit.

revisar las condiciones actuales que presenta el buque en el manejo integrado de desechos y residuos generados desde este; definir el parqueo de vehículos de transporte que por vía terrestre disponga para la carga propia del buque y para su tripulación; y antes al ingreso al terminal marítimo, el titular de la concesión debe suministrar las tarifas que cubren los costos y gastos de las operaciones, acordando con el buque el suministro de servicios propios como por ejemplo, los de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre de la nave o artefactos navales y las reparaciones menores<sup>222</sup>.

A pesar que como entidad del Gobierno nacional la DIMAR goza de las facultades reglamentarias para que las leyes colombianas puedan aplicarse en las distintas actividades marítimas que surgen en los espacios<sup>223</sup>, algunas de estas facultades no pudieron desarrollarse desde las consideraciones contenidas en las sentencias de constitucionalidad emitidas por la Corte Suprema de Justicia y la Corte Constitucional colombiana, en donde se determinaron inexecutable las facultades de regulación de actividades marítimas<sup>224</sup>, lo cual todavía impide que la DIMAR las reglamente por considerarse que, bajo los paradigmas constitucionales anteriores y actuales, las materias contenidas allí están reservadas para las facultades reglamentarias del Presidente de la República o del Congreso<sup>225</sup>. En esa medida, desde las situaciones precisadas<sup>226</sup> como posibles de presentarse en el de ejercicio del derecho de paso inocente por un buque extranjero, todavía requieren definirse para el derecho colombiano.

Sin embargo, en el mismo Decreto 2324 de 1984, en su artículo 5.º, destaca otras funciones y atribuciones de la DIMAR en Colombia que sí hace necesario que esta entidad reglamente algunas situaciones de los buques en derecho de paso inocente, en especial, que el

---

222 Ministerio de Transporte. Resolución 850 de 2017, cit.

223 En virtud de lo expresado en los artículos 189, 305 y 315 de la Constitución Política.

224 Señaladas en los numerales 2, 7, 8, 13, 20 a 22 y 27 del artículo 5.º del Decreto 2324 de 1984, cit.

225 CORTE CONSTITUCIONAL COLOMBIANA, Sentencia C-212 de 1994, cit.; CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA PLENA. Sentencia n.º 63, proceso 1306, de 22 de agosto de 1985, M. P.: ALFONSO PATIÑO ROSSELLI, disponible en [[https://www.redjurista.com/Documents/corte\\_suprema\\_de\\_justicia\\_sala\\_plena\\_e\\_no\\_s63\\_2208\\_de\\_1985.aspx#/](https://www.redjurista.com/Documents/corte_suprema_de_justicia_sala_plena_e_no_s63_2208_de_1985.aspx#/)]. Providencia confirmada en Sentencia n.º 66, de 27 de agosto de 1985, exp. 1315.

226 En los numerales del artículo 5.º



buque de abanderamiento extranjero ingrese a las aguas interiores y a los puertos, por lo que la reglamentación debería prever:

Los numerales 3 y 5: “Coordinación con la Armada Nacional en el tráfico marítimo”, y “Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar”. La DIMAR podría mejorar el Reglamento Marítimo Colombiano –REMAC– para emprender actividades que permitan realizar operaciones coordinadas con la Armada Nacional para que se precisen las condiciones de ejercicio de la navegación, fondeo y acceso a puerto del buque de abanderamiento extranjero que se declara en paso inocente, en atención a criterios de seguridad en general y de la vida humana.

Numeral 6: “Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas”. La DIMAR podría reglamentar las situaciones que, acerca del paso inocente de un buque extranjero, precisen las condiciones de operación que requieren los buques para autorizar determinadas operaciones o maniobras que pongan en discusión el reconocimiento de la permanencia o travesía del buque declarado en paso inocente, para que de esta manera, puedan desarrollarse mejor los controles que le corresponden a la DIMAR en cumplimiento de las leyes.

Numeral 8: “Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las capitanías de puerto”. Son actividades necesarias cuando el buque declarado en paso inocente accede tanto a las aguas interiores como a los puertos para su fondeo y reaprovisionamiento.

Numeral 19: “Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino”. En el acceso de buques declarados en paso inocente a las aguas interiores y en los puertos, concurren distintas autoridades en materia de preservación del medio marino, lo cual obliga a que las reglamentaciones que realice la DIMAR incluyan también la remisión a las disposiciones de las otras autoridades en esta materia.



Numeral 24: “Establecer las zonas de fondeo de naves y artefactos navales”. Las naves que ingresen a las aguas jurisdiccionales, en especial si se declaran en paso inocente, la DIMAR no solo debe establecer sino además determinar la manera de controlar un adecuado uso que las naves hagan de tales zonas, precisando las condiciones del fondeo según señala el REMAC.

Las facultades reglamentarias que la DIMAR puede ejercitar en los aspectos señalados antes, no parecen contradecir las condiciones que la Constitución Política desde 1991 y el derecho administrativo colombiano definen a las facultades reglamentarias del Gobierno nacional<sup>227</sup>, por cuanto las materias señaladas en los anteriores numerales no definen asuntos que ya se encuentran precisados en los preceptos constitucionales o legales, ya que al observar el ámbito de la reglamentación de la DIMAR descrito en los numerales, tampoco se alcanzan a crear situaciones jurídicas distintas a las que ya existen en el derecho nacional e internacional en materia del derecho de paso inocente, como tampoco existe en la legislación nacional, sea por medio de otros instrumentos legales o facultades de otras entidades del Gobierno nacional, que les permitan dar una reglamentación específica concomitante a las competencias de la DIMAR descritas en el Decreto 2324 de 1984, que haga concurrente la eventual reglamentación que pueda hacerse en el derecho de paso inocente, todo lo anterior, siempre y cuando la reglamentación que pueda hacer la DIMAR no contradiga a otras normas que reglamenten en lo que defina el derecho internacional en materia de paso inocente, el Estatuto General de Puertos y las demás leyes colombianas en temáticas de seguridad, asuntos ambientales, migración y aduanas.

---

227 Una síntesis doctrinal de tales condiciones se puede encontrar en el Consejo de Estado colombiano, Sección Tercera, Sentencia de 19 de febrero de 1998, Exp. 9825. Con respecto a las facultades reglamentarias que tiene la DIMAR, la Sentencia de la Corte Constitucional C-212 de 1994 también las contiene.

## Bibliografía

- Act n.º 597 of 17 December 1976 on the Fishing Territory of the Kingdom of Denmark, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/den1119E.pdf>].
- BANGERT, KAARE. "Internal Waters", en RÜDIGER WOLFRUM (ed.). *Max Plank Encyclopedia of Public International Law*, vol. 21, Heidelberg, Oxford University Press, 2010, pp. 1 a 6.
- BRISKMAN, LINDA; LUCY FISKE y MICHELLE DIMASI. "The impact of Australian asylum seeker policy on Christmas Islanders (2001-2011)", en *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, vol. 6, n.º 2, 2012, pp. 99 a 115, disponible en [[https://espace.curtin.edu.au/bitstream/handle/20.500.11937/7240/188640\\_188640.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://espace.curtin.edu.au/bitstream/handle/20.500.11937/7240/188640_188640.pdf?sequence=2&isAllowed=y)].
- BURKE, KARIN M. y DEBORAH A. DELEO. "Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea", *The Yale Journal of World Public Order*, vol. 9, 1983, pp. 389 a 408, disponible en [<https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1267&context=yjil>].
- CASELLA, DANIEL ALEJANDRO. "La inmunidad soberana y el embargo de un buque de guerra: El caso del A. R. A. *Libertad*", *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n.º 23, julio-diciembre de 2013, pp. 17 a 52, disponible en [<http://www.scielo.org.co/pdf/ilrdi/n23/n23a02.pdf>].
- CELIS GÓMEZ, MARÍA CAMILA. "Análisis sobre el mecanismo de arresto de buques como medida preventiva y/o sancionatoria a la luz de la legislación marítima internacional vigente", Tesis de especialización, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 2013, disponible en [<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/14872/CelisGomezMariaCamila2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].
- COCK ARANGO, ALFREDO. *Derecho internacional público contemporáneo*, 2.ª ed., Medellín, Universidad de Antioquia, 1955.
- Código Civil Ecuatoriano, disponible en [<https://www.hgdc.gob.ec/images/BaseLegal/Cdigo%20Civil.pdf>].
- Código de Comercio colombiano. Decreto 410 de 27 de marzo de 1971, *Diario Oficial*, n.º 33.339, de 16 de junio de 1971, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo\\_comercio.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html)].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Código de Procedimiento Civil colombiano, Decreto 1400 de 6 de agosto de 1979, *Diario Oficial*, n.º 33.150, de 21 de septiembre de 1970 y Decreto 2019 de 26 de octubre de 1970, *Diario Oficial*, n.º 33.215, de 18 de diciembre de 1970, disponibles en [[https://www.oas.org/dil/esp/Codigo\\_de\\_Procedimiento\\_Civil\\_Colombia.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/Codigo_de_Procedimiento_Civil_Colombia.pdf)].

Código General del Proceso colombiano, Ley 1564 de 12 de julio de 2012, *Diario Oficial*, n.º 48.489, de 12 de julio de 2012, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1683572>].

COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL “Informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General de las Naciones Unidas”, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas*, vol. 2, 1956, disponible en [[https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/spanish/ilc\\_1956\\_v2.pdf](https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/spanish/ilc_1956_v2.pdf)].

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. Decisión 487 de 2000, “Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques”, disponible en [<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/dec487s.asp>].

CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y DEL SERVICIO CIVIL. Concepto 1605 de 4 de noviembre de 2004, C. P.: GUSTAVO APONTE SANTOS, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/58\\_c.e.\\_concepto\\_del\\_04.11.2004.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/58_c.e._concepto_del_04.11.2004.pdf)].

CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y DEL SERVICIO CIVIL. Concepto 1804 de 26 de marzo de 2007, Rad.: 11001-03-06-000-2007-00007-00, C. P.: FLAVIO AUGUSTO RODRÍGUEZ ARCE.

CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA. Sentencia n.º 9825 de 19 de febrero de 1998, C. P.: LUIS FERNANDO OLARTE OLARTE, en *Revista Jurisprudencia y Doctrina*, n.º 316, abril de 1998.

Constitución Política de la República de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)].

Convención de Viena sobre las relaciones diplomáticas, 18 de abril de 1961, disponible en [<https://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionviena.htm>].

Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, Bruselas, 10 de mayo de 1952, disponible en [<http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>].

Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, Convenio de Cartagena, de 24 de marzo de 1983, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/texto\\_del\\_convenio\\_convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_y\\_el\\_desarrollo\\_del\\_medio\\_marino\\_de\\_la\\_region\\_del\\_gran\\_caribe\\_de\\_1983.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/texto_del_convenio_convenio_para_la_proteccion_y_el_desarrollo_del_medio_marino_de_la_region_del_gran_caribe_de_1983.pdf)].

CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA:

Sentencia C-212 de 28 de abril de 1994, M. P.: JOSÉ GREGORIO HERNÁNDEZ GALINDO, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1994/c-212-94.htm>].

Sentencia C-415 de 28 de mayo de 2002, M. P.: LUIS EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/C-415-02.htm>].

Sentencia T-628 de 13 de agosto de 2010, M. P.: JUAN CARLOS HENAO PÉREZ, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/T-628-10.htm>].

Sentencia T-901 de 3 de diciembre de 2013, M. P.: MARÍA VICTORIA CALLE CORREA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/T-901-13.htm>].

CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS –CIDH–. Opinión Consultiva OC-18/03 de 17 de septiembre de 2003, solicitada por los Estados Unidos Mexicanos, Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados, disponible en [<https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2003/2351.pdf>].

CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. “Solicitud de oponión consultiva presentada por la República de Ecuador”, disponible en [[http://www.corteidh.or.cr/sitios/observaciones/oc25/comp/2\\_ilocad.pdf](http://www.corteidh.or.cr/sitios/observaciones/oc25/comp/2_ilocad.pdf)].

CORTE INTERNACIONAL DE DERECHOS HUMANOS. Opinión Consultiva 18 de 2003.

CORTE PERMANENTE DE ARBITRAJE. *Islands of Palmas case* (Netherlands, U. S. A.), Decisión de 4 de abril de 1928, en *Reports of International Arbitral Awards*, vol. II, pp. 829 a 871, disponible en [[https://legal.un.org/riaa/cases/vol\\_II/829-871.pdf](https://legal.un.org/riaa/cases/vol_II/829-871.pdf)].

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA PLENA. Sentencia n.º 63, proceso 1306, de 22 de agosto de 1985, M. P.: ALFONSO PATIÑO ROSSELLI, disponible en [[https://www.redjurista.com/Documents/corte\\_suprema\\_de\\_justicia\\_sala\\_plena\\_e\\_no\\_s63\\_2208\\_de\\_1985.aspx#](https://www.redjurista.com/Documents/corte_suprema_de_justicia_sala_plena_e_no_s63_2208_de_1985.aspx#/)].

CRAWFORD, JAMES. *Brownlie's principles public international law*, 8.<sup>a</sup> ed., Oxford, Oxford University Press, 2012.

D'ASPROMONT, JEAN. "Softness in International Law: A Self-Serving Quest for New Legal Materials", en *European Journal of International Law*, vol. 19, n.º 5, 2008, pp. 1075 a 1093, disponible en [<http://www.ejil.org/pdfs/19/5/1700.pdf>].

Decree amending the Decree on the fishing territory off the Faroe Islands, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/den158762.pdf>].

Decree n.º 598 of 21 December 1976 The Fishing Territory of the Faroe Islands, disponible en [[https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK\\_1976\\_Decree.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1976_Decree.pdf)].

Decreto 3183 de 20 de diciembre de 1952, *Diario Oficial*, n.º 28.097, de 10 de enero de 1953, disponible en [[https://normograma.info/mindef/docs/decreto\\_3183\\_1952.htm](https://normograma.info/mindef/docs/decreto_3183_1952.htm)].

Decreto 1874 de 2 de agosto de 1979, *Diario Oficial*, n.º 35.319, de 1.º de agosto de 1979, "Por el cual se crea el Cuerpo de Guardacostas y se dictan otras disposiciones", disponible en [<http://observatorio.epacartagena.gov.co/decreto-1874-de-1979/>].

Decreto 1436 de 13 de junio de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.671, de 29 de junio de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1286793>].

Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.780, de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

Decreto 1512 de 11 de agosto de 2000, *Diario Oficial*, n.º 44.125, de 11 de agosto de 2000, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30020101>].

Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].

Decreto 1119 de 19 de junio de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.185, de 17 de junio de 2014, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1227503>].

- DÍAZ SALDAÑA, MARÍA DEL MAR. “Legalidad de las funciones jurisdiccionales asignadas a las autoridades administrativas. Estudio del caso de las capitánías de puerto y la DIMAR”, Tesis de pregrado, Bogotá, 2018, disponible en [<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15814/1/Legalidad%20de%20las%20funciones%20jurisdiccionales.pdf>].
- DUPUY, RENÉ JEAN y DANIEL VIGNES. *A handbook on the new law of the sea*, vol. 1, Leiden, Países Bajos, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- ELIZALDE MONTEAGUDO, PEDRO ALFONSO. “La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo”, Tesis doctoral, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 2012, disponible en [<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/98351/paem1de1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].
- GARCÍA PINZÓN, VIVIANA. “Dimensiones locales de la seguridad y la cooperación transfronteriza en la frontera amazónica de Brasil, Colombia y Perú”, *Revista Opera*, n.º 23, julio-diciembre de 2018, pp. 59 a 80, disponible en [<https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/opera/article/view/5570/6905>].
- GAVIRÍA LIÉVANO, ENRIQUE. *Derecho internacional público*, 6.ª ed., Bogotá, Temis, 2005.
- GAVIRIA LIEVANO, ENRIQUE. *Los archipiélagos de Estado en el derecho del mar*, Bogotá, Temis, 2008.
- GODIO, LEOPOLDO M. A. “El derecho del mar y el cambio climático en el Artículo: ¿estrechos internacionales o protección del medio marino?”, en *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, vol. 12, 2019, pp. 19 a 42, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/xml/4295/429558483002/html/index.html>].
- GÓMEZ ROBLEDO, ANTONIO. *Las Naciones Unidas y el sistema interamericano: conflictos jurisdiccionales*, México D. F., Colegio de México, 1974.
- GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, ALONSO. “Apuntes sobre delimitación en derecho internacional del mar”, en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, n.º 16, 2016, pp. 255 a 300.
- HAGUE CONFERENCE ON PRIVATE INTERNATIONAL LAW –HCCH–. Convenio sobre reconocimiento y ejecución de sentencias relacionadas con obligaciones alimentarias para menores de edad, La Haya, 2 de octubre de 1973, disponible en [<https://www.hcch.net/es/instruments/conventions/full-text/?cid=85>].
- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, 27 June 1986, disponible en [[https://web.archive.org/web/20050308180448fw\\_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/inus/inus\\_ijudgment/inus\\_ijudgment\\_19860627.pdf](https://web.archive.org/web/20050308180448fw_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/inus/inus_ijudgment/inus_ijudgment_19860627.pdf)].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning territorial and maritime dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*, Judgment of 8 October 2007, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/120/120-20071008-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, Judgment of 3 June 1985, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/68/068-19850603-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning the continental shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya)*, Judgment of 24 February 1982, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Dispute regarding navigational and related rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment of 13 July 2009, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/133/133-20090713-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Fisheries Case (United Kingdom v. Norway)*, Judgment of December 18<sup>th</sup> 1951, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/5/005-19511218-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands)*, Judgment of 20 February, 1969, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The Corfu Channel Case (merits)*, Judgment of April 9<sup>th</sup> 1949, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>].

INSTITUTE FOR SHIPPING AND TRANSPORT LAW. “Do warships enjoy the right of innocent passage as envisaged in UNCLOS?”, Rotterdam, 2014, pp. 1 a 8, disponible en [[https://www.academia.edu/20118607/Do\\_warships\\_enjoy\\_the\\_right\\_of\\_innocent\\_passage\\_as\\_envisaged\\_in\\_UNCLOS](https://www.academia.edu/20118607/Do_warships_enjoy_the_right_of_innocent_passage_as_envisaged_in_UNCLOS)].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION –IMO–. “Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization LEG/MISC.8, 30 January 2014, disponible en [<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG%20MISC%208.pdf>].

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA –ITLOS–, Order of 20 November 2012, Case n.º 20, *Argentina v. Ghana (ARA Libertad)*, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-20/>].

INTERNATIONAL TRIBUNAL OF THE SEA. Cases, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/>].

KENNEDY, DAVID W. “International Law and the Nineteenth Century: History of an Illusion”, en *Nordic Journal of International Law*, vol. 65, n.ºs 3 y 4, enero de 1996, pp. 385 a 420.

KLEIN, NATALIE. *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011.

Ley 14 de 31 de enero de 1923, *Diario Oficial*, n.º 18.763, de 8 de febrero de 1923, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1570058>].

Ley 79 de 19 de junio de 1931, *Diario Oficial*, n.º 21.730, de 4 de julio de 1931, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1624878>]

Ley 10 de 4 de agosto de 1978, *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].

Ley 56 de 23 de diciembre de 1987, *Diario Oficial*, n.º 38.162, de 23 de diciembre de 1987, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1609272>].

Ley 6 de 16 de septiembre de 1972, *Diario Oficial*, n.º 33.423, de 29 de septiembre de 1971, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1786394>].

Ley 1 de 10 de enero de 1991, *Diario Oficial*, n.º 39.626, de 11 de enero de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826120>].

Ley 270 de 7 de marzo de 1996, *Diario Oficial*, n.º 42.745, de 15 de marzo de 1996, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1657238>].

Ley 449 de 4 de agosto de 1998, *Diario Oficial*, n.º 43.360, de 11 de agosto de 1998, disponible en [[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0449\\_1998.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0449_1998.html)].



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

- Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, *Diario Oficial*, n.º 44.674, de 12 de enero de 2002, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1667231>].
- Ley 1098 de 8 de noviembre de 2006, *Diario Oficial*, n.º 46.446, de 8 de noviembre de 2006, disponible en [[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1098\\_2006.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1098_2006.html)].
- Ley 15/1978, de 20 de febrero, España, sobre zona económica, *Boletín Oficial del Estado –BOE–*, n.º 46, de 23 de febrero de 1978, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-5340>].
- LLANOS MANSILLA, HUGO. “Inmunidad de jurisdicción y de ejecución del Estado que realiza actividades comerciales”, *Revista Chilena de Derecho*, vol. 2, n.ºs 1 y 2, febrero-abril de 1975, pp. 12 a 54, disponible en [<https://repositorio.uc.cl/handle/11534/17085>].
- MINISTERIO DE DEFENSA. *Manual de Derecho del Mar*, vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016, disponible en [[https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual\\_de\\_derecho\\_del\\_mar\\_vol\\_i.pdf](https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf)].
- MINISTERIO DEL TRANSPORTE. Resolución 850 de 6 de abril de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.198, de 6 de abril de 2017, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col169173.pdf>].
- NASSER, SALEM HIKMAT y JOSÉ GARCEZ GHIRARDI. “Around the Pyramid: Political-Theoretical Challenges to Law in the Age of Global Governance”, *Revista de Direito Internacional*, vol. 15, n.º 1, 2018, pp. 63 a 69 disponible en [<https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/4934>].
- ORCASITAS, LUIS. “El convenio de Bruselas de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 7, n.º 1, 1954, pp. 111 a 129.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Resúmenes de Fallos y Opiniones Consultivas 1948-2012, disponible en [<https://www.icj-cij.org/es>].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio humano, Estocolmo, 5 a 16 de junio de 1972, disponible en [<https://www.dipublico.org/conferencias/mediohumano/A-CONF.48-14-REV.1.pdf>].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en [[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)].

- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Convención de Naciones Unidas sobre inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes, 2 de diciembre 2004, disponible en [[https://treaties.un.org/doc/Treaties/2004/12/20041202%2003-50%20PM/CH\\_III\\_13p.pdf?OpenElement](https://treaties.un.org/doc/Treaties/2004/12/20041202%2003-50%20PM/CH_III_13p.pdf?OpenElement)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Convenio Internacional Sobre Embargo Preventivo de Buques de 19 de marzo de 1999, A/CONF.188/6, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf188d6\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf188d6_es.pdf)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Conferencia de plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la elaboración de un convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, A/CONF.162/7, Celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 19 de abril al 6 de mayo de 1993, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf162d7\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/aconf162d7_es.pdf)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *The Law of the Sea Bulletins*, n.ºs 1 a 98, disponibles en [[https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/los\\_bult.htm](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia sobre las consecuencias jurídicas de la construcción de un muro en el territorio palestino ocupado”, Documento A/ES-10/273, Nueva York, 2004, disponible en [<https://www.undocs.org/pdf?symbol=es/A/ES-10/273>].
- ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS –OEA–. Convención Interamericana sobre Obligaciones Alimentarias Ámbito de Aplicación, Montevideo, 15 de julio de 1989, disponible en [<https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-54.html>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. “Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar para la Organización Marítima Internacional”, LEG/MISC.8, de 30 de enero de 2014, disponible en [<http://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Documents/LEG-MISC.8.pdf>].
- ORIHUELA CALATAYUD, ESPERANZA. “Las islas y los archipiélagos españoles en la delimitación de los espacios marinos”, en *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 77, n.º 1, 1983, pp. 337 a 358, disponible en [<https://core.ac.uk/reader/83570792>].
- PASTOR RIDRUEJO, JOSÉ ANTONIO. *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, 22.ª ed., Madrid, Tecnos, 2016.

- QUINTANA ARANGUREN, JUAN JOSÉ y GONZALO GUZMÁN CARRASCO. "De espaldas al derecho internacional: Colombia y la inmunidad de jurisdicción de los Estados", *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, vol. 4, n.º 8, 2006, pp. 53 a 102, disponible en [<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/international-law/article/view/14001/11282>].
- RAMÍREZ CABRALES, FABIÁN y SERGIO IVÁN RUEDA FORERO. "Science Diplomacy: Strategic Initiative to Create a Buffer Zone in the Caribbean Colombian Marine Protected Area Seaflower", en Álvaro Rocha y ROBSON PACHECO PEREIRA (eds.). *Developments and Advances in Defense and Security. Proceedings of MICRADS 2019*, Singapore, Springer, 2020, pp. 345 a 359.
- RAMÍREZ DÁVILA, LUZ ÁNGELA. "El embargo marítimo preventivo para importadores de carga", en *Lexbase Colombia*, 23 de julio de 2008, disponible en [<http://blogs.portafolio.co/juridica/el-embargo-maritimo-preventivo-para-importadores-de-carga/>].
- RODRÍGUEZ BALLESTER, GAMALIEL. "The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue", *Revista de Derecho Puertorriqueno*, vol. 54, n.º 1, 2014, pp. 87 a 118.
- ROJAS AMANDI, VÍCTOR MANUEL. *Derecho Internacional Público*, México D. F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, disponible en [<https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3262-derecho-internacional-publico-coleccion-cultura-juridica>].
- SANTANDER MARTÍNEZ, DEMETRIO. "El uso de la fuerza en el DIP contra el terrorismo: El caso angostura y la necesidad de regular la persecución en caliente", Tesis de pregrado, Quito, Universidad San Francisco de Quito, 2011, disponible en [<http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/994>].
- SARASTY RODRÍGUEZ, VANESSA. "Conflictos de competencia en el trámite de los procesos marítimos en Colombia entre la justicia ordinaria, y la Dirección Marítima de Siniestros en el Océano Pacífico", en *Notas de Derecho*, vol. 4, n.º 4, 2011, pp. 102 a 112, disponible en [<https://digitk.areandina.edu.co/handle/areandina/454>].
- SCHAETZEL, WALTER. "La teoría de la guerra de Francisco de Vitoria y la moderna guerra de agresión", ANTONIO TRUYOL Y SERRA (trad.), en *Anales de la Universidad de Murcia*, vol. XII, 2.º trimestre, 1954, disponible en [<https://pdfs.semanticscholar.org/1135/e0a0a493e79f5d9136af13a9319ee59d3446.pdf>].

- STEC, STEPHEN. "Humanitarian Limits to Sovereignty: Common Concern and Common Heritage Approaches to Natural Resources and Environment", en *International Community Law Review*, vol. 12, n.º 3, enero de 2010, pp. 361 a 389.
- STEINBERG, PHILIP E. "Steering Between Scylla and Charybdis: The Northwest Passage as Territorial Sea", en *Ocean Development and International Law*, vol. 45, n.º 1, 2014, pp. 84 a 106.
- STEINBERGER, HELMUT. "Sovereignty", en *Encyclopedia of Disputes Installment 10*, Amsterdam, Elsevier, 1987, pp. 397 a 418.
- TOLEDO TAPIA, FERNANDO ENRIQUE. "La *opinio juris* como elemento psicológico de la costumbre", *Revista Chilena de Derecho*, vol. 17, n.º 3, 1990, pp. 483 a 508, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/revista/10893/V/17>].
- TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA, CORTE EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS, SECCIÓN SEGUNDA. *Case of Issa and others v. Turkey*, 30 de marzo de 2005, Appl. N.º 31821/96, disponible en [[http://www.jus.unitn.it/download/gestione/marco.pertile/20091002\\_0103CASE%20OF%20ISSA%20AND%20OTHERS%20v.%20TURKEY%20\(3\).pdf](http://www.jus.unitn.it/download/gestione/marco.pertile/20091002_0103CASE%20OF%20ISSA%20AND%20OTHERS%20v.%20TURKEY%20(3).pdf)].
- TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA, CORTE EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS, SECCIÓN SEGUNDA. *Case of Ülkü Ekinci v. Turkey*, Appl. 27602/95, 16 de octubre de 2002, disponible en [<https://sip.lex.pl/orzeczenia-i-pisma-urzedowe/orzeczenia-sadow/27602-95-ulku-ekinci-v-turcja-wyrok-europejskiego-520169180>].
- TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA, CORTE EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS, SECCIÓN TERCERA. *Case of Matyar v. Turkey*, Appl. n.º 23423/94, 10 de julio de 2002, disponible en [<https://www.refworld.org/cases,ECHR,49997ae6d.html>].
- "USA-USSR Joint Statement on the Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, Adopted in Wyoming, USA on 23 September 1989, disponible en [<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rues-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf>].
- VALENCIA RESTREPO, HERNÁN. *Derecho Internacional Público*, Medellín, Pontificia Universidad Bolivariana, 2003.
- WOLFRUM, RÜDIGER. "The subjective element in customary international law", en *Recueil des Cours, Collected Courses*, vol. 272, 1998, pp. 245 a 293.

capítulo

III

# La condición del buque para el derecho del paso inocente

*Fabián Ramírez Cabrales  
Jaime Rodrigo de Larrucea  
José Alejandro Machado Jiménez*



## I. Consideraciones previas

La navegación marítima es una actividad regulada por el derecho internacional, se encuentra provista de un sistema de fuentes del derecho específicas que presentan cambios y progresos a partir del surgimiento de nuevos conflictos globales. En efecto, por esto han surgido los regímenes internacionales generales según los cuales, dichos regímenes comprenden

todo conjunto de pautas de comportamiento, reglas y orientaciones políticas referentes a cualquier cuestión internacional que hacen posible que los Estados destinatarios alcancen fórmulas de concertación sustantivas o de procedimiento<sup>228</sup>.

### Los regímenes internacionales generales

no protegen intereses específicos y ni siquiera comunes de los Estados que los han creado o las personas cuyos derechos reconocen, sino que a través de esta regulación concreta también protegen intereses generales de la comunidad internacional<sup>229</sup>.

Estos surgen entonces de la necesidad que se define en el literal c numeral 3 artículo 31 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados<sup>230</sup> cuando refiere a “toda forma pertinente”, que se

---

228 Definición contenida en E. KLEIN. “International Regimes”, *Encyclopedia of Public International Law*, vol. 9, Amsterdam, 1986, p. 202, según se cita y traduce en ORIOL CASANOVA y LA ROSA. “La identificación y la creación de las normas internacionales”, en ORIOL CASANOVA y Ángel J. Rodrigo. *Compendio de derecho internacional público*, 6.<sup>a</sup> ed., Madrid, Tecnos, 2018, pp. 71 a 80.

229 *Ibíd.* p. 85.

230 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. U.N. Doc A/conf.39/27 (1969), 1155 U.N.T.S. 331, Viena, 23 de mayo de 1969, disponible en [[http://www.oas.org/36ag/espanol/doc\\_referencia/convencion\\_viena.pdf](http://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf)].

entiende como la interpretación sistémica del conjunto de las normas internacionales. Por tanto, la noción de régimen internacional general es distinta del derecho de los tratados, derecho diplomático o del derecho internacional humanitario, aunque protejan los mismos intereses de los Estados contenidos en esos derechos (p. ej., tratados, comercio internacional, propiedad intelectual, diplomacia). Es una noción integradora que puede contener normas primarias referentes a la regulación específica de determinadas conductas y normas secundarias que regulan los mecanismos de creación de normas para la aplicación de resoluciones de las organizaciones internacionales, tratados, códigos de conducta, protocolos, cumplimiento y solución de diferencias<sup>231</sup>.

La navegación marítima tiene todavía un régimen general internacional pendiente por ser explicitado en la doctrina científica y, aunque no es objeto del presente estudio hacerlo explícito ni explicar por qué debería o no hacerse explícito, la reglamentación del derecho de paso inocente que cada Estado realice sobre la navegación en sus espacios jurisdiccionales demanda al menos reconocerlo, porque la naturaleza misma de la materia incide en las medidas o regulaciones que el Estado ribereño pueda establecer al momento de precisar las condiciones desde las cuales un buque extranjero haga travesía por el mar territorial afectando la declaración y el ejercicio del derecho de paso inocente. En efecto, el régimen general internacional de la navegación se crea a partir de la confluencia que surge en las mismas materias reguladas y que terminan por ser comprendidas tanto en las fuentes formales del derecho internacional público, como en las del derecho internacional privado, para perder relevancia la distinción de los ámbitos público y privado, por ejemplo, cuando surgen accidentes de navegación y, para evitar daños ambientales, concurre la aplicación de las normas jurídicas tanto de derecho público como privado nacional e internacional, sin que sea necesario diferenciar los ámbitos<sup>232</sup>.

---

231 CASANOVA Y LA ROSA. "La identificación y la creación de las normas internacionales", cit.

232 JOSÉ LUIS GABALDÓN GARCÍA. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Madrid, Marcial Pons, 2012.

Una de las materias en las que concurre con las demás, es el derecho de paso inocente, en particular, la regulación que en el régimen general internacional se tenga con respecto a los buques y su incidencia en el ejercicio de este derecho. Desde la función en la que se pueda encontrar un buque cuando ejercita el derecho de paso inocente, se materializan las condiciones de ejercicio de este mismo derecho. Así, por ejemplo, un buque no solo es el portador de un pabellón bajo el que se encuentran implicadas unas condiciones jurisdiccionales, como corresponde a la ley que rige para los actos y situaciones en las que se encuentre la tripulación cuando la nave se halle en aguas territoriales de un Estado extranjero, sino que son también las características de la nave que la identifican como artefacto idóneo para el ejercicio de ese derecho, también para que pueda recibir un reconocimiento o asistencia del Estado del pabellón, para el empleo de los canales de tráfico donde pueda hacer ejercicio del derecho de paso inocente y el sometimiento a controles por parte del Estado ribereño, dependiendo del tipo de labor que desempeñe, militar o no, si su operación marítima es estatal o no, las capacidades para realizar la travesía, acceder a un puerto, sus características navieras y funcionalidad para la operación y derrotero marítimo<sup>233</sup>, si es tripulado o tiene autonomía robótica de no tripulación, así como otras situaciones que puedan llegar a existir a partir de los avances de las técnicas y la tecnología en las actividades de la navegación marítima.

De cualquier manera, como quiera decirse, es claro que la navegación se realiza solo a través de un artefacto denominado buque, las particularidades de las denominaciones en distintos lenguajes

---

233 En el derecho internacional consuetudinario, por ejemplo, se consiente que existan condiciones que los buques extranjeros puedan tener para hacer detención y fondeo, en atención a las características del buque, para que pueda deducirse que, frente a determinadas condiciones climáticas o funcionales, lleguen a suscitarse incidentes de la navegación normal que lo justifique, la identificación de características para afirmar que en el buque hay empleo de armas, interceptación de comunicaciones y propaganda, lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves y dispositivos militares, la determinación de condiciones de embarco y desembarco de personas y mercancías, la entrada de divisas en contravención de la legislación aduanera, fiscal, sanitaria y de inmigración, determinación de características para el desarrollo de actividades pesqueras, investigación científica y levantamientos de información hidrográfica.



frente al derecho de paso inocente, obligan a precisar cuál es la definición o el concepto que le podría corresponder, según resulten relevantes los bienes jurídicos comprometidos (libertad de los mares, no discriminación y soberanía de los Estados), pero también los intereses del Estado regulador.

En el derecho colombiano en particular, las denominaciones oscilan según el régimen que se aplique por el abanderamiento de la nave<sup>234</sup>. Así es como en nuestro derecho, el concepto de buque, nave o artefacto naval tendrá implicaciones jurídicas distintas si cualquiera de ellos realiza actividades mercantiles y tiene el abanderamiento colombiano, además de otras implicaciones presentes si el abanderamiento del buque es distinto al colombiano o realiza actividades no mercantiles. Del mismo modo, porque en el ordenamiento jurídico colombiano no existe una definición unívoca de buque. Tampoco la Convemar ofrece una definición jurídica del mismo. A diferencia de otros ordenamientos<sup>235</sup> ésta solo contempla la definición de buque de guerra<sup>236</sup>, buque o aeronave pirata y los deberes del Estado pabellón en general.

Entonces, si la definición de buque en el derecho interno colombiano no pudiera no concordar con el concepto que en derecho internacio-

---

234 Lo cual no sólo aparece en el Reglamento Marítimo Colombiano –REMAC–, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/reglamento-maritimo-colombiano-remac>], creado mediante Resolución 135 de 27 de febrero de 2018, MD-DIMAR-GLEMAR, *Diario Oficial*, n.º 50.529, de 8 de marzo de 2018, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/resolucion\\_numero\\_0135.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/resolucion_numero_0135.pdf)], sino también explicado en múltiples estudios locales colombianos como, por ejemplo, JAVIER ANDRÉS FRANCO-ZÁRATE. “Alcance del concepto de ‘nave’ en la normatividad mercantil colombiana: ¿Incluye dicho concepto el equipo marino utilizado en las operaciones costa afuera (*offshore*)”, en *Revist@ E-Mercatoria*, vol. 13, n.º 1, enero-junio de 2014, pp. 3 a 28, disponible en [<https://boletinmineroenergetico.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/14/2015/02/Nave-offshore.pdf>].

235 En el derecho español, la Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima, *Boletín Oficial del Estado*, n.º 180 de 25 de julio de 2014, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>]. Capítulo 1, “De los buques, embarcaciones y artefactos navales”, “Artículo 56. Buque. Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”.

236 “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”.

nal se emplea para los asuntos relacionados con el derecho de paso inocente, ello sugiere adoptar una definición propia de buque, nave o artefacto naval para la regulación del derecho de paso inocente que no interfiera con los propósitos reguladores o los intereses generales contenidos en la legislación colombiana para otras situaciones generadas por las distintas actividades marítimas. Esta definición de buque en paso inocente se encuentra redactada en el capítulo que contiene una propuesta de regulación del paso de buques extranjeros.

La definición de buque que pueda corresponder para el derecho de paso inocente tendrá entonces que concentrarse en los conceptos que, en el ámbito del derecho internacional, precisa la navegación por aguas internacionales, por ser este un espacio marítimo desde el cual las naves extranjeras acceden a las aguas territoriales. La definición de buque en el derecho internacional tiene un carácter sectorial, es decir, que es variable en función del convenio que aplique a la cuestión a resolver. Por ejemplo, del análisis de las situaciones específicas que se encuentran reguladas en el derecho de paso inocente, se pueden encontrar algunas otras que demandan la aplicación de otros convenios más específicos, como por ejemplo, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques –MARPOL–<sup>237</sup>, el Reglamento internacional para prevenir abordajes –COLREG–<sup>238</sup>, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos –SAR–<sup>239</sup> y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar –SOLAS–<sup>240</sup>, con sus correspondientes

---

237 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Adopción: 1973 (Convenio MARPOL), 1978 (Protocolo de 1978), 1997 (Protocolo-Anexo VI); entrada en vigor: 2 de octubre de 1983 (Anexos I y III), disponible en [[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/marpol\\_articulos.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/marpol_articulos.pdf)].

238 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 20 de octubre de 1972, disponible en [<http://www.cnriopiedras.es/wp-content/uploads/2016/12/REGLAMENTO-INTERNACIONAL-PREVENCIÓN-ABORDAJES.pdf>].

239 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio SAR, Hamburgo, 27 de abril de 1979, disponible en [<http://www.proteccioncivil.org/catalogo/carpeta02/carpeta24/vademecum17/vdm0256ar/CONVENIO%20INTERNACIONAL%20SOBRE%20BUSQUEDA%20Y%20SALVAMENTO%20MARITIMOS,%201979.pdf>].

240 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio SOLAS, 1.º de noviembre de 1974, disponible en [<https://www.cndh.org.mx/DocTR/2016/JUR/A70/01/JUR-20170331-II44.pdf>].

enmiendas. Colombia tiene adoptados tales convenios en su legislación interna mediante los siguientes instrumentos: Ley 8 de 4 de febrero de 1980 (para SOLAS)<sup>241</sup>; Ley 12 de 19 de enero de 1981 (para MARPOL)<sup>242</sup>; Ley 13 de 19 de enero de 1981 (para COLREG)<sup>243</sup>; y Ley 10 de 15 de enero de 1986 (para SAR)<sup>244</sup>.

En particular la definición de buque también aparece diversificada en otras normativas de alcance supranacional, en atención a la necesidad que existe en materia marítima de disponer de definiciones distintas según la materia específica de la regulación adoptada, porque también tal ausencia de univocidad se encuentra justificada en la obligación de conjugar la protección de bienes superiores en juego cuando se desarrollan las actividades marítimas en distintas clases de escenarios: políticos, económicos, humanitarios, sanitarios y ecológicos.

En Colombia, la conjugación de las denominaciones que en el derecho internacional existen de buque, barco o nave, según las distintas materias, se encuentran interpretadas por la autoridad administrativa marítima a través del acto denominado Reglamento

---

241 "Por medio de la cual se aprueba la 'Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar', firmado en Londres el 1.º de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al 'Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar', firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos", *Diario Oficial*, n.º 35.457, de 14 de febrero de 1980, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1563853>].

242 "Por medio de la cual se aprueba la 'Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques', firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973, y el Protocolo de 1978 relativo al 'Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques', 1973, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos", *Diario Oficial*, n.º 35.708, de 24 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1568465>].

243 "Por medio de la cual se aprueba el 'Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes', firmado en Londres el 20 de octubre de 1972 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir al mismo", *Diario Oficial*, n.º 35.700, de 12 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1569525>].

244 "Por medio de la cual se aprueba el 'Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979', fechado en Hamburgo el 27 de abril de 1979", *Diario Oficial*, n.º 37.311, de 20 de enero de 1986, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566658>].

Marítimo Colombiano<sup>245</sup>, que emplea distintas acepciones que la misma autoridad marítima (DIMAR) usa a conveniencia de los propios intereses administrativos que la legislación colombiana le confía. Así es como en el REMAC 1 se explicita que, para denominar un artefacto naval, una es la acepción aplicable para las resoluciones 220 de 2 de mayo de 2012<sup>246</sup> y 645 de 25 de noviembre de 2014<sup>247</sup>, y otra distinta es la acepción que se emplea para la Resolución 518 de 19 de diciembre de 2000<sup>248</sup>.

Con respecto a lo que es un buque, barco o nave, para la Resolución 2793 de 1.º de julio de 2016<sup>249</sup> del Ministerio de Transporte:

Artículo 3.º Definiciones [...] *Buque*: Cualquier embarcación a la que se aplique lo dispuesto en el Capítulo VI del Convenio SOLAS. Esta definición no incluye los buques de transbordo rodado destinados a viajes internacionales cortos en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque y se embarcan y desembarcan conducidos a/o desde uno de estos buques.

---

245 REMAC, cit., 1 a 8.

246 *Diario Oficial*, n.º 48.424 de 8 de mayo de 2012, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res02202012.pdf>]. “Artículo 5.º Definiciones [...] 4. Artefacto naval: es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte”.

247 *Diario Oficial*, n.º 49.349 de 25 de noviembre de 2014, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014_0.pdf)]. “Artículo 2.º [...] 1. *Buque*: Todo tipo de embarcaciones de navegación marítima que operen en el medio marino, incluidos los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes”.

248 Disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014_0.pdf)]. “Artículo 5.º Definiciones [...] 4. *Artefacto naval*. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio tanto marítimo como fluvial, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que este artefacto se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte. Son considerados artefactos navales para los efectos de la presente resolución, las barcasas, gabarras, bongos, bateas, etc. utilizados en las operaciones vinculadas con el transporte de cargas sólidas, líquidas y al granel. De acuerdo con el código de comercio: las construcciones flotantes no comprendidas en la definición de nave”.

249 *Diario Oficial*, n.º 49.921 de 1.º de julio de 2016, disponible en [<https://www.anallex.org/2016/12/12/resolucion-2793-del-1-de-julio-de-2016/>].

Entender por qué existen distintas definiciones es relevante, por cuanto, en lo que corresponde a la regulación del derecho de paso inocente en Colombia, si se sigue la política de la autoridad marítima de actuar según sus competencias legales a partir de definiciones según la conveniencia administrativa de los asuntos que debe atender, cabría preguntarse si para el derecho de paso inocente podría o no la autoridad marítima mediante una resolución establecer una definición que corresponda a los buques que ingresen a los espacios territoriales con abanderamiento extranjero en uso del derecho de paso inocente, en atención a las razones que justifiquen establecer una definición específica.

Para responder a lo anterior, debe considerarse que la autoridad marítima (en este caso, la DIMAR) es el órgano competente para crear situaciones jurídicas subjetivas a través de reglas vinculantes de carácter genérico en actividades marítimas que se desarrollen dentro de las aguas jurisdiccionales, de manera que la definición apropiada de “buque” se encuentra justificada en razón de las facultades que le llegaron a ser conferidas por el legislador ordinario colombiano, en virtud de la Ley 19 de 21 de septiembre de 1983<sup>250</sup>, instrumento que otorgó facultades orgánicas al Presidente de la República, de manera que luego el Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984<sup>251</sup> en sus artículos 4.º y 5.º, numerales 5, 7, 8 y 9, determinó el alcance de las competencias reglamentarias de la DIMAR.

Por lo anterior es que, en ejercicio de las facultades reglamentarias, la DIMAR ha adoptado distintas denominaciones de buque, según las actividades marítimas sometidas a sus facultades reglamentarias, tal como existen en el REMAC, y por tanto, podría adoptar las que se requieran de nuevo, para ejercer sus competencias respecto a buques extranjeros en materia del derecho de paso inocente.

---

250 “Por la cual se reviste al Presidente de la República de facultades extraordinarias para reorganizar el Ministerio de Defensa Nacional, las Fuerzas Militares y las entidades descentralizadas del sector, y para modificar las normas que regulan las carreras del personal al servicio de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional”, *Diario Oficial*, n.º 36.354 de 21 de septiembre de 1983, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1575496>].

251 *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

Además, la DIMAR actúa conforme con sus facultades reglamentarias y lo hace teniendo en cuenta que en el derecho convencional internacional el concepto de buque varía en función de la finalidad del correspondiente convenio, también toma en cuenta que en la legislación interna de los Estados extranjeros no existe una única definición legal para el buque, sino que se adoptan definiciones según la especificidad de la materia<sup>252</sup>.

Sin embargo, de manera unificada se puede observar que en las distintas regulaciones de los Estados existe una diferenciación frecuente entre plataforma fija, artefacto flotante, buque y embarcación<sup>253</sup>. A continuación, se presenta una tabla que contiene la matriz de convenios relevantes para las situaciones en las que el buque se encuentra en la necesidad de hacer su travesía en aguas territoriales y se declara en paso inocente por algún incidente sobreviniente en la navegación normal, o que por fuerza mayor –dificultades graves propias o para prestar auxilio a personas, buques u aeronaves– le impongan la necesidad de ingresar a las aguas territoriales de un Estado. En tales circunstancias, tanto el Estado de abanderamiento como el Estado ribereño aplican convenios internacionales específicos. También aplican los convenios internacionales frente al transporte de mercancías que pueden ser peligrosas por razones de

---

252 Para encontrar algunos ejemplos en donde se evidencia que, tanto en la legislación interna como en los instrumentos convencionales, presentan tales variaciones, cfr. GABALDÓN GARCÍA. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, cit., pp. 379 a 381, 943 a 955. A pesar de ello, el derecho español, como hemos visto antes, ha creado una definición de “buque” en el artículo 56 de la Ley de Navegación Marítima de 2014, cit.

253 GABALDÓN GARCÍA. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, cit., p. 380. Las plataformas fijas o islas artificiales se identifican como las “construcciones que no se sustentan mediante flotación por estar permanentemente apoyadas en el fondo marino, son bienes inmuebles y no se consideran buques, quedando sometidas a un régimen jurídico *sui generis*”; Los artefactos flotantes “también llamados artefactos navales, aparatos flotantes o plataformas flotantes, son las construcciones que flotan y son susceptibles de traslación”, pero su finalidad no es la de realizar travesías sino realizar actividades en el medio marino de manera localizada o fija con independencia de que utilicen medios de autopropulsión o remolque, como por ejemplo, buques retirados de la navegación y destinados para actividades de carácter sedentario, como sería servir de hotel, museo, restaurante, casino, etc.

seguridad o por contaminación al medio marino, en este caso, los buques que las transportan tienen unas características de navegabilidad uniforme que no ofrecen dificultad en la identificación que tienen todos los tipos de mercantes de la condición de buque (para mercancías sólidas, líquidas, gaseosas o mixtas). Algunos de esos convenios se encuentran ratificados por Colombia y en vigencia constitucional, salvo, por ejemplo, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques –BWM–<sup>254</sup> que no lo está, pero se analiza en la matriz porque Colombia tiene la necesidad de aplicarlo como quiera que recibe apoyo de la OMI y otras organizaciones internacionales responsables en su aplicación en el orbe, en esa medida, para los propósitos de ese convenio, termina por ser un compromiso del Estado que figura pendiente. Además, Colombia ha suscrito otros convenios en ámbito regional que demandan su aplicación en armonía con el BWM<sup>255</sup>. También Colombia integra la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas –ROCRAM– y uno de los objetivos esta es aplicar el Convenio BWM en lo que corresponde a los procedimientos de control y gestión de las aguas de lastre y sedimentos de los buques. La tabla excluye el Convenio SAR por cuanto lo que corresponde a la definición de buque, por la materia que sobre la que versa ese instrumento, no justifica la existencia de diferenciaciones con respecto a disponer de una defini-

---

254 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. BWM/CONF/36, de 16 de febrero de 2004, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/12216/ANEXO%20II%20-%20Convenio%20Internacional%20sobre%20el%20Control%20y%20Gestión%20del%20Agua%20de%20Lastre.pdf?sequence=3&isAllowed=y>].

255 Se trata del Convenio para la protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, Lima, 12 de noviembre de 1981, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_del\\_medio\\_marino\\_y\\_la\\_zona\\_costera\\_del\\_pacifico\\_sudeste\\_de\\_1981.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio_para_la_proteccion_del_medio_marino_y_la_zona_costera_del_pacifico_sudeste_de_1981.pdf)], aprobado mediante la Ley 45 de 26 de febrero de 1985, *Diario Oficial*, n.º 36.888, de 8 de marzo de 1985, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1600037>], en vigor desde el 6 de agosto de 1985 y del Convenio para la protección y desarrollo del Medio Marino del Gran Caribe, Cartagena de Indias, 24 de marzo de 1983, disponible en [<http://www.cep.unep.org/cep/cartagen.htm%20>], aprobado mediante la Ley 56 de 23 de diciembre de 1987, *Diario Oficial*, n.º 38.162, de 23 de diciembre de 1987, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1609272>], en vigor desde el 3 abril de 1988.



ción específica, para que en derecho de paso inocente la jurisdicción que ejercite el Estado ribereño frente a las operaciones de salvamento reconozca cualquier auxilio que un buque extranjero pueda prestar en sus aguas jurisdiccionales, amparándose en el derecho de paso inocente. Y desde el marco del Convenio SAR, cada Estado ribereño sí podría regular lo correspondiente a las condiciones que deben tener los buques de su abanderamiento para que, al adelantar operaciones de salvamento, tengan en cuenta otras regulaciones específicas como, por ejemplo, naves con la posibilidad de disponer de equipos y dispositivos para la operación de salvamento, planes o procedimientos que garanticen la seguridad de la tripulación y del mismo buque que opera el salvamento y para disponer de los canales adecuados de comunicación con los centros operacionales que permitan atender las apremiantes necesidades de forma colaborativa, en ese caso, sí se encontraría justificada una precisión conceptual en materia de buques en condiciones de adelantar operaciones de salvamento.

**ELEMENTOS PROPIOS INMARSAT**

Por “barco”, todo tipo de embarcación que opere en el medio marino. El término comprende, entre otros, aliscafos, aerodeslizadores, sumergibles, artefactos flotantes y plataformas no fondeadas de manera permanente.

**ELEMENTOS PROPIOS SOLAS**

No es relevante disponer de una definición genérica de buque. Su definición en relación con el derecho de paso inocente aplicable desde este Convenio, corresponde a las condiciones de aptitud de la nave para la travesía internacional con pasajeros y tamaño de carga (Regla 4, Capítulo I) que comprometa la seguridad de la vida humana de las personas que hacen su travesía dentro del mismo. Por tanto remite la definición de buque a la regulación interna del propio Estado y en la medida en que permita al mismo SOLAS darle plena efectividad: Es decir condiciona la definición de buque a todo tipo de artefacto donde por las condiciones físicas y funcionales en que se encuentre se pueda llegar a comprometer la seguridad, la vida humana (art. 1.º literal b) facultando a la administración del Estado ribereño a hacer extensivas exenciones o equivalencias a los buques de su jurisdicción de abanderamiento que realicen otro tipo de travesías (reglas 2 y 3 Capítulo v).



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

<b>ELEMENTOS PROPIOS COLREG</b>
Toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.
<b>ELEMENTOS PROPIOS MARPOL</b>
Todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizantes, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.
<b>ELEMENTOS PROPIOS CLC</b>
Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal, solo cuando esté en efecto transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que a bordo no hay residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.
<b>PARTE LOADLINES</b>
No es relevante disponer de una definición genérica de buque. La definición de buque respecto al derecho de paso inocente aplicable desde este convenio corresponde a las condiciones de navegabilidad que debería llevar una nave que no sea de las que trata el artículo 5.º del Convenio y que se trata de mercantes o de pasajeros que tengan más de 150 GT, según las condiciones respecto a las líneas de marca dibujadas en el exterior, en el casco. Y el convenio remite al Estado ribereño o de puerto (administración) para que través de las exenciones (art. 6.º) puedan llegar a ser excluidos de respetar las líneas de marca, en especial, en lo relativo a las características nuevas.
<b>ELEMENTOS PROPIOS BWM</b>
Toda nave –del tipo que sea– que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.

Fuente: Análisis elaborado por los autores a partir de información disponible en [<http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>].

Para llegar a identificar las condiciones de regulación del derecho de paso inocente por la travesía de los buques, si se tiene en cuenta la política marítima en zonas de fronteras de Colombia, se encuentra oportuno diferenciar las situaciones que puedan surgir acerca de los Estados de abanderamiento de buques que pertenezcan a las áreas limítrofes marítimas y otras con respecto de los Estados de abanderamiento que no pertenezcan a estas áreas, sin que tal diferenciación implique una discriminación que contravenga el ejercicio de dicho derecho de los buques. Lo anterior, por cuanto en la política marítima colombiana y en la relación con los Estados fronterizos, se incluye la necesidad de atender programas de cooperación, asistencia científica, protección y recuperación de ecosistemas marinos que justifican considerar situaciones específicas sobre la navegación de algún tipo de buques que el abanderamiento extranjero tenga dispuestas, y que en consideración al ejercicio del paso inocente, demanden una reglamentación especial<sup>256</sup>, que sea distinta a la que pueda necesitarse para otros buques con abanderamiento de Estados no limítrofes con Colombia.

---

256 Es el caso del Tratado entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la situación de Quitasueño, Roncador y Serrana, conocido como Tratado Vasquez-Sacio, (en alusión a ALFREDO VÁZQUEZ CARRIZOSA [Bogotá, 9 de febrero de 1909 - 19 de diciembre de 2001], Ministro de Relaciones Exteriores de la época y LEONARD JOHN SACCIO [New York, 24 de septiembre de 1911 - Florida, 4 de junio de 2002], Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en Colombia) de 8 de septiembre de 1972, en vigor desde el 17 de septiembre de 1981, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/49F11\\_US-08-09-1972TSQRS.PDF](http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/49F11_US-08-09-1972TSQRS.PDF)].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

ESTADOS DEL ÁREA LÍMITROFE MARÍTIMA DE COLOMBIA	FECHA DE RATIFICACIÓN CONVENMAR	PARTE INMARSAT	PARTE SOLAS	PARTE COLREG	PARTE MARPOL	PARTE CLC	PARTE LOADLINES	PARTE BWM	# BUQUES ARRIBO EN PUERTOS COLOMBIANOS SEGÚN BANDERA *: 2017-2018	
Ecuador	Decreto Ejecutivo n.º 1238, de 15/07/2012								139	86
Jamaica	21/03/1983	N. A.							5	21
Haití	31/07/1993	N. A.		N. A.	N. A.	N. A.		N. A.	0	0
Honduras	5/10/1993	N. A.							9	2
Costa Rica	21/09/1992			N. A.	N. A.		N. A.	N. A.	2	2
Nicaragua	3/05/2000	N. A.				N. A.		N. A.	7	9
Panamá	1/07/1996								2024	2029
Venezuela	N. A.							N. A.	15	45
República Dominicana	10/07/2009	N. A.						N. A.	2	0

N. A. = no aplica.

\* Las estadísticas de la DIMAR no distinguen si el arribo a puerto es forzoso o por definida derrota. Desde el arribo forzoso se puede dimensionar en números el volumen que correspondería aproximadamente al paso inocente.

Fuente: Elaboración de los autores con base en el cruce de información obtenida de los aplicativos *on line* disponibles en [<http://app.dimar.mil.co/zonadescarga/default.aspx>] y [<http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>].

Se observó en los instrumentos adoptados que la definición de buque aplicable a paso inocente no presenta diferencias significativas. De las tablas de resultados de los análisis presentados en los cuadros anteriores, marca en azul formalmente la adopción del respectivo Estado sobre convenios internacionales específicos de navegación marítima. Lo anterior conjuga con el alcance que pudiera tener una regulación del derecho de paso inocente si se tiene en cuenta el tráfico marítimo en las zonas fronterizas, por lo cual sirve

como referente observar el número de buques arribados a puertos colombianos de pabellón fronterizo<sup>257</sup>. En conclusión, si llegáramos a tomar como relevante la diferenciación frecuente que existe en los mismos convenios entre plataforma fija, artefacto flotante, buque y embarcación, tal diferenciación se justificaría por cuenta de la necesidad de disponer de una definición de buque en la reglamentación del derecho de paso inocente con un elemento principal que, al mismo tiempo, no excluya la conveniencia casuística de la situación en que se encuentre un artefacto de navegación extranjera que surca por aguas territoriales y haga su declaración de paso inocente. Por todo lo anterior, tiene sentido afirmar que en el derecho marítimo internacional “opera una noción de buque de carácter sectorial, variable en función del convenio que resulte aplicable a la materia en cuestión<sup>258</sup>”, por tanto, cuando exista la eventual declaración de una nave en paso inocente, tendrá que analizarse también al tomar en consideración las situaciones específicas y el comportamiento de la nave de manera estricta según tales convenios, además de si el Estado de abanderamiento los haya o no ratificado o adoptado en su legislación. La justificación de este análisis propuesto se encuentra en la entidad que tiene el derecho de paso inocente desde el ámbito internacional en la práctica de los Estados.

---

257 En Colombia, hasta fines de 2019 no se discrimina estadísticamente por parte de la Dirección Marítima el número completo de buques en derecho de paso inocente que hacen travesía por aguas territoriales en Colombia. Se toma el arribo a puerto solo como un referente que ofrece significancia cuantitativa aproximada con respecto al tráfico marítimo que puedan llegar a incidir en las travesías por aguas jurisdiccionales colombianas.

258 JUAN LUIS PULIDO BEGINES. *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015, p. 78.

## II. La definición de buque en el derecho de paso inocente

Acerca de la definición de buque, debe interpretarse la normativa descrita antes de manera armónica con el ordenamiento jurídico colombiano, en consideración a cómo son aquellas naves de abanderamiento extranjero que ingresan a las aguas territoriales colombianas<sup>259</sup>, porque es necesario entender que, una vez adoptado el concepto aplicable a buque en paso inocente en el derecho colombiano, tendría que ser apropiado según la funcionalidad que tenga el artefacto en la realización con lo que en el mismo derecho colombiano se defina como actividades marítimas. En efecto, las actividades marítimas se encuentran definidas en el Libro V de la Navegación, artículo 1.429 del Código de Comercio<sup>260</sup>, pero además tiene preponderancia el hecho que el paso inocente se encuentra determinado desde el derecho internacional a partir de dos elementos muy básicos: el abanderamiento extranjero y la travesía de una nave por y hacia aguas territoriales distintas a las de su propio abanderamiento. Entonces, dentro de las mismas actividades marítimas específicas, tendrá que ser considerado como buque en paso inocente aquel artefacto de abanderamiento extranjero que adelante una travesía por el mar territorial o bien ingrese o salga de las aguas interiores, con o sin escala en radas o en instalaciones portuarias. Es decir, lo que define la condición de buque debe integrar tanto el derecho del mar como la normativa del Libro de la Navegación del Código de Comercio colombiano para el paso inocente, integración que se traduce en que la nave tenga la potencialidad naval de realizar al menos una travesía completa a través de un derrotero,

---

259 En el anexo 1 de esta obra, se ilustran las tipologías de naves que arriban a puertos colombianos con una referencia cuantitativa tomada en entre 2017 y 2018 con el propósito de dimensionar, solo por el arribo, un aproximación significativa al impacto en el tráfico en el ejercicio del derecho de paso inocente, dando por entendido que tal derecho no incluye en principio arribo a puerto, sino cuando se haga de manera forzosa y teniendo presente que la DIMAR hasta la fecha, no elabora una estadística que discrimine esta condición en la que se puedan encontrar distintos tipos buques.

260 Decreto 410 de 27 de marzo de 1971, *Diario Oficial*, n.º 33.339, de 16 de junio de 1971, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo\\_comercio.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html)].

que consista en navegar fuera de nuestras aguas territoriales. Bien puede venir del mar territorial de cualquier Estado o de un Estado adyacente, o proveniente de la propia zona contigua colombiana (o de la Zona Contigua Integral –ZCI–<sup>261</sup>), ZEE, o simplemente de altamar en sentido estricto.

El marco de la definición de buque antes propuesto, aplicable al derecho de paso inocente para aquellas naves que ingresen a aguas territoriales colombianas, implicaría no solo considerar en cada caso las capacidades de navegación de la nave declarada en sí misma en paso inocente, sino además su abanderamiento, en tanto que se trata de una nave cuyas potencialidades permitan sostener una travesía conforme a la fisonomía de los espacios marítimos de mar abierto y adyacentes al territorio continental e insular colombiano. Así por ejemplo, se encontrarán casos de naves de abanderamiento extranjero de un Estado con fronteras marítimas cercanas o incluso con áreas donde se sobreponen a otras en lugares limítrofes, que podrían, con menor capacidad de navegación, llegar a hacer su travesía por el mar territorial colombiano, declarándose en paso inocente, a la vez que existen situaciones que si se comparan con las que tienen otras naves con mayor capacidad, no ofrecen mayor dificultad para identificarle su estatus de buque. Por lo anterior, la reglamentación al ejercicio de este derecho en Colombia, deberá tener en cuenta estas situaciones disímiles, al tomar en consideración también el Estado de abanderamiento del buque extranjero conforme a la política marítima definida para las zonas limítrofes colombianas. Con el criterio anterior, podrían también llegar a ser resueltas determinadas cuestiones que se puedan plantear a futuro, ante los desarrollos tecnológicos en materia de navegación marítima, bien sea mediante una reglamentación al derecho de paso inocente o en una eventual controversia donde sea necesario identificar la condición de buque.

---

261 Cfr. Decreto 1946 de 2013, cit.

### III. De las propiedades que identifican a los buques, sus tipos y la situación jurídica con respecto al paso inocente

El buque se encuentra asimilado como una universalidad jurídica con rasgos que lo identifican como un ente susceptible de determinadas atribuciones tales como nombre, nacionalidad, domicilio y una posición peculiar frente al derecho internacional que se aplica a la condición de estar a bordo de este. Se le identifica con el territorio nacional del pabellón que enarbola; en particular, en materia de paso inocente, cuatro serían los elementos que permitirían cualificar el concepto de buque para la reglamentación del derecho así: capacidad de navegación, aptitud para trasportar personas o cosas, el tipo de cubierta y la eslora<sup>262</sup>.

La capacidad de navegación implica que el buque susceptible de la declaración en paso inocente haya mantenido la posibilidad de realizar una travesía de entrada y salida de las aguas territoriales por sí mismo, es decir que, por ejemplo y en efecto, no haya sido remolcado o empujado por otro buque. La capacidad de navegación o navegabilidad del buque es más que la simple flotabilidad de la nave, consiste en la condición de poder desplazarse por el espacio marino y afrontar las dificultades normales de la navegación y salir adelante de las mismas<sup>263</sup>.

La aptitud para trasportar personas o cosas consiste no tanto en la condición de que una nave, para poder ser considerada como buque, deba solo dedicarse de manera efectiva al transporte de cosas o personas, sino que su navegación se encuentre dentro de algunas de esas situaciones. Sobre el particular, podrá revisarse la necesidad de este criterio, en especial para considerar si es posible que

---

262 La doctrina que auspicia una unificación en el concepto de buque para el derecho internacional, propone que sean estos los elementos esenciales de la definición de lo que es un buque, cfr. GABALDÓN GARCÍA. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, cit., p. 243.

263 En derecho español se llamaría a esa aptitud para la navegación "navegabilidad"; en derecho inglés *seaworthiness*. Es uno de los aspectos centrales del derecho marítimo, se trata de un estándar jurídico de suma relevancia.

los buques autónomos no tripulados –mass– puedan o no reconocerse en derecho de paso inocente. Conviene tener muy presentes las objeciones que han puesto algunos Estados (p. ej., Canadá) en los trabajos preparatorios de la OMI sobre los buques autónomos, al considerar que dichos buques y su navegación no son consideradas como de “paso inocente”<sup>264</sup>.

En los primeros trabajos preparatorios antes enunciados, estos barcos se dividen en cuatro categorías, dependiendo del grado de autonomía que posean y si podrían navegar con uno o más tipos de autonomía durante un mismo viaje. La clasificación sería la siguiente: 1. *Buque con procesos automatizados y apoyo en la toma de decisiones*: En ellos la tripulación está a bordo para operar y controlar los sistemas y las funciones internas de la nave. Algunas operaciones podrían estar automatizadas; 2. *Buque controlado a distancia, pero con tripulación reducida a bordo*: El buque se controla y opera desde otra ubicación en tierra, pero existe dotación a bordo; 3. *Buque controlado a distancia sin tripulación a bordo*: El buque se maneja y opera desde tierra. No existe tripulación a bordo; y 4. *Buque totalmente autónomo*: El sistema operativo del buque es capaz de tomar decisiones y de determinar acciones por sí mismo, sin interacción humana.

---

264 El Comité de Seguridad Marítima –msc–, por sus siglas en inglés–, en su 101.º período de sesiones, del 5 al 14 de junio de 2019, aprobó las Directrices provisionales relativas a los ensayos de los buques marítimos autónomos de superficie –mass–, MSC.1-Circ.1604, disponible en [[http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MS.C.1-Circ.1604%20-%20Directrices%20Provisionales%20Relativas%20A%20Los%20Ensayos%20De%20Los%20Mass%20\(Secretar%C3%ADa\).pdf](http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MS.C.1-Circ.1604%20-%20Directrices%20Provisionales%20Relativas%20A%20Los%20Ensayos%20De%20Los%20Mass%20(Secretar%C3%ADa).pdf)]. “Los ensayos deberían llevarse a cabo de manera que el grado de seguridad, de protección y de protección del medio ambiente sea como mínimo igual al dispuesto en los instrumentos pertinentes. Los riesgos relacionados con los ensayos deberían definirse adecuadamente y deberían disponerse medidas para reducir los riesgos al mínimo razonablemente posible y aceptable. // Los operadores a bordo o remotos de los mass deberían estar cualificados adecuadamente para las operaciones de los mass objeto del ensayo. Todo el personal participante en los ensayos de los mass, remotamente o a bordo, debería disponer de información relativa al funcionamiento del buque y algún fundamento del análisis por los sistemas automáticos. Deberían darse pasos adecuados para garantizar una gestión de los riesgos cibernéticos suficiente respecto de los sistemas e infraestructuras utilizados cuando se lleven a cabo ensayos de los mass”. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. “Buques autónomos”, disponible en [<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Autonomous-shipping.aspx>].



La realidad futura de los MASS va a implicar una revisión total de las instituciones del derecho marítimo clásico: la figura del capitán; la limitación de responsabilidad del naviero; la culpa náutica; las tripulaciones, etc.; aspectos que rebasan el objeto del presente trabajo<sup>265</sup>.

Respecto al tipo de cubierta y la eslora, estos permiten que la cualificación para el ejercicio del derecho de paso inocente pueda limitarse a partir de una definición de buque que, por sus dimensiones o condiciones de uso en la navegación definidos en la clase de cubierta y eslora que tengan, puedan llegar a caracterizar a un buque susceptible de declararse en paso inocente, por ejemplo, es el caso de los sumergibles, según sus distintas clases.

Desde la clasificación general que existe en el estado de la técnica, a los buques se les agrupa bien por su principio físico, por su función o por su jurisdicción. La figura siguiente ilustra una taxonomía que toma como criterios genéricos principales los siguientes: el principio físico; los sistemas de propulsión que emplean; la función que desempeñan; y la índole jurisdiccional que les cobija:

---

265 DIEGO ESTEBAN CHAMI y ERIK GARCÍA MALDONADO. "Problemas jurídicos de los buques sin tripulación", *Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo*, n.º 13, n.º 2 de la segunda etapa, agosto de 2018, pp. 52 a 62, disponible en [[https://www.academia.edu/38816692/REVISTA\\_DE\\_LA\\_ASOCIACIÓN\\_VENEZOLANA\\_DE\\_DERECHO\\_MARÍTIMO\\_AGOSTO\\_DE\\_2018\\_N\\_13\\_-2\\_DE\\_LA\\_SEGUNDA\\_ETAPA](https://www.academia.edu/38816692/REVISTA_DE_LA_ASOCIACIÓN_VENEZOLANA_DE_DERECHO_MARÍTIMO_AGOSTO_DE_2018_N_13_-2_DE_LA_SEGUNDA_ETAPA)]; JUAN PABLO RODRÍGUEZ DELGADO. "The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?", en MASSIMILIANO MUSI (ed.). *Port, Maritime and Transport Law Between Legacies of the Past and Modernization*, San Lazzaro di Savena, Bologna, Bonomo Editore, 2018, pp. 493 a 524, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/329468528\\_The\\_Legal\\_Challenges\\_of\\_Unmanned\\_Ships\\_in\\_the\\_Private\\_Maritime\\_Law\\_What\\_Laws\\_would\\_You\\_Change](https://www.researchgate.net/publication/329468528_The_Legal_Challenges_of_Unmanned_Ships_in_the_Private_Maritime_Law_What_Laws_would_You_Change)].

## La condición del buque para el derecho de paso inocente

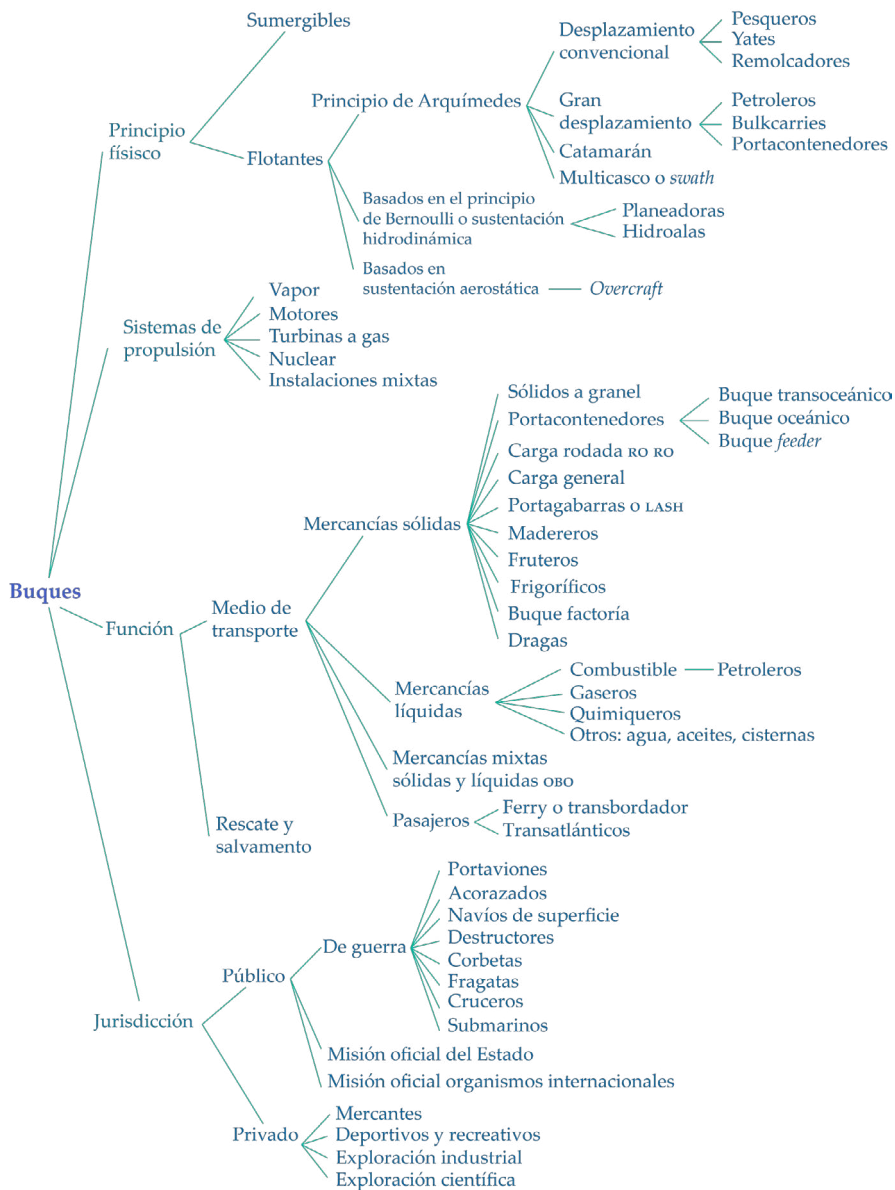


Figura elaborada a partir de la revisión y análisis de los siguientes trabajos: RAÚL CARO VILLA. "¿Barco o buque? Tipologías de los mismos", *Revista General de Marina*, t. 268-4, mayo de 2015, pp. 663 a 682, disponible en [<https://publicaciones.defensa.gob.es/revista-general-de-marina-268-4.html>]; JOSÉ ADRIÁN RODRÍGUEZ PONCE. "Sistemas de propulsión y clasificación de buques", Trabajo de grado, Santa Cruz de Tenerife, Universidad de La Laguna, septiembre de 2015, disponible en [<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1240/SISTEMAS+DE+PROPULSION+Y+CLASIFICACION+DE+BUQUES.pdf;jsessionid=615AF01797DE8B2A4BB0A87A491C6958?sequence=1>]; LUIS BELTRÁN MONTIEL y MARINO DOLCE. "Curso de derecho de la navegación", Buenos Aires, Astrea, 1994, pp. 82 a 84.

Sobre la clasificación de buques según el principio físico, es necesario resaltar en la reglamentación del ejercicio del derecho de paso inocente, el deber reconocido en el derecho internacional que tienen todos los buques submarinos extranjeros, en especial, desde su ingreso por las aguas territoriales, para que mantengan su travesía en navegación en la superficie y enarbolando el pabellón. La justificación de tal exigencia se encuentra en la necesidad de mantener un control visual de su travesía, las condiciones de su navegación y la identificación precisa de la clase de submarino, que resultan ser los elementos básicos para que el Estado ribereño pueda ejercer el control marítimo y por ende, aplicar su jurisdicción.

En el caso de buques clasificados según la índole jurisdiccional que los cobija, adquiere particular importancia para el paso inocente la diferenciación entre buques públicos y privados. Desde la Convención de Bruselas de 1926<sup>266</sup>, en el artículo 15, se estableció la no aplicación de sus reglas relativas a los privilegios marítimos para los “buques de guerra y a los buques de Estado exclusivamente afectados a un servicio público”, se entiende por ello las inmunidades de los buques de Estado en los mismos términos que más adelante adoptó la Convención de Ginebra sobre el derecho del mar de 1958, que indica las inmunidades aplicables a los buques de guerra y a los buques pertenecientes al Estado que han sido destinados a un servicio no comercial. Así es como, desde la Convención de Ginebra, se cristaliza en la costumbre internacional la inembargabilidad y la inmunidad de jurisdicción en favor de los buques de Estado<sup>267</sup>. Tales prerrogativas de los buques públicos plantean situaciones particulares con respecto a los controles que el Estado ribereño deba hacer cuando se declaren en derecho de paso inocente, sobre

---

266 Convención internacional para la unificación de ciertas normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, Bruselas, 10 de abril de 1926, disponible en [<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/200000-204999/203595/norma.htm>].

267 RONALD D. NEUBAUER. “The Right of Innocent Passage for Warships in the Territorial Sea: A Response to the Soviet Union”, *Naval War College Review*, vol. 41, n.º 2, 1988, pp. 49 a 56, disponible en [<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=4158&context=nwc-review>].

todo tratándose de los buques de guerra<sup>268</sup> y en consideración a que el derecho internacional consuetudinario caracteriza el concepto de este tipo de buques con predominancia en función de la dotación y disciplina militar regular que tenga la tripulación<sup>269</sup>.

#### IV. Particularidades para los buques públicos

Una primera particularidad surge cuando desde las prácticas de los Estados se establecen distintas situaciones a partir de dos fenómenos: la notificación y la autorización de la travesía de los buques públicos. La notificación es la información de la travesía que hace el buque público que se encuentra en paso inocente al Estado ribereño. Y la autorización comprende la solicitud de permiso que hace el buque y la respectiva respuesta afirmativa del Estado. La necesidad de la autorización para hacer la travesía implica *per se* la negación del derecho de paso inocente, pero no es así cuando se exige solo la notificación. La práctica de los Estados ha sido clara en la materia específica para los buques de guerra, en el sentido de reconocerle a estos buques el paso inocente cuando, además de las condiciones básicas, exista el hecho que el Estado de abanderamiento haya

---

268 Las prerrogativas que desde la práctica de los Estados se considera deben tener estos buques, también dependen de la manera como atribuyen el rango a un “buque de guerra”. En efecto, dentro de la categoría genérica de buques públicos, entra la familia de buques militares, la cual tiene dos especies: la de los buques de guerra por una parte, y la de los buques dependientes de la marina militar (hidrográficos, talleres, hospitales...). Los buques de guerra se emplean de manera exclusiva para operaciones de combate militar. Pero algunos Estados, e incluso la misma Convemar, no acogen estas distinciones pues entiende que en la regulación con respecto a las travesías de los buques extranjeros en las relaciones con el Estado ribereño, los buques de guerra se podrían asemejar a los buques de Estado con fines no comerciales, sin precisar algo particular que los distinga. La Convemar abre las fronteras conceptuales para que los buques de guerra puedan llegar a ser tomados para prestar un servicio comercial o un servicio oficial de carácter público no comercial, de manera alternativa y sin estar limitados solo a operaciones de combate. Cfr. MIGUEL ÁNGEL FRANCO GARCÍA. “Las actividades marítimas de los buques de Guerra de terceros Estados en los espacios marítimos de soberanía o jurisdicción del Estado ribereño”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 27, junio de 2014, disponible en [<http://www.reei.org/index.php/revista/num27/articulos/actividades-militares-buques-guerra-terceros-estados-espacios-maritimos-soberania-jurisdiccion-estado-ribereno>].

269 *Ibíd.*, p. 5.

realizado la notificación al Estado ribereño sobre la travesía de este buque y exista una autorización de dicho Estado. Las distintas implicaciones que tienen ambas situaciones (notificación y autorización) para los buques de guerra, se deben considerar a la luz del derecho internacional a partir de algunas controversias, que si bien no involucran actividades marítimas, vienen al caso, por ejemplo, la situación que se presentó en la Sentencia del 12 de abril de 1960 por la Corte Internacional de Justicia, para el paso por el territorio indio, desde el distrito costero de Daman hacia los enclaves de Dadra y Nagar-Aveli (y entre estos enclaves), que, ante la necesidad de hacer prevalecer los derechos de soberanía territorial, es legítimo que un Estado no reconozca que el tránsito de las fuerzas armadas en tiempo de paz pueda llegar a considerarse como un derecho<sup>270</sup>.

Por otra parte, desde el marco regulatorio que existe en el derecho internacional consuetudinario, se analizan las prácticas de los Estados, diferenciándolos según dos sectores distintos de estos: uno corresponde a aquellos que consideran que no debe exigirse autorización o notificación previa a los buques de guerra en circunstancias de paso inocente, y otro que no reconoce el derecho al paso inocente a los buques de guerra y por tanto, cada Estado ribereño o de abanderamiento se guiará por lo resuelto en otros tratados o convenciones que hayan suscrito, o en últimas, a lo que la costumbre internacional determine.

En relación con los Estados que sostienen que la travesía en paso inocente de los buques de guerra no requiere autorización previa, se encuentra la justificación sustentada en el derecho internacional moderno con el precedente sentado en la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia en el caso de Reino Unido vs. Albania por

---

270 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning right of passage over Indian territory (Portugal v. India)*, merits, Judgment of 12 April 1960, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/32/032-19600412-JUD-01-00-EN.pdf>]; LUIS OBCASITAS LLORENTE. "Sentencia del Tribunal Internacional de Justicia de La Haya, de 12 de abril de 1960, sobre derecho de paso de Portugal a través de territorio indio", *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 14, n.º 3, 1961, pp. 571 a 584.

el Canal de Corfú<sup>271</sup> y la precisión que en tiempos de paz, tales buques gozan del derecho de paso inocente<sup>272</sup>.

También este mismo sector encuentra respaldo en la doctrina de los internacionalistas que se sustenta en la interpretación hermenéutica que hacen según la “letra y espíritu” de la Convención de 1982, pues el artículo 17 de la Sección 3 que define el derecho de paso inocente emplea la expresión “los buques de todos los Estados” y la Convención no contiene ninguna expresión que amerite alguna discriminación según el tipo de buques<sup>273</sup>, ni tampoco faculta a los Estados que son parte a transformar el derecho de paso inocente en una forma de tolerancia en menoscabo de sus derechos de soberanía territorial, sometida a un gesto generoso de autorización previa a la travesía marítima del buque de guerra<sup>274</sup>.

En cambio, para quienes consideran que desde el marco regulatorio de la Convemar no se puede inferir un derecho de paso inocente a los buques de guerra como si fuera un buque cualquiera, prevalece entonces el derecho del Estado ribereño para solicitar la autorización o hacer exigible una notificación previa. Tal postura la sustentan no solo en la falta de consenso que existió en la Convemar por parte de los Estados que suscribieron la convención respecto a estos aspectos<sup>275</sup>, sino desde la práctica consolidada de los Estados en diversificar los momentos y las situaciones en su legislación interna, bien sea para exigir autorización, o para la notificación previa concerniente a los buques de guerra extranjeros<sup>276</sup>.

---

271 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The Corfu Channel Case (merits)*, Judgment of April 9<sup>th</sup> 1949, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-FR.pdf>].

272 CARLOS ESPALIUD BERDUD y RAFAEL CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por mar territorial: alcance del régimen de la CNDUM”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 57, n.º 2, 2005, pp. 777 a 798.

273 Ídem.

274 LAURENT LUCCHINI y MICHEL VOELCKEL. *Droit de la mer*, t. 2, *Délimitation, Navigation et Pêche*, vol. 2, *Navigation et Pêche*, Paris, Pedone, 1996.

275 NATALIE KLEIN. *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011.

276 THOMAS WINDSOR. “Innocent passage of warships in East Asian territorial seas”, en *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, vol. 3, n.º 3, 2011, pp. 73 a 81. En el mismo sentido, cfr. GUSTAVO ALONSO MARTÍNEZ. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra a través del mar territorial”, Tesis de maestría, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2011, disponible en [<http://eprints.ucm.es/22297/>].

En teoría, tales buques son “no inocentes”<sup>277</sup>, porque si tenemos en cuenta que el derecho de paso inocente surge de la práctica consuetudinaria de las naciones como una concesión de la soberanía territorial de un Estado que, ante las necesidades de la libertad de navegación para el desarrollo del comercio entre naciones, proporcionalmente permite la travesía de un buque extranjero, pero en particular, desde las características navales que tiene un buque de guerra, sus travesías no se encontrarían justificadas y resultan problemáticas en razón de la inmunidad de jurisdicción que tienen y por la incontrollable posibilidad por parte del Estado ribereño, de evitar las consecuencias que se presentarían, aun no siendo hostiles, cuando tales buques realicen una acción con armas o de control militar en sus propias aguas jurisdiccionales. Por tanto, en principio tales buques se encuentran excluidos de un derecho, siempre que no efectúen una notificación en regla y autorización previa al Estado ribereño<sup>278</sup>. A pesar de la claridad argumentativa con la cual se pueda llegar a comprender la necesidad de exigir en cualquier tipo de travesía de los buques de guerra extranjeros para tiempos de paz en aguas territoriales, el estricto requerimiento de la notificación y autorización previa. Sobre el particular, lo establecido en la Convemar no arroja luces sino más sombras. Colombia no ha ratificado o adherido la Convemar como instrumento del derecho internacional, por tanto, cualquier interpretación que se realice con base en el texto no la vincula jurídicamente como Estado, sobre todo, en este aspecto.

---

277 Reconociendo que la presencia de un buque de guerra en aguas territoriales extranjeras es una demostración de fuerza, también sobre el desarrollo teórico en la doctrina del derecho internacional del derecho de paso de los buques de guerra, puede consultarse *ibíd.*, pp. 33 y 34. Además, si se tratara de definir las condiciones de los buques de guerra por solo el caso de la Corte Internacional de Justicia sobre el Canal de Corfú, se omitiría que también la misma Corte en el caso referido de *Nicaragua v. USA*, donde reconoció la sola presencia de los buques de guerra de Estados Unidos en Nicaragua como actividad militar no inocente. Ver INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, 27 June 1986, disponible en [[https://web.archive.org/web/20050308180448fw\\_/http://www.icj-cij.org/iccjwww/icas/es/inus/inus\\_ijudgment/inus\\_ijudgment\\_19860627.pdf](https://web.archive.org/web/20050308180448fw_/http://www.icj-cij.org/iccjwww/icas/es/inus/inus_ijudgment/inus_ijudgment_19860627.pdf)].

278 LUCCHINI y VOELCKEL. *Droit de la mer*, cit., p. 249.



Colombia se acoge a la costumbre internacional en materia de notificación y autorización previa para aquellos buques de guerra extranjeros que se declaren en paso inocente, sin embargo, como se explica a continuación, existen algunas particularidades en la identificación de la práctica del Estado colombiano.

En Colombia existe una reglamentación con respecto al acceso de los buques de guerra extranjeros y de Estado en general, pero solo en materia de su ingreso a los puertos, según el artículo 61 de la Resolución 850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte de Colombia<sup>279</sup>. Allí se regula la condición de arribo a puerto de tales buques y establece su posibilidad legal de acceso mediante la previa autorización de dos ministerios del Gobierno colombiano: el de Relaciones Exteriores y el de Defensa Nacional. Pero el arribo a puerto es necesario distinguirlo no solo en lo concerniente al acceso a aguas territoriales por un tránsito o travesía que decidan hacer dentro de su derrota, sino que además debe distinguirse del derecho de paso inocente, derecho que puede incluir o no el arribo a puerto, bien por el evento de que su paso sea rápido o ininterrumpido –como es lógico, sin arribo– o porque haya detención o fondeo por un incidente en la navegación, fuerza mayor o préstamo de auxilio a personas en graves dificultades que justifiquen el arribo forzoso.

La Constitución Política de Colombia en sus artículos 173 numeral 4, y 237 numeral 3<sup>280</sup>, establecen que el tránsito de buques de guerra extranjeros requiere en primera instancia oír el parecer favorable o no que emita el Consejo de Estado y, además, la autorización que el Senado de la República otorgue al Gobierno nacional. Pero la jurisprudencia en Colombia no es todavía definitiva<sup>281</sup>. En efecto, la Carta Magna del 91 no hace ninguna distinción respecto

---

279 *Diario Oficial*, n.º 50.198, de 6 de abril de 2017, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col169173.pdf>].

280 Constitución Política de la República de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)].

281 CONSEJO DE ESTADO DE COLOMBIA, SALA PLENA. Concepto de 13 de octubre de 2009, M. P.: GUSTAVO EDUARDO GÓMEZ ARANGUREN, sobre el Proyecto de Acuerdo Complementario para la cooperación y la asistencia técnica en defensa y seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América.



a condiciones específicas de la travesía de los buques de guerra por aguas nacionales, sea porque simplemente arriban o porque se encuentran en las condiciones de un paso, esto tiene sentido porque desde el derecho y en lo teleológico, el paso de buques de guerra extranjeros en aguas territoriales no se asemeja al tránsito de tropas extranjeras en tiempos de paz para efectos de la autorización del Senado establecida en la Constitución Política, porque existe un supuesto fáctico distinto en el derecho de paso inocente a aquel que existe cuando hay definición de derrota que implique el tránsito o la estación de buques extranjeros en las aguas nacionales, por lo que tampoco cabría asemejarlo al concepto que necesitaría el Gobierno de la Sala Plena del Consejo de Estado<sup>282</sup>. Aunque pueda llegar a generar alguna dificultad al momento de comprender las circunstancias del ejercicio de los derechos soberanos, la índole de las funciones presidenciales y las relaciones internacionales con otros Estados, sobre todo cuando existan convenios y actividades de seguridad y protección marítima conjunta, los resolvería.

Sin embargo, cabe considerar lo que la legislación ordinaria en Colombia tiene previsto para el paso inocente de buques extranjeros, sean o no de Estado, establecido a partir de las circunstancias institucionales surgidas con la promulgación de la Constitución de 1991, que dieron lugar a la expedición del Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991<sup>283</sup>. En efecto, este decreto en su artículo 11 distingue con claridad la navegación ordinaria y la navegación en paso inocente, aunque sean distintas formas, se mantiene vigente que una y otra forma de navegación requieren al menos la previa información por radio o por otro sistema de comunicación o por conducto de su agente marítimo, si lo tuviere, a la Armada Nacional o a la capitania de puerto más cercana, cuando el buque extranjero trans-

---

282 El Gobierno colombiano ante la Convención de Naciones Unidas sobre mar territorial y zona contigua de 29 de abril de 1958, declaró su reserva en el sentido de que por analogía, el tránsito de buques de guerra extranjeros a través del mar territorial se asimila al paso de tropas. Cfr. La página del Ministerio de Relaciones Exteriores, disponible en [<http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/SitePages/VerTratados.aspx?IDT=9b845898-f91a-46e7-91a1-2113cb2d2934>].

283 *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].

porte o almacene mercancías que contengan sustancias que puedan ser empleadas en la producción de estupefacientes. Pero hasta el momento, el Gobierno colombiano no ha regulado y reglamentado supuestos distintos a los presentados por el artículo en comento. Así es como en lo que respecta al tipo de travesía de los buques de guerra extranjeros en aguas territoriales, cabría de manera análoga hacer extensiva tal distinción para que, sobre el requisito del concepto del Consejo de Estado, se diferencie la navegación ordinaria y la navegación en paso inocente de los buques de guerra, al ser la primera la que necesita ese mencionado concepto y no la segunda.

Otra dificultad en la comprensión de la práctica de los Estados surge por la manera como la Convemar en el artículo 18 describe al derecho de paso inocente, sin definir con claridad los dos supuestos distintos implícitos que tiene la travesía de un buque que hace uso del mar territorial de un Estado: el de la travesía rápida e ininterrumpida que hace que el buque entre y salga de las aguas jurisdiccionales por una parte, y por la otra, el de la necesidad de hacer escala en puerto, radas y fondeo ante un incidente normal en la navegación “o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave”. La clara distinción entre estos dos supuestos resulta muy necesaria al tratarse de buques de guerra extranjeros, para comprender la práctica que el Estado colombiano sostiene desde el derecho internacional consuetudinario. Colombia solo tiene regulado hasta el momento qué hacer ante el arribo forzoso a puerto de estos buques, pero sin llegar a consideraciones específicas acerca del paso inocente, de igual manera ocurre con algunos otros Estados. Colombia, aunque no es Estado parte de la Convemar, aplica otros convenios que en materia de navegación marítima tienen en consideración algunas de las reglas previstas en el derecho internacional consuetudinario, pero esta situación no la exime de la necesidad de realizar una regulación que le permita a la administración marítima ejercer de forma más competente las funciones como Estado ribereño y de abanderamiento.

De la comprensión de la práctica de los Estados en el derecho internacional del derecho de paso inocente de buques de guerra, surge que para las circunstancias de las travesías por aguas territoriales, no puede tener el mismo rango de inocencia el tránsito de un buque de guerra de manera rápida e ininterrumpida, frente a los supuestos que existen en el paso inocente del buque de guerra por causa de un incidente normal en la navegación, la fuerza mayor o el caso fortuito, o porque haya sido necesario prestar auxilio a personas u otros buques en peligro en las mismas aguas, situación que hizo necesaria la detención, el fondeo, acceso a radas o puerto. Para el primer supuesto, sí aparece la necesidad de respetar la soberanía territorial y la autorización del Senado, por existir el hecho premeditado dentro de una derrota (navegación ordinaria) de surcar esos espacios territoriales, pero no sucede así en el segundo supuesto, por cuanto su naturaleza incidental no merita una razón idéntica de condicionamiento del Estado ribereño al ejercer su soberanía sobre el mar territorial (navegación en paso inocente), ante la necesidad de prestar, por ejemplo, un auxilio en mar abierto, no resulta razonable dar espera a las discusiones senatoriales. Esta forma de comprensión de la práctica de los Estados sobre la costumbre internacional, proviene aun en aquellos Estados que son parte en la Convemar, incluso para aquellos que no demanden la notificación y/o autorización previa del buque de guerra que se declare en paso inocente, pero siempre que cumpla con las demás condiciones para que pueda ser considerada la travesía como inocente o inofensiva.

Como se ha recalcado antes, Colombia no es un Estado parte de la Convemar y su práctica ha consistido en solicitar siempre la notificación, al menos a través de una comunicación radial y requerir la autorización para la travesía de dichos buques que pretendan hacerlo aún en paso inocente, aunque por parte del Gobierno nacional no se haya solicitado la autorización al Senado de la República como lo establece con claridad la Constitución Política. En efecto, el Gobierno colombiano solo se basa en la práctica del derecho internacional consuetudinario y mediante los requerimientos que hacen en los controles y la vigilancia de las naves en aguas maríti-

mas jurisdiccionales<sup>284</sup> y un procedimiento diseñado por el Grupo de Trabajo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia<sup>285</sup>. En dicho procedimiento se establece “la secuencia de las actividades requeridas para adelantar el trámite de permisos”, que comienza desde la solicitud que llega por distintas vías, que incluyen las de las embajadas colombianas según sea el respectivo Estado de abanderamiento, junto con la recopilación de las distintas autorizaciones que otorguen tanto la Dirección de Soberanía Territorial del Ministerio de Relaciones Exteriores y el concepto de la Oficina de Asuntos Internacionales de la Armada Nacional, que termina con la comunicación que hace el Ministerio de Relaciones Exteriores colombiano al país del abanderamiento que elevó la solicitud. Por tradición, desde la vigencia de la Constitución de 1991, el Gobierno colombiano no ha solicitado autorización del Senado de la República para el paso inocente de un buque de guerra extranjero, las autorizaciones se han concedido a partir de la reglamentación que el mismo Gobierno ha realizado. También es necesario considerar que, a pesar de que exista una norma constitucional respecto a la autorización del Senado para el acceso de tropas, asimilándose a un buque de guerra, también existe otra norma constitucional que reconoce en la función presidencial del Gobierno, por ser Jefe de Estado, el carácter de rector de las relaciones internacionales<sup>286</sup>, de presentarse la travesía de estos buques en paso inocente, al ser un instituto que

---

284 Según lo establecido en MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Resolución 0520 de 10 de diciembre de 1999, *Diario Oficial*, n.º 43.841, de 3 de enero de 2000, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010\\_10\\_18.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_10_18.pdf)].

285 Denominado “Desarrollo de la política exterior, adelantar el trámite de permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves de Estado e ingreso de buques de Estado”, Código DP-PT-145, versión 5, de 30 de junio de 2017, disponible en [<https://sigc.cancilleria.gov.co/archivos/DP-PT-145/DP-PT-145%20ADELANTAR%20EL%20TRÁMITE%20DE%20PERMISOS%20DE%20SOBREVUELO%20Y-O%20ATERRIJAJE%20DE%20AERONAVES%20DE%20ESTADO%20E%20INGRESO%20DE%20BUQUES%20DE%20ESTADO%20V5.pdf>].

286 En efecto, la Constitución colombiana en el artículo 189 establece: “Corresponde al Presidente de la República, como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: [...] 2. Dirigir las relaciones internacionales [...] 6. Proveer a la seguridad exterior de la República, defendiendo la independencia y la honra de la Nación y la inviolabilidad del territorio”.

se reserva para el derecho internacional, la autorización que emita este órgano bastaría, sin necesidad de aquella del Senado o de haber oído al Consejo de Estado, siempre que se encuentre justificada en la transparencia de las circunstancias, las razones de cortesía y la reciprocidad de las relaciones con el Estado de abanderamiento del buque en cuestión<sup>287</sup>, sin embargo, sobre el particular no existe hasta el momento una normativa específica en el derecho interno colombiano que defina las condiciones del ejercicio de tal potestad presidencial.

Otro género de situaciones a las que lleva el paso inocente de buques públicos, corresponde a aquellos que no entran en la categoría de buques de guerra. Se trata de los buques que cumplen misiones oficiales de un Estado o de organismos internacionales, distintas a cualquier asunto relacionado con la seguridad en los espacios donde cualquier Estado ribereño proyecte su soberanía territorial. Es el caso de buques extranjeros que hacen travesías con propósitos médicos, hospitalarios, salvamento, búsqueda y rescate. Sobre la notificación y autorización para que su travesía sea considerada como paso inocente, además de las condiciones generales<sup>288</sup>, es necesario identificar la naturaleza de su misión. En efecto, tales buques al ingresar en aguas territoriales colombianas en paso inocente, se consideran como buques de Estado sobre los cuales existe una inmunidad de jurisdicción que, ante el ejercicio del derecho

---

287 En esa medida Colombia, como Estado ribereño, adopta la práctica internacional que emplean potencias navales como Estados Unidos y Rusia, en donde es suficiente que la notificación y la autorización se tramite a través de un contacto de nivel jerárquico inferior o a través de una nota de un agregado naval dirigida a las autoridades navales del Estado ribereño Cfr. KLEIN. *Maritime Security and the Law of the Sea*, cit., p. 39, quien cita a su vez a SAM BATEMAN. "Security and the Law of the Sea in East Asia: The Law of the Sea: Progress and Prospects", Oxford, Oxford University Press, 2006.

288 Se entiende por condiciones generales para el ejercicio del derecho de paso inocente, además de las que califican la travesía como no perjudicial para el buen orden, la paz o la seguridad del Estado, aquellas otras que la costumbre internacional reconoce como prácticas que no puede realizar un buque extranjero en aguas de jurisdicción de un Estado ribereño como serían los ejercicios con armas de cualquier clase, interceptaciones, actos de propaganda contra la defensa o seguridad del Estado, lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o dispositivos militares, actos de contaminación al medio marino, pesca, investigación o levantamientos hidrográficos e interceptación de comunicaciones.

de paso inocente, deben notificar a las autoridades colombianas según el procedimiento establecido en el Código DP-PT-145 ya citado y los sistemas de notificación obligatoria señalados en el Artículo 4.2.3.1A.2.2. de la Resolución Número 434 de 2018<sup>289</sup>.

## V. Particularidades para los buques privados

La navegación de los buques privados que acceden a las aguas territoriales de un Estado distinto al de su abanderamiento, tiene situaciones análogas a las de los buques públicos en materia de protección y seguridad marítima, que afecta la modulación y efectividad de los derechos de soberanía de los Estados ribereños. La semejanza y la diferenciación de las condiciones tiene una importante incidencia en las relaciones internacionales, pues aunque el buque privado no tiene inmunidad de jurisdicción ni posibilidad de asilo, el Estado de abanderamiento puede predeterminar situaciones por las que la tripulación de este responda en lo civil, penal y disciplinario. Sin embargo, lo anterior no exonera a la tripulación de estos buques, gente de mar y pasajeros de responder en lo penal por sus propios comportamientos ante las leyes del Estado ribereño, también en materia civil siempre y cuando las acciones hayan tenido consecuencias fuera del buque y dentro de las aguas jurisdiccionales del Estado ribereño. Aunque en las relaciones internacionales poco cuentan las acciones individuales que puedan realizar en los buques de abanderamiento extranjero, lo cierto es que en la actualidad tales acciones pueden llegar a trascender al ámbito de las condiciones con las cuales el Estado ribereño llegue a hacer presente su jurisdicción a través de la judicialización de las acciones individuales, que activan estipulaciones previstas, por ejemplo, en tratados de migración, extradición o de cooperación judicial penal y civil.

Así es como, en lo que concierne al derecho de paso inocente, es relevante observar cómo ha evolucionado el concepto de seguridad

---

289 Según lo establecido en MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Resolución 434 de 29 de mayo de 2018, *Diario Oficial*, n.º 50.615, de 5 de junio de 2018, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/resolucion\\_434\\_de\\_2018.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/resolucion_434_de_2018.pdf)].

marítima, de manera que algunos de los aspectos abordados en la Convemar resultan ser ya insuficientes<sup>290</sup>.

Las necesidades de uso de los medios marítimos a la luz del concepto de seguridad marítima, han requerido comprenderse desde la naturaleza de las reclamaciones de exclusividad e inclusividad que los Estados hacen para desarrollar sus prácticas marítimas de manera armónica con sus nuevas competencias y responsabilidades ante fenómenos globales y cambios de paradigmas océano-políticos. En la Convemar el concepto seguridad, sobre todo mencionado para el derecho de paso inocente, confunde dos cuestiones distintas que por tradición en la práctica de los Estados y en la doctrina común se separan de manera bien marcada. En primera instancia en el concepto mayor de seguridad marítima se distinguen dos acepciones: la protección a la seguridad que se denomina como *security*, y el cumplimiento de las condiciones técnicas para que la pericia de la navegación sea segura (concepto jurídico de navegabilidad, en derecho inglés, *seaworthiness*) situación a la que se le conoce con el nombre de *safety*. *Security* comprende las funciones y competencias del Estado ribereño para establecer controles policivos, desarrollar acciones de interceptación y persecución, también a poner en actividad las instancias de la jurisdicción penal, además de precisar las condiciones tales como las que puedan tener los buques públicos extranjeros para hacer uso de los espacios marítimos donde el Estado ribereño proyecte sus competencias. En cambio *safety*, en palabras de RODRIGO DE LARRUCEA, comprende: “todo lo relativo a la protección de las vidas y los bienes a través del desarrollo de la regulación, la gestión y la tecnología de todas las formas de transporte por aguas, y no solo por mar<sup>291</sup>”. Así es como en nuestra lengua

---

290 KLEIN. *Maritime Security and the Law of the Sea*, cit.

291 Ver por todos: JAIME RODRIGO DE LARRUCEA. “Hacia una teoría general de la seguridad marítima”. Discurso ingreso Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, Real Academia de Doctores y respuesta, Barcelona, Colegio Real de la Academia de Doctores, 2015, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/26271/DISCURSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].



para distinguir *security* de *safety*, se emplea para el primer concepto el término “protección” y para el segundo la palabra “seguridad<sup>292</sup>”.

Además, en materia de seguridad marítima, apropiándose de la diferenciación señalada (*safety*), un buque privado sin diferenciar si su abanderamiento es con el Estado ribereño o con otro Estado distinto, tiene las mismas responsabilidades que tiene el buque público, por lo que es además irrelevante discriminar según el Estado que abandera y frente a las relaciones internacionales que existan con otros Estados ribereños, su condición de buque público o privado.

La justificación de la diferencia se deduce desde las necesidades que surgen a partir de identificar las responsabilidades frente a la variedad de situaciones mantenidas en esta clase de buques, de ese modo se entiende además que el carácter privado del buque admite que la condición de propietario sea distinta de la del dueño de la operación, junto con las amplias posibilidades de cambio que se puedan presentar en la tripulación de los buques privados en el trascurso de una travesía, sin consideración a la nacionalidad de los mismos para calificar la inocencia o el carácter inofensivo de la travesía. En cambio, en el buque público la identidad del propietario con el dueño de la operación es un elemento determinante y por supuesto, la nacionalidad de la tripulación.

En los buques privados, quien sea dueño de la operación debe, como particular con intereses individuales, desempeñar su rol de manera que el buque cumpla y pueda cumplir con los convenios internacionales suscritos por Colombia como Estado ribereño y rec-

---

292 La OMI estandarizó la traducción de los dos conceptos, definiendo que *maritime safety* se traduciría como “seguridad marítima”, es decir, seguridad en las operaciones de navegación; y “protección marítima” comprendería la seguridad frente al ejercicio físico del poder naval frente a los asuntos materia de enjuiciamiento local o internacional. Estándar que proviene desde que la OMI estableció su Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015), Resolución A.1011(26), de 18 de enero de 2010, disponible en [[https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301113259/1011\\_26.pdf](https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301113259/1011_26.pdf)], en materia de “buques seguros, protegidos y eficientes”; esto se mantiene en el último, Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio 2018-2023), Resolución A.1011 (30), de 8 de diciembre de 2017, disponible en [<http://www.imo.org/en/About/strategy/Documents/A%2030-RES.1110.pdf>], donde se adoptan normas lo “más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques”.



tor de puerto en materia de cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos<sup>293</sup>, responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos<sup>294</sup> y prevenir la contaminación por los buques<sup>295</sup>. Para el caso de los buques que transportan mercancías en cualquiera de sus estados físicos que sean peligrosas o nocivas, se hace imperativo disponer y usar de las vías de tráfico especiales para su navegación en paso inocente. Incluso, en consideración a las condiciones físicas en las que se encuentre el buque, puede llegar aún a impedirse su paso por esas vías marítimas sin que ello implique una discriminación al pabellón o al ejercicio de la libertad de navegación por los mares.

También debe considerarse a los buques cuyos sistemas de propulsión generen conflictos ambientales o de seguridad marítima en las aguas territoriales colombianas, como por ejemplo, podrían llegar a ser los buques de propulsión nuclear que surquen aguas cercanas a ecosistemas marinos vulnerables.

En efecto, tales condicionamientos o limitaciones que Colombia pueda establecer de manera reglamentaria al ejercicio del derecho de paso inocente, no pueden llegar a considerarse como una práctica discriminatoria u hostil hacia algún tipo de actividad marítima o del pabellón, pues es muy frecuente que en las legislaciones internas de los Estados<sup>296</sup> justificadas en las condiciones de la navegación de estos buques por sus aguas jurisdiccionales, tomen tales restricciones como una limitación razonable, sin que por ello se considere

---

293 Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, OPRC/90, de 30 de noviembre de 1990, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76\\_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf)].

294 Convenio internacional sobre responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos, CLC, 1992.

295 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL, de 2 de noviembre de 1973, disponible en [[http://www.dna.gob.ar/userfiles/23\\_marpol\\_73\\_78.pdf](http://www.dna.gob.ar/userfiles/23_marpol_73_78.pdf)].

296 Exigen notificación previa y posterior autorización para el paso inocente las legislaciones de: China, Arabia Saudita, Egipto, Guinea, Irán, Malasia, Omán, Turquía y Yemén. Simple notificación previa: Canadá, Djibuti, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Malta, Pakistán y Portugal. Se encuentra prohibido el paso inocente: Argentina, Costa de Marfil, Filipinas, Haití, Nigeria y Venezuela.

una excepción a los principios que caracterizan el reconocimiento del Estado al derecho de paso inocente<sup>297</sup>.

Sobre las situaciones particulares referidas a la nacionalidad de los buques privados, que viene a determinarse por medio del abanderamiento, es necesario señalar que en principio la nacionalidad no tendría por qué ser relevante para el ejercicio del derecho de paso inocente como quiera que, en tiempo de paz, la travesía de los buques privados en paso inocente ante el derecho internacional no puede estar sujeta a discriminaciones por razón de su abanderamiento. Sin embargo, puede suceder que el paso inocente sea propuesto por buques sin nacionalidad o por aquellos Estados que otorgan el pabellón a buques con escasas posibilidades de controles efectivos y regulación más estricta, con el propósito de satisfacer sus propios intereses concediéndoles beneficios a tales buques por sus travesías con el pabellón propio (banderas, registros abiertos o pabellón de conveniencia).

En el derecho internacional, los buques sin nacionalidad no gozan del derecho de paso inocente, pues como se explicó antes al definir el concepto de buque, carecen de un elemento esencial que los identifica como tales y no existe posibilidad de que se presuma su inocencia o condición inofensiva<sup>298</sup>. Del mismo modo, se considera sin nacionalidad a aquellos buques que en forma fraudulenta o errática resultan con doble pabellón, por carecer de un vínculo genuino con el Estado que ejerce una jurisdicción y control sobre las necesidades administrativas del buque, en los términos del Convenio de Naciones Unidas de 1986 sobre las condiciones de inscripción de los buques<sup>299</sup> en los Estados del abanderamiento.

En el caso de los buques con pabellón de conveniencia, su existencia se encuentra justificada porque son el resultado de prácticas

---

297 Como también lo sostienen RENÉ-JEAN DUPUY y DANIEL VIGNES. *Traité du nouveau droit de la mer*, París y Bruselas, Economica y Bruylant, 1985, p. 767.

298 GABALDÓN GARCÍA. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, cit.

299 CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. Convenio de Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, TD/RS/CONF/23, de 13 de marzo de 1986, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23_es.pdf)].

empresariales que surgen a partir del desarrollo de las economías de escala y el sentido competitivo que en los mercados internacionales impone a los Estados la necesidad de promover un dinamismo a las prácticas comerciales a través de sus puertos y para aprovisionarse con más libertad. Por tanto, los Estados podrían estar justificados en facilitar registros, como los denominados de conveniencia, ampararlos e incluso promoverlos. Sin embargo, la Convención de Naciones Unidas sobre condición de inscripción de los buques<sup>300</sup> estableció que ha de existir una relación auténtica (*genuine link*) entre el Estado y el buque, elevándola a la categoría de principio (art. 1.º)<sup>301</sup>. Esa relación auténtica puede entenderse de múltiples maneras e incluso adoptarse según una variedad de significados que dependen de la visión geopolítica que tenga cada Estado en materia del comercio y transporte internacional por las vías marítimas.

Una manera de entender la relación auténtica es a través del concepto de nacionalidad del buque. Según esta perspectiva, los buques con registro abierto o pabellón de conveniencia carecen de relación auténtica por cuanto no coinciden la nacionalidad de quien sea el propietario, el gestor de la operación, la dotación, los integrantes de la tripulación e incluso, hasta los intereses en la misión con el pabellón que enarbola el buque. En consecuencia, para quienes comparten esta perspectiva, la situación de los buques con registro abierto o pabellón de conveniencia son generadoras de “ajuridicidad en la navegación a escala mundial<sup>302</sup>”. Esta perspectiva ha sido refutada de manera amplia por cuanto en la jurisprudencia internacional vigente, no existe un paradigma de la nacionalidad como el tomado

---

300 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships –UNCROS–, TD/RS/CONF/23, Adopted by the United Nations on 7 February 1986, disponible en [[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf)], artículo 10.º

301 La UNCROS no se encuentra en vigor, por falta de ratificaciones de los Estados.

302 MARÍA DEL PINO DOMÍNGUEZ CABRERA. “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. 18, n.º 1, julio de 2005, pp. 119 a 144, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-09502005000100005](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000100005)].

en el caso *Nottebohm* de 1995<sup>303</sup> y otros referidos a personas naturales o con ficción jurídica, que pueda ser aplicado de forma análoga y según el ámbito del derecho internacional de la navegación a los buques. En efecto, al ser el buque una cosa inanimada, su nacionalidad no soporta el que sea asimilada, en cualquier aspecto de su entidad, a los contenidos que existen en una relación humana<sup>304</sup>.

Otra manera proviene de la comprensión que hace el Tribunal Internacional del Mar (Hamburgo), en dos causas sometidas a su jurisdicción<sup>305</sup>. La relación auténtica con el buque se identifica solo a partir del derecho “a ejercer la jurisdicción efectiva y el control sobre esa nave de modo que se asegure que opera de acuerdo con las regulaciones, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas”<sup>306</sup>. En esa medida, cobran menos fuerza los temores y sospechas<sup>307</sup> que se tienen sobre aquellos buques con registro abierto o pabellón de conveniencia, porque desde el rol del Estado rector de puerto se procurará el prestigio de su abanderamiento a partir de hacer regulares y mejores los controles a los buques que lo detentan, con la posibilidad de retirarle el registro a aquellos

---

303 En el caso conocido como “Nottebohm”, con fallo de 6 de abril de 1955, sobre un asunto respecto a la nacionalidad de una persona física o jurídica, es definido como “un vínculo legal que tiene como base un hecho social o apego, una genuina conexión de existencia, intereses y sentimientos, junto con la existencia de derechos y deberes recíprocos” (traducción propia). Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Nottebohm Case (Liechtenstein v. Guatemala)*, April 6, 1955, disponible en [<http://www.uniset.ca/naty/nottebohm.htm>].

304 Cfr. ROBERT D. SLOANE. “Breaking the Genuine Link: The Contemporary International Legal Regulation of Nationality”, *Harvard International Law Journal*, vol. 50, n.º 1, Winter 2009, pp. 1 a 60, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2921690>]. Citando la jurisprudencia internacional recogida en MYRES SMITH McDUGAL y WILLIAM T. BURKE. *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, 1962, pp. 1.029 a 1.032.

305 Se trata de las sentencias: Caso n.º 1, *Saiga* (San Vicente y Granadinas v. Guinea), de 4 de diciembre de 1997, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-1/>]; y el Caso 19, *Virginia G* (Panamá v. Guinea-Bissau), de 14 de abril de 2014, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-19/>].

306 Caso 19, *Virginia G*, p. 45, par. 113: “para ejercer jurisdicción efectiva y control sobre un barco de modo de asegurar que opera de acuerdo con las regulaciones, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas” (traducción propia).

307 La sospecha provino del denominado informe del Gobierno Británico Rochdale, según se explica en DOMÍNGUEZ CABRERA. “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, cit.

buques que no cumplan con los requerimientos de seguridad en su navegación y protección durante sus travesías por los espacios marítimos y las aguas internacionales. Por disponer de puertos seguros y protegidos se obtienen beneficios que con dificultad un Estado o su Gobierno de turno, por inestable que sea, está dispuesto a renunciar.

En Colombia a los buques extranjeros no se les discrimina su travesía o el acceso a los puertos por el hecho que tenga registro abierto o pabellón de conveniencia. Colombia ha suscrito el Acuerdo latinoamericano sobre el control de buques por el Estado rector de puerto<sup>308</sup>. En este instrumento se dice:

Cada autoridad marítima mantendrá un sistema eficaz de control por el Estado rector del puerto para garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan los puertos de su Estado cumplen con las normas establecidas en los instrumentos pertinentes que quedan definidos en la Sección 2.

En esa Sección 2, los instrumentos pertinentes son taxativamente definidos: líneas de carga 1966, Solas 1974, Prot 1978 Solas, Marpol 73/78, Formación 1978, Abordajes 1972, Arqueo 1969. Es decir, ninguno de los Estados parte puede oponerse a la travesía, y, por tanto, tampoco al ingreso a sus puertos de buques, por el solo hecho de tener pabellón de conveniencia o registro abierto, sin embargo, impondrá todo el rigor de la normativa internacional que aplique como Estado rector de puerto para garantizar la seguridad de la navegación y protección del medio marino<sup>309</sup>.

---

308 RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE SUDAMÉRICA, CUBA, MÉXICO Y PANAMÁ –ROCRAM–. Acuerdo de Viña del Mar de 5 de noviembre de 1992, disponible en [<https://alvm.prefectura naval.gov.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=14-34394750120&pagename=CIALA%2FPage%2FtemplateSeccionCialaFULLTEXT>].

309 Existen más instrumentos técnicos donde se recogen disposiciones para que, cuando los buques visiten puertos extranjeros, se sometan a inspecciones a fin de garantizar que cumplen las prescripciones de la OMI. Estas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto se concibieron originalmente como un refuerzo de la labor de implantación del Estado de abanderamiento, pero la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces. La OMI adoptó la Cooperación regional en el control de barcos y descargas, Resolución A.682(17) de 7 de noviembre de 1991, disponible en [<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/>]

En materia del derecho de paso inocente, hasta el momento Colombia en su derecho interno adopta las reglas con respecto a los controles de seguridad y protección que se aplican en los puertos, extendiéndolas a los buques extranjeros que hacen su travesía marítima, aunque carezcan de la necesidad de acceder a estos puertos en paso inocente. La justificación se encuentra en la consideración que las travesías de los buques extranjeros tienen un importante impacto en el territorio, no solo desde lo que significa ante las relaciones internacionales, sino también en lo económico y ambiental. Pero hasta el momento los Gobiernos colombianos no han abordado estas necesidades así descritas, como correspondería hacerlo en documentos donde se declara la política pública, como es el reciente sobre Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros –PNOEC– de 2017<sup>310</sup>.

---

[Documents/A.682\(17\).pdf](#)], mediante la que se promueve el establecimiento de acuerdos regionales. Un buque que llega al puerto de un país normalmente visitará otros países de la región, por lo tanto, las inspecciones pueden ser más eficaces si se coordinan de manera estrecha, con el fin de centrarse en los buques deficientes, para así evitar las inspecciones múltiples. Esta coordinación asegura que se inspeccionen el máximo posible de buques, evitando al mismo tiempo que estos sufran demoras debidas a inspecciones innecesarias. Al que fundamentalmente le corresponde la responsabilidad de supervisar la condición de los buques es al Estado de abanderamiento, pero la supervisión por el Estado rector del puerto proporciona una “red de seguridad” para detectar los buques deficientes. Cfr. OMI. “Supervisión por el Estado rector del puerto”, disponible en [<http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/PortStateControl.aspx>].

310 COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO. POLÍTICA NACIONAL DEL OCEANO Y LOS ESPACIOS COSTEROS –PNOEC–, disponible en [<http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>].

## VI. Conclusiones

A partir de la comprensión de la navegación marítima y el concepto de buque, se pueden determinar con mayor precisión las condiciones con las cuales el derecho de paso inocente diferencia por una parte, el cumplimiento de unos deberes en el buque que hace el ingreso a aguas territoriales y la necesidad de fortalecer y sostener la capacidad del Estado de abanderamiento del mismo, para que a través de los controles y exigencias concretas facilite las condiciones físicas y jurídicas que le permitan hacer uso de ese derecho. Luego, por otra parte, el cumplimiento de unos deberes del Estado ribereño que debe regular las condiciones del tráfico dentro de sus aguas territoriales.

Esta manera de integrar ambos aspectos encuentra su necesidad en los avances que requieren los Estados ribereños en materia de regulación y reglamentación del derecho de paso inocente, sobre todo, cuando surgen desencuentros en materia de control a la protección por parte de los Estados de abanderamiento extranjero. Los Estados que han regulado el derecho de paso inocente concentran su atención en los actos de autorización, notificación y suspensión temporal para los buques extranjeros que acceden a las aguas jurisdiccionales, pero todavía no precisan acerca de las regulaciones del derecho interno que impongan las condiciones desde las cuales el Estado de abanderamiento pueda encontrar justificaciones para exigir requerimientos a los buques que abandera.

También para la reglamentación de los controles a los buques en paso inocente, es necesario considerar tanto las materias de protección como aquellas en seguridad, pero según las distintas situaciones que se contemplan como derecho de paso inocente. Es decir, el ingreso y la salida de las aguas territoriales de manera rápida e ininterrumpida; el ingreso sin penetrar en aguas interiores, sin escala en rada o instalación portuaria; el ingreso a las aguas interiores o la salida de estas; hacer escala en radas o instalaciones portuarias. En este sentido, es necesario que la reglamentación prevea elementos de modulación para la calificación del paso inocente que realice la autoridad marítima, teniendo en cuenta no solo los instrumentos internacionales en materia de seguridad marítima, sino también los de protección, junto con la correspondencia de obligatoriedad de instrumentos que se les apliquen a los buques abanderados objeto de control de las autoridades del Estado colombiano.



Hasta el momento, el criterio que ha adoptado la Dirección General Marítima en Colombia ha sido identificar el objeto de regulación del derecho de paso inocente en el concepto de buque extranjero que hace una travesía, según una conveniencia casuística en la que se pueda encontrar el artefacto de navegación extranjera sobre las situaciones específicas y el comportamiento de la nave, comprendida de manera exclusiva desde los convenios internacionales en materia de navegación marítima adoptados por Colombia.

No se puede olvidar que el derecho de paso inocente responde no solo al reconocimiento de la buena fe en el ejercicio de la navegación, que con el abanderamiento de un buque, un Estado confía a cada uno de los sujetos de la navegación. También responde a la necesidad de mantener las condiciones de seguridad y protección de los espacios marítimos de los que resulta titular, soberano y responsable político el Estado ribereño.

En cuanto al arribo a puerto, el Estado ribereño puede establecer mayores y más rigurosas exigencias que las ya existentes en el derecho internacional. Sin embargo, sobre estos aspectos referenciados no existe regulación explícita en Colombia. Solo la capitanía de puerto respectiva tiene, dentro del marco general del derecho internacional de la navegación, el arbitrio que la legislación colombiana le ha concedido para disponer acerca del atraque y acceso al área operativa del correspondiente puerto, cuando el buque de abanderamiento extranjero pretenda hacer un arribo forzoso en paso inocente.

Por consiguiente, es necesario que exista una regulación para aquellas travesías de buques que no respondan en forma estricta a un arribo forzoso a puerto, sino regular las actividades propias del paso inocente relacionadas con la seguridad de la navegación y la protección del medio marino<sup>311</sup>. Esta regulación es necesaria para que

---

311 En el anexo n.º 11 se presentan los convenios e instrumentos internacionales que normativamente el Estado colombiano aplica en materia de protección a la soberanía y seguridad marítima. Además, se observan mediante un ranking de Estados de abanderamiento, cuáles tienen registrados en los últimos años más atraques en los puertos colombianos y la relación de correspondencia que pueda existir con los convenios e instrumentos internacionales que declaran adoptar, según coincidan o no con los aplicados por el Estado colombiano.



las autoridades marítimas en Colombia dispongan de los elementos de juicio suficientes como para calificar el paso como inocente o no.

Además, se requiere disponer de una reglamentación que diferencie los buques extranjeros según las condiciones o circunstancias en que se encuentren, que al calificar su travesía como no inocente, no implique un desconocimiento a la libertad de navegación. El reconocimiento que hace el Estado colombiano en su condición de Estado ribereño, no discrimina a ningún buque por el pabellón que abandere, no sería ese el propósito de la regulación ni el objetivo de la reglamentación. De hecho, el Estado colombiano, como fue explicado, acepta en sus puertos los buques con registro abierto y abanderamientos de conveniencia sujetos al cumplimiento y exigencias normativas que expida el país como Estado rector de puerto.

Con los análisis presentados sobre las prácticas del Estado colombiano confrontados con la regulación que hace la Convemar del derecho de paso inocente, frente a las necesidades del ejercicio de la soberanía territorial, el fortalecimiento de las autoridades y el tráfico marítimo en Colombia, se encontraron insuficiencias en el instrumento de Jamaica. Acerca de los buques de Estado, la práctica de los Estados no concierne de manera uniforme con alguna de las disposiciones de la Convemar en el paso inocente. Es por tanto razonable que Colombia no sea Estado parte de la Convemar y adopte una práctica que, por principio constitucional, hace necesaria la solicitud de autorización previa para la travesía de buques de Estado en paso inocente. Sin embargo, Colombia tiene pendiente una regulación que haga más explícita esta práctica como Estado ribereño. La Convemar por el contrario, no dispone para estos casos del requisito de la notificación al Estado ribereño.

En suma, todavía no existe una regulación particular para que se puedan tomar medidas y controles más estrictos para el paso de buques extranjeros por el mar territorial colombiano sin que esto constituya una interferencia al tráfico marítimo internacional.

## Bibliografía

- BELTRÁN MONTEL, LUIS y MARINO DOLCE. “Curso de derecho de la navegación”, Buenos Aires, Astrea, 1994.
- CARO VILLA, RAÚL. “¿Barco o buque? Tipologías de los mismos”, *Revista General de Marina*, t. 268-4, mayo de 2015, pp. 663 a 682, disponible en [<https://publicaciones.defensa.gob.es/revista-general-de-marina-268-4.html>].
- CASANOVA Y LA ROSA, ORIOL. “La identificación y la creación de las normas internacionales”, en *Compendio de derecho internacional público*, 6.<sup>a</sup> ed., Madrid, Tecnos, 2018, pp. 71 a 80.
- CASELLA, DANIEL ALEJANDRO. “La Inmunidad Soberana y el embargo de un buque de guerra”, *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n.º 23, julio-diciembre de 2013, pp. 17 a 52, disponible en [<https://www.redalyc.org/pdf/824/82430529002.pdf>].
- CHAMI, DIEGO ESTEBAN y ERIK GARCÍA MALDONADO. “Problemas jurídicos de los buques sin tripulación”, *Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo*, n.º 13, 2 de la segunda etapa, agosto de 2018, pp. 52 a 62, disponible en [[https://www.academia.edu/38816692/REVISTA\\_DE\\_LA\\_ASOCIACIÓN\\_VENEZOLANA\\_DE\\_DERECHO\\_MARÍTIMO\\_AGOSTO\\_DE\\_2018\\_N\\_13\\_-2\\_DE\\_LA\\_SEGUNDA\\_ETAPA](https://www.academia.edu/38816692/REVISTA_DE_LA_ASOCIACIÓN_VENEZOLANA_DE_DERECHO_MARÍTIMO_AGOSTO_DE_2018_N_13_-2_DE_LA_SEGUNDA_ETAPA)].
- Código de Comercio, Decreto 410 de 27 de marzo de 1971, *Diario Oficial*, n.º 33.339, de 16 de junio de 1971, disponible en [[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo\\_comercio.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html)].
- COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO. Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros –PNOEC–, disponible en [<http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>].
- COMISION PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR –CPPS–, SECRETARÍA EJECUTIVA DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y ÁREAS COSTERAS DEL PACÍFICO SUDESTE. Convenio para la protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, Lima, 12 de noviembre de 1981, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_del\\_medio\\_marino\\_y\\_la\\_zona\\_costera\\_del\\_pacifico\\_sudeste\\_de\\_1981.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio_para_la_proteccion_del_medio_marino_y_la_zona_costera_del_pacifico_sudeste_de_1981.pdf)].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. Convenio de Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, TD/RS/CONF/23, de 13 de marzo de 1986, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23_es.pdf)].
- CONSEJO DE ESTADO DE COLOMBIA, SALA PLENA. Concepto de 13 de octubre de 2009, M. P.: GUSTAVO EDUARDO GÓMEZ ARANGUREN, sobre el Proyecto de acuerdo complementario para la cooperación y la asistencia técnica en defensa y seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América.
- Constitución Política de la República de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)].
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL, de 2 de noviembre de 1973, disponible en [[http://www.dna.gob.ar/userfiles/23\\_marpol\\_73\\_78.pdf](http://www.dna.gob.ar/userfiles/23_marpol_73_78.pdf)].
- Convención internacional para la unificación de ciertas normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, Bruselas, 10 de abril de 1926, disponible en [<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/200000-204999/203595/norma.htm>].
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, OPRC/90, de 30 de noviembre de 1990, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76\\_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf)].
- Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste, Lima, 12 de noviembre de 1981, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_del\\_medio\\_marino\\_y\\_la\\_zona\\_costera\\_del\\_pacifico\\_sudeste\\_de\\_1981.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio_para_la_proteccion_del_medio_marino_y_la_zona_costera_del_pacifico_sudeste_de_1981.pdf)].
- Convenio para la protección y desarrollo del medio marino del Gran Caribe, Cartagena de Indias, 24 de marzo de 1983, disponible en [<http://www.cep.unep.org/cep/cartagen.htm%20>].
- CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia T-628 de 13 de agosto de 2010, M. P.: JUAN CARLOS HENAO PÉREZ, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/T-628-10.htm>].

## La condición del buque para el derecho de paso inocente

CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia T-901 de 3 de diciembre de 2013, M. P.: MARÍA VICTORIA CALLE CORREA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/T-901-13.htm>].

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN LABORAL. Sentencia 30.886, de 30 de enero de 2007, M. P.: CARLOS ISAAC NADER.

Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991, *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].

Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].

DIMAR. Reglamento Marítimo Colombiano –REMAC–, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/reglamento-maritimo-colombiano-remac>].

DIMAR. Resolución 518 de 19 de diciembre de 2000, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014_0.pdf)].

DIMAR. Resolución 220 de 2 de mayo de 2012, *Diario Oficial*, n.º 48.424 de 8 de mayo de 2012, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res02202012.pdf>].

DIMAR. Resolución 654 de 25 de noviembre de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.349 de 25 de noviembre de 2014, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014_0.pdf)].

DOMÍNGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO. “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. 18, n.º 1, julio de 2005, pp. 119 a 144, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-09502005000100005](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000100005)].

DUPUY, RENÉ-JEAN y DANIEL VIGNES. *Traité du nouveau droit de la mer*, París y Bruselas, Economica y Bruylant, 1985.

ESPALIUD BERDUD, CARLOS y RAFAEL CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por mar territorial: alcance del régimen de la *CNDUM*”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 57, n.º 2, 2005, pp. 777 a 798.

FRANCO GARCÍA, MIGUEL ÁNGEL. "Las actividades marítimas de los buques de guerra de terceros Estados en los espacios marítimos de soberanía o jurisdicción del Estado ribereño", *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 27, junio de 2014, disponible en [<http://www.reei.org/index.php/revista/num27/articulos/actividades-militares-buques-guerra-terceros-estados-espacios-maritimos-soberania-jurisdiccion-estado-ribereno>].

FRANCO-ZÁRATE, JAVIER ANDRÉS. "Alcance del concepto de 'nave' en la normatividad mercantil colombiana: ¿Incluye dicho concepto el equipo marino utilizado en las operaciones costa afuera (*offshore*)", en *Revista E-Mercatoria*, vol. 13, n.º 1, enero-junio de 2014, pp. 3 a 28, disponible en [<https://boletinmineroenergetico.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/14/2015/02/Nave-offshore.pdf>].

GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Madrid, Marcial Pons, 2012.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The Corfu Channel Case (merits)*, Judgment of April 9<sup>th</sup> 1949, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-FR.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, 27 June 1986, disponible en [[https://web.archive.org/web/20050308180448fw\\_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasas/inus/inus\\_ijudgment/inus\\_ijudgment\\_19860627.pdf](https://web.archive.org/web/20050308180448fw_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasas/inus/inus_ijudgment/inus_ijudgment_19860627.pdf)].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning right of passage over Indian territory (Portugal v. India)*, merits, Judgment of 12 April 1960, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/32/032-19600412-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Nottebohm Case (Liechtenstein v. Guatemala)*, April 6, 1955, disponible en [<http://www.uniset.ca/naty/nottebohm.htm>].

KLEIN, NATALIE. *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011.

Ley 6 de 15 de noviembre de 1972, *Diario Oficial*, n.º 33.750, de 29 de noviembre de 1972, disponible en [<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1561543>].

Ley 8 de 4 de febrero de 1980, *Diario Oficial*, n.º 35.457, de 14 de febrero de 1980, disponible en [<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1563853>].

## La condición del buque para el derecho de paso inocente

Ley 12 de 19 de enero de 1981, *Diario Oficial*, n.º 35.708, de 24 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1568465>].

Ley 13 de 19 de enero de 1981, *Diario Oficial*, n.º 35.700, de 12 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1569525>].

Ley 19 de 21 de septiembre de 1983, *Diario Oficial*, n.º 36.354 de 21 de septiembre de 1983, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1575496>].

Ley 45 de 26 de febrero de 1985, *Diario Oficial*, n.º 36.888, de 8 de marzo de 1985, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1600037>].

Ley 10 de 15 de enero de 1986, *Diario Oficial*, n.º 37.311, de 20 de enero de 1986, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566658>].

Ley 56 de 23 de diciembre de 1987, *Diario Oficial*, n.º 38.162, de 23 de diciembre de 1987, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1609272>].

Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima, España, *Boletín Oficial del Estado*, n.º 180 de 25 de julio de 2014, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>].

LLANOS MANSILLA, HUGO. “Inmunidad de jurisdicción y de ejecución del Estado que realiza actividades comerciales”, *Revista Chilena de Derecho*, vol. 2, 1975, pp. 12 a 54, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2649245.pdf>].

LUCCHINI, LAURENT y MICHEL VOELCKEL. *Droit de la mer*, t. 2, Délimitation, Navigation et Pêche, vol. 2, Navigation et Pêche, Paris, Pedone, 1996.

MARTÍNEZ, GUSTAVO ALONSO. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra a través del mar territorial”, Tesis de maestría, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2011, disponible en [<http://eprints.ucm.es/22297/>].

MD-DIMAR-GLEMAR. Resolución 135 de 27 de febrero de 2018, *Diario Oficial*, n.º 50.529, de 8 de marzo de 2018, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/resolucion\\_numero\\_0135.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/resolucion_numero_0135.pdf)].

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Resolución 0520 de 10 de diciembre de 1999, *Diario Oficial*, n.º 43.841, de 3 de enero de 2000, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010\\_10\\_18.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_10_18.pdf)].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Resolución 434 de 29 de mayo de 2018, *Diario Oficial*, n.º 50.615, de 5 de junio de 2018, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/resolucion\\_434\\_de\\_2018.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/resolucion_434_de_2018.pdf)].

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. “Desarrollo de la política exterior, adelantar el trámite de permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves de Estado e ingreso de buques de Estado”, Código DP-PT-145, versión 5, de 30 de junio de 2017, disponible en [<https://sigc.cancilleria.gov.co/archivos/DP-PT-145/DP-PT-145%20ADELANTAR%20EL%20TRÁMITE%20DE%20PERMISOS%20DE%20SOBREVUELO%20Y-O%20ATERRIZAJE%20DE%20AERONAVES%20DE%20ESTADO%20E%20INGRESO%20DE%20BUQUES%20DE%20ESTADO%20V5.pdf>].

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Tratado entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la situación de Quitasueño, Roncador y Serrana, de 8 de septiembre de 1972, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/49F11\\_US-08-09-1972TSQRS.PDF](http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/49F11_US-08-09-1972TSQRS.PDF)].

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 2793 de 1.º de julio de 2016, *Diario Oficial*, n.º 49.921 de 1.º de julio de 2016, disponible en [<https://www.analdex.org/2016/12/12/resolucion-2793-del-1-de-julio-de-2016/>].

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 850 de 6 de abril de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.198, de 6 de abril de 2017, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col169173.pdf>].

NEUBAUER, RONALD D. “The Right of Innocent Passage for Warships in the Territorial Sea: A Response to the Soviet Union”, *Naval War College Review*, vol. 41, n.º 2, 1988, pp. 49 a 56, disponible en [<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=4158&context=nwc-review>].

OBCASITAS LLORENTE, LUIS. “Sentencia del Tribunal Internacional de Justicia de La Haya, de 12 de abril de 1960, sobre derecho de paso de Portugal a través de territorio indio”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 14, n.º 3, 1961, pp. 571 a 584.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención de Naciones Unidas sobre inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes, de 2 de diciembre de 2004, disponible en [<https://www.dipublico.org/3370/convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-las-inmunidades-jurisdiccionales-de-los-estados-y-de-sus-bienes/>].

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, U.N. Doc A/conf.39/27 (1969), 1155 U.N.T.S. 331, Viena, 23 de mayo de 1969, disponible en [[http://www.oas.org/36ag/espanol/doc\\_referencia/convencion\\_viena.pdf](http://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf)].



## La condición del buque para el derecho de paso inocente

- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención de Viena sobre las relaciones diplomáticas, de 18 de abril de 1961, en vigor el 24 de abril de 1964, disponible en [<https://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionviena.htm>].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, de 29 de abril de 1958, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/E05CD\\_ONU-1958-MTZC.PDF](http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/E05CD_ONU-1958-MTZC.PDF)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Resúmenes de los fallos y de las opiniones consultivas y providencias de la Corte Internacional de Justicia 1948-1991, Nueva York, ONU, 1992, disponible en [[https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st\\_leg\\_serf1.pdf](https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1.pdf)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, TD/RS/CONF/23, Adopted by the United Nations on 7 February 1986, disponible en [[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf)].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. “Buques autónomos”, disponible en [<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Autonomous-shipping.aspx>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1.º de noviembre de 1974, disponible en [<https://www.cndh.org.mx/DocTR/2016/JUR/A70/01/JUR-20170331-II44.pdf>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques –BWM–, BWM/CONF/36, de 16 de febrero de 2004, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/12216/ANEXO%20II%20-%20Convenio%20Internacional%20sobre%20el%20Control%20y%20Gestión%20del%20Agua%20de%20Lastre.pdf?sequence=3&isAllowed=y>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques –MARPOL–, Adopción: 1973 (Convenio MARPOL), 1978 (Protocolo de 1978), 1997 (Protocolo-Anexo VI); entrada en vigor: 2 de octubre de 1983 (Anexos I y III), disponible en [[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/marpol\\_articulos.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/marpol_articulos.pdf)].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos –SAR–, Hamburgo, 27 de abril de 1979, disponible en [<http://www.proteccioncivil.org/catalogo/carpeta02/carpeta24/vademecum17/vdm0256ar/CONVENIO%20INTERNACIONAL%20SOBRE%20BUSQUEDA%20Y%20SALVAMENTO%20MARITIMOS,%201979.pdf>].



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Directrices provisionales relativas a los ensayos de los MASS, MSC.1-Circ.1604, 101.º período de sesiones, 5 al 14 de junio de 2019, disponible en [[http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1604%20-%20Directrices%20Provisionales%20Relativas%20A%20Los%20Ensayos%20De%20Los%20Mass%20\(Secretar%C3%ADa\).pdf](http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1604%20-%20Directrices%20Provisionales%20Relativas%20A%20Los%20Ensayos%20De%20Los%20Mass%20(Secretar%C3%ADa).pdf)].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015), Resolución A.1011 (26), de 18 de enero de 2010, disponible en [[https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301113259/1011\\_26.pdf](https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301113259/1011_26.pdf)].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio 2018-2023), Resolución A.1011 (30), de 8 de diciembre de 2017, disponible en [<http://www.imo.org/en/About/strategy/Documents/A%2030-RES.1110.pdf>].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Regional co-operation in the control of ships and discharges, Resolución A.682(17) de 7 de noviembre de 1991, disponible en [[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682\(17\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682(17).pdf)].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Reglamento internacional para prevenir los abordajes, de 20 de octubre de 1972, disponible en [<http://www.cnriopiedras.es/wp-content/uploads/2016/12/REGLAMENTO-INTERNACIONAL-PREVENCIÓN-ABORDAJES.pdf>].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. “Supervisión por el Estado rector del puerto”, disponible en [<http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/PortStateControl.aspx>].

PULIDO BEGINES, JUAN LUIS. *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015.

QUINTANA ARANGUREN, JUAN JOSÉ y GONZALO GUZMÁN CARRASCO. “De espaldas al derecho internacional: Colombia y la inmunidad de jurisdicción de los Estados”, *International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n.º 8, junio-noviembre de 2006, pp. 53 a 102, disponible en [<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/internationallaw/article/view/14001>].

RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE SUDAMÉRICA, CUBA, MÉXICO Y PANAMÁ –ROCRAM–. Acuerdo de Viña del Mar de 5 de noviembre de 1992, disponible en [<https://alvm.prefectura naval.gov.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=1434394750120&pagename=CIALA%2FPage%2FtemplateSeccionCialaFULLTEXT>].

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. "Hacia una teoría general de la seguridad marítima". Discurso ingreso Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, Real Academia de Doctores y respuesta, Barcelona, Colegio Real de la Academia de Doctores, 2015, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/26271/DISCURSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Barcelona, Marge Books, 2015.

RODRÍGUEZ DELGADO, JUAN PABLO. "The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?", en MASSIMILIANO MUSI (ed.). *Port, Maritime and Transport Law Between Legacies of the Past and Modernization*, San Lazzaro di Savena, Bologna, Bonomo Editore, 2018, pp. 493 a 524, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/329468528\\_The\\_Legal\\_Challenges\\_of\\_Unmanned\\_Ships\\_in\\_the\\_Private\\_Maritime\\_Law\\_What\\_Laws\\_would\\_You\\_Change](https://www.researchgate.net/publication/329468528_The_Legal_Challenges_of_Unmanned_Ships_in_the_Private_Maritime_Law_What_Laws_would_You_Change)].

RODRÍGUEZ PONCE, JOSÉ ADRIÁN. "Sistemas de propulsión y clasificación de buques", Trabajo de grado, Santa Cruz de Tenerife, Universidad de La Laguna, septiembre de 2015, disponible en [[https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1240/SIS\\_TEMAS+DE+PROPULSION+Y+CLASIFICACION+DE+BUQUES.pdf;jsessionid=615AF01797DE8B2A4BB0A87A491C6958?sequence=1](https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1240/SIS_TEMAS+DE+PROPULSION+Y+CLASIFICACION+DE+BUQUES.pdf;jsessionid=615AF01797DE8B2A4BB0A87A491C6958?sequence=1)].

SLOANE, ROBERT D. "Breaking the Genuine Link: The Contemporary International Legal Regulation of Nationality", *Harvard International Law Journal*, vol. 50, n.º 1, Winter 2009, pp. 1 a 60, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2921690>].

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL MAR. Caso n.º 1, *Saiga* (San Vicente y Granadinas v. Guinea), de 4 de diciembre de 1997, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-1/>].

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL MAR. Caso 19, *Virginia G* (Panamá v. Guinea-Bissau), de 14 de abril de 2014, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-19/>].

WINDSOR, THOMAS. "Innocent passage of warships in East Asian territorial seas", en *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, vol. 3, n.º 3, 2011, pp. 73 a 81.

# capítulo IV

Una regulación normativa del derecho de  
paso inocente 34 años después de la firma del  
Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar  
(la ley española de 2014)\*

*Cesáreo Gutiérrez Espada  
María José Cervell Hortal*



## I. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, una importante ley, ¿pendiente (aún) de desenlace?

1. La Ley española 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima<sup>312</sup> –en adelante, LENM–, que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, supone, como en su Preámbulo se indica, “una reforma amplia del derecho marítimo español...”, que incluye “prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de derecho público como privado<sup>313</sup>”.

Cinco son, diríamos, sus principales características: amplitud, actualización, aspectos novedosos, indisponibilidad de algunos de sus preceptos y subsidiariedad:

– *Amplitud*. Norma que regula en detalle, en sus 524 artículos, cuestiones muy diferentes que tienen en común el uso del mar. Objeto: Cuestiones tanto de derecho privado (contratos de uso del buque,

---

\* El presente estudio se enmarca en el Proyecto I+D+i de Investigación Colciencias-Fondo Caldas Armada Nacional n.º 64.905, financiado por el Gobierno de Colombia, presentado por la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” (reconocida como Universidad desde 1977 por el Ministerio de Educación Nacional) y liderado por el Capitán de Navío FABIÁN RAMÍREZ CABRALES. Sus autores fueron invitados oficialmente a participar en el Proyecto (“La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros que naveguen por el mar territorial colombiano: propuesta normativa”, según consta en Oficio de Vinculación de ambos al mismo, firmado por el Director de la Escuela Naval “Almirante Padilla”, Contraalmirante FRANCISCO HERNANDO CUBIDES GRANADOS, en Cartagena de Indias (Colombia) con fecha 7 de junio de 2019.

312 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 180 de 25 de julio de 2014, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>], última modificación: 26 de mayo de 2015.

313 *Ibíd.*, Preámbulo, 1, párrafos primero y tercero (*in fine*).

de manipulación de mercancías, seguro marítimo...) como de derecho público (registro y nacionalidad del buque, seguridad marítima, polizones, derecho de paso inocente, jurisdicción civil y penal sobre buques extranjeros...). Y de derecho procesal (prescripción de acciones, normas de jurisdicción competencia...).

– *Actualización del régimen jurídico de la navegación.* O, como con más precisión se dice en su Preámbulo: "... se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el derecho marítimo internacional<sup>314</sup>.

La ley aborda esta materia en su Título I (De la ordenación administrativa de la navegación, arts. 4 a 55), que incluye, en particular, los capítulos III (Del régimen general de la navegación marítima, arts. 19 a 36), IV (Del derecho de paso inocente por el mar territorial, arts. 37 a 47) y VI (De los buques de Estado extranjeros, arts. 50 a 55).

Es de interés reseñar ya que el título I en su conjunto, afirma el Preámbulo de la ley *expressis verbis*, "se inspira, principalmente, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar<sup>315</sup> –en adelante, Convemar–, aprobada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay<sup>316</sup>".

– *Aspectos novedosos.* La ley regula por primera vez cuestiones que carecían de normas materiales específicas y que habían generado divergencias tanto doctrinales como jurisprudenciales. El contrato de manipulación de mercancías o las disposiciones sobre los polizones puede servir de ejemplo.

– La ley quiebra el principio de autonomía de la voluntad que como regla general rige en el ámbito contractual, a fin de proteger los intereses de la parte que se considera más débil. De dos formas, fun-

---

314 LENM, cit., Preámbulo, I, párrafo primero.

315 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en [[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)].

316 LENM, cit., Preámbulo, III, párrafo primero.

damentalmente: 1. Respecto de las cláusulas de jurisdicción contenidas en los contratos de adhesión (conocimiento de embarque), la ley establece que solo serán válidas si se han negociado en forma individual<sup>317</sup>; y 2. La segunda fórmula para proteger a cargadores/receptores consiste en eliminar la posibilidad de que las partes se aparten de manera voluntaria de lo establecido por la ley, como en las normas relativas a la responsabilidad del porteador o en la acción directa que la ley por primera vez establece frente al asegurador de la responsabilidad civil en el seguro marítimo.

– *Subsidiariedad*. El artículo 2.1 de la LENM afirma de manera inequívoca: “La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia”.

2. Es importante advertir sin más ya en este momento (véase también *infra* apartado IV de este capítulo) que la LENM anuncia un texto refundido que integre sus disposiciones con las de otras normas españolas en derecho marítimo. Su disposición final novena, párrafo 1, dice así:

Se habilita al Gobierno para que en un plazo de tres años proceda refundir en un único texto, y bajo el título “Código de la Navegación Marítima”, las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos convenios o tratados internacionales en materia de derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición.

---

317 *Ibíd.*, “Artículo 468. *Cláusulas de jurisdicción y arbitraje*: Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo”.

## II. Del derecho de paso inocente por el mar territorial español de los buques que no son de Estado ni de guerra

### *A. Una cuestión previa: de la naturaleza jurídica del mar territorial*

3. Gracias a obras como la del holandés HUGO GROCIO<sup>318</sup>, la idea de un mar libre para la navegación y la pesca triunfó a lo largo del siglo XVII, pero a partir del siguiente se inicia un cambio que, bastante ampliado y profundizado, llega hasta nuestros días. Y es que, si las necesidades del comercio reclamaban un mar abierto, al mismo tiempo planteaban riesgos para la seguridad de los ribereños, contra los que estos se defendían al extender su soberanía a una franja de mar adyacente a sus costas. De ahí, en una primera fase, que el derecho del mar, integrado básicamente por normas no escritas y al ser dominante el interés de preservar la navegación, distinguió dos espacios: la alta mar (mar libre) y otro, mucho más reducido, el mar territorial (bajo soberanía de los Estados ribereños); de ahí también que en este sector del derecho internacional la atención recayera, prácticamente en exclusiva, sobre la superficie de las aguas y no sobre el suelo y subsuelo de las mismas.

Mar territorial reducido: tres millas náuticas. La fórmula que propusiera a comienzos del siglo XVIII CORNELIUS VAN BYNKERSCHOECK<sup>319</sup> (*potestas terræ finiri ubi finitur armorum vis*) fue concretada en la regla “del alcance del cañón”. Desde el final de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), sin embargo, esta dejó de ser indiscutida, como demostró la Conferencia para la codificación del derecho internacional de La Haya (1930), auspiciada por la Sociedad de Naciones, en la que se defendieron otras anchuras (cuatro y seis millas).

3. A) A partir de 1945, el medio marino comenzó a ser “visto” también (amén de “lugar” por el que desplazarse) como un depósito de recursos por aprovechar. Y este enfoque “vertical” del mar,

---

318 Delft, Países Bajos, 10 de abril de 1583 - Rostock, Alemania, 28 de agosto de 1645.

319 Middelburg, Países Bajos, 29 de mayo de 1673 - La Haya, 16 de abril de 1743.

añadido al “horizontal”, propició además imaginar otros espacios que habrían de incorporarse a la lista de los ya conocidos.

El “adelantado” en la nueva concepción, sin duda Estados Unidos. Las proclamas de su Presidente, HARRY S. TRUMAN<sup>320</sup>, de 28 de septiembre de 1945, constituyeron actos unilaterales de un Estado por los que este se aseguraba, por una parte, la explotación de los recursos del suelo y subsuelo marino adyacente a sus costas (el carbón y el petróleo de su plataforma continental) y, por otra, establecía medidas proteccionistas en las pesquerías del salmón de las costas de Alaska frente a la flota japonesa. Otros siguieron la estela, procediendo a reclamar los recursos de la plataforma y aún de las aguas suprayacentes a la misma, incluso (algunos Estados latinoamericanos) hasta distancias entonces desmesuradas (200 millas).

Esta segunda fase culmina con la Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Ginebra, 1958), cuyos trabajos fueron preparados por la CDI que elaboró un proyecto de artículos sobre el tema. La Conferencia adoptó el 19 de abril de 1958 los Convenios de Ginebra: mar territorial y la zona contigua, plataforma continental, alta mar y pesca y conservación de los recursos vivos del mar, siendo España uno de los Estados partes<sup>321</sup>. El régimen de Ginebra dejó sin resolver problemas importantes (la prevención de la contaminación o la investigación científica), pero además, sus disposiciones se vieron pronto superadas por toda una serie de fac-

---

320 Lamar, Missouri, 8 de mayo de 1884-Kansas City, 26 de diciembre de 1972, 33.º Presidente de Estados Unidos por el Partido Demócrata, entre el 12 de abril de 1945 y el 20 de enero de 1953.

321 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 307, de 24 de diciembre de 1971, “Convención sobre el mar territorial y la zona contigua”, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958, pp. 20.882 a 20.884, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/24/pdfs/A20882-20884.pdf>]; *Boletín Oficial del Estado*, n.º 308, de 25 de diciembre de 1971, “Convenio sobre la ‘plataforma continental’ hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958”, pp. 20.943 y 20.944, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/25/pdfs/A20943-20944.pdf>]; *Boletín Oficial del Estado*, n.º 309, de 27 de diciembre de 1971, “Convención sobre la alta mar hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958”, pp. 20.994 y 20.997, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/27/pdfs/A20994-20997.pdf>]; *Boletín Oficial del Estado*, n.º 309, de 27 de diciembre de 1971, “Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958”, pp. 20.997 y 20.999, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/27/pdfs/A20997-20999.pdf>].



tores (económicos, estratégicos y tecnológicos) que hicieron inevitable su revisión.

3. B) La Convemar, fruto de la III Conferencia sobre derecho del mar (1973-1982), constituye un verdadero Código en el tema (para el Presidente de la III Conferencia, TOMMY B. KOH, en su declaración final, “una Constitución para los océanos”), pues pretende regular todos los usos, recursos y espacios marinos, al codificar el derecho preexistente (aguas interiores, mar territorial, zona contigua o alta mar), pero también regular otros espacios (Zona Económica Exclusiva –ZEE–, plataforma continental, estrechos, aguas archipelágicas o la Zona Internacional de los Fondos Marinos –ZIFM–) en los que estableció un importante desarrollo progresivo que ha pasado ya, al menos en parte, a nutrir las filas del derecho internacional consuetudinario. La Convención entró en vigor en 1997 y fue ratificada por España<sup>322</sup>.

Y aun con todo, la Convención dejó sin regular ciertas cuestiones que se han abordado después (p. ej., la protección del patrimonio cultural subacuático).

4. Según la Convemar, el mar territorial es la zona marina situada “más allá de su territorio y de sus aguas interiores” sobre la que el ribereño ejerce soberanía. Las aguas interiores son el espacio acuático que tiene su límite exterior en el mar territorial, con lo que, bajo esa denominación, se incluirían las aguas de las bahías, puertos y estuarios, ensenadas o canales marítimos (se excluyen otros espacios acuáticos sitios en el territorio, como ríos o lagos). Su diferencia esencial con el mar territorial es que por ellas no existe el “derecho de paso inocente”, pudiendo por tanto el ribereño negar el acceso a las mismas a todo buque extranjero, salvo en caso de peligro o que se de el supuesto al que se refiere<sup>323</sup>. El Estado ribereño ejerce, pues, sobre sus aguas interiores prácticamente la misma plenitud y exclusividad de competencias que sobre su territorio. La soberanía sobre su mar territorial, como veremos, es más limitada, ya que

---

322 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 39, de 14 de febrero de 1997, “Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982”, pp. 4.966 a 5.055, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1997/02/14/pdfs/A04966-05055.pdf>].

323 Artículo 8.º *Aguas interiores*, numeral 2 de la Convemar, cit., p. 33.

debe ejercerse “con arreglo a esta Convención y a otras normas de derecho internacional”<sup>324</sup>.

En tiempos de paz, la entrada de buques de guerra extranjeros se sujeta a varias condiciones; y, de hecho, cada Estado impone las suyas, aunque lo normal es que la llegada de un buque de guerra se subordine a la notificación previa por vía diplomática de su visita, que debe ser autorizada por el órgano competente; a los buques de características especiales (propulsión nuclear o que transportan armamento nuclear) no se les suele permitir la entrada salvo acuerdo en contrario. Para los buques mercantes extranjeros, los Estados no suelen cerrar el acceso a sus puertos, de acuerdo con el Convenio de Ginebra sobre régimen internacional de los puertos marítimos<sup>325</sup>, pero estos buques deben respetar las leyes y los reglamentos del Estado a cuyo puerto arriban; la Convemar permite al ribereño regular el acceso a sus puertos<sup>326</sup>, pero el derecho internacional prohíbe en tiempos de paz restringir o dificultar sin justificación el acceso a los mismos<sup>327</sup>.

5. A) La anchura del mar territorial fue una de las cuestiones que generó mayor debate, llevando incluso al fracaso a la II Conferencia de Ginebra sobre Derecho del Mar<sup>328</sup>. El criterio que se empleó, durante siglos, para medirla se concretó en el alcance de la bala de un cañón disparado desde la orilla (tres millas). En la actualidad, desde la III Conferencia, la cifra, considerada además norma consuetudinaria, es de 12 millas, de modo que una eventual pretensión estatal de un mar territorial más ancho solo sería oponible a quienes la acepten.

---

324 *Ibíd.*, artículo 2.º *Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo*, numeral 3, p. 31.

325 Ginebra, 9 de diciembre de 1923, disponible en [[http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1687/4/images/4\\_%20Convencion%20y%20Estatuto%20General%20sobre%20el%20Regimen%20Internacional%20de%20Puertos%20Maritimos%20y%20Protocolo%20de%20Firma.pdf](http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1687/4/images/4_%20Convencion%20y%20Estatuto%20General%20sobre%20el%20Regimen%20Internacional%20de%20Puertos%20Maritimos%20y%20Protocolo%20de%20Firma.pdf)].

326 Artículo 25 *Derecho de protección del Estado ribereño*, numeral 2, de la Convemar, cit., p. 39.

327 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, Judgment of 27 June 1986, párrafos 213 y 214, p. 111 (101); párrafo 253, pp. 128 (118) y 129 (119), disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf>].

328 Ginebra, 17 de marzo al 26 de abril de 1960.

Requisito previo al establecimiento del mar territorial de un Estado es el determinar el punto desde el que comienza, esto es, fijar sus líneas de base. La regla general es que estas coincidan con la línea de bajamar a lo largo de la costa, la que sigue su trazado en marea baja<sup>329</sup>. Como excepción, cuando el litoral tiene profundas aberturas y escotaduras o existe una franja de islas muy próximas a tierra, se adopta el sistema de líneas de base rectas, que permite trazarlas al unir los puntos de referencia apropiados de la costa, que en la mayoría de los casos coincide con aquellos que son más salientes<sup>330</sup>; el recurso, no obstante, por el Estado ribereño a las líneas de base rectas (que amplía su soberanía sobre las aguas adyacentes), como el Tribunal Internacional de Justicia –TIJ– ha señalado en su jurisprudencia, es excepcional y debe aplicarse restrictivamente<sup>331</sup>. El trazado de líneas de base rectas<sup>332</sup> no puede alejarse de modo apreciable de las costas; o, por ejemplo, no puede aislar, del alta mar o ZEE, el mar territorial de otro Estado.

5. B) En cuanto a su régimen jurídico, el ribereño ejerce soberanía sobre su mar territorial, con ciertas excepciones:

a) El objetivo de libertad de comercio y navegación forzó a reconocer un derecho de paso inocente de buques extranjeros, que comprende la navegación de tránsito o de entrada y salida por dicho mar, debiendo ser el paso rápido e ininterrumpido, además de abarcar (en determinadas circunstancias) la detención y el fondeo. El paso se considera inocente si no es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del ribereño; además, se exige a los submarinos que naveguen en superficie y muestren su pabellón. La Convemar incluye una lista no exhaustiva de actividades que hacen perder la inocencia del paso<sup>333</sup>. Por lo demás, y siempre que se cum-

---

329 Artículo 5.º *Línea de base normal*, de la Convemar, cit., p. 32.

330 Aunque sería posible hacer puntualizaciones varias a esta afirmación, incitamos al lector a que consulte el artículo 7.º *Líneas de base rectas*, de la Convemar, cit., p. 32.

331 En el asunto de la delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein, INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning maritime delimitation and territorial questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*, Judgment of 16 March 2001, párrafo 184, p. 97 (61), disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/87/087-20010316-JUD-01-00-EN.pdf>].

332 Artículo 7.º *Líneas de base rectas*, de la Convemar, cit., p. 32.

333 *Ibíd.*, artículo 19 *Significado de paso inocente*, numeral 2, p. 36.

plan las condiciones del artículo 25, el derecho de paso inocente puede suspenderse en ciertas áreas del mar territorial. El derecho de paso inocente no incluye a las aeronaves, al no existir pues “un derecho de sobrevuelo inocente”.

Una interpretación sistemática de la Convemar respecto del mar territorial, así como el que el derecho de paso inocente en él reconocido se refiera a todo tipo de barcos, sin calificativos, conducen a creer que también los barcos de guerra extranjeros gozan de ese derecho. De acuerdo con ello, las declaraciones de algunos de los Estados parte en el Convenio en el sentido de que este les autoriza a imponer a ese tipo de buques determinadas exigencias para navegar por su mar territorial (*v. gr.*, una autorización previa), solo serían oponibles a quienes las acepten (pero “esperar y ver” es aún lo más prudente antes de efectuar afirmaciones categóricas: *infra* párrs. 27 a 30).

b) Así mismo, la jurisdicción civil y penal del Estado ribereño sobre los buques extranjeros en su mar territorial está condicionada<sup>334</sup> (*infra* párrs. 18 a 20).

c) Y soberanía, en fin, sobre el control del patrimonio histórico-cultural sumergido, esto es, todo rastro de existencia humana de carácter cultural, histórico o arqueológico, sumergido en todo o en parte en el agua, periódica o continuamente, durante más de 100 años. Caso de restos humanos, objetos de carácter prehistórico, edificios, buques, aeronaves u otros medios de transporte, que incluyen su cargamento (art. 1.º del Convenio Unesco sobre protección del patrimonio cultural sumergido de 2001<sup>335</sup>, en vigor desde el 2 de enero de 2009 y que España ha ratificado<sup>336</sup>). Ejemplo, el asunto del *Louisa* (San Vicente y las Granadinas), navío acusado de pillaje en

---

334 *Ibid.*, artículo 27 *Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero*, p. 39; y artículo 28 *Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros*, p. 40.

335 Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 31.ª reunión, celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001, disponible en [<http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>].

336 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 55, de 5 de marzo de 2009, Instrumento de Ratificación de la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, hecho en París el 2 de noviembre de 2001, pp. 22.706 a 22.721, disponible en [[https://www.boe.es/eli/es/ai/2001/11/02/\(1\)/dof/spa/pdf](https://www.boe.es/eli/es/ai/2001/11/02/(1)/dof/spa/pdf)].

aguas interiores y mar territorial español, so pretexto de investigar hidrocarburos e inmovilizado (2006) por las autoridades españolas cuando se encontraba (por su propia voluntad) en puerto español. San Vicente y las Granadinas demandó a España ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar –TIDM–, creado por la Convemar, alegando que la inmovilización tan prolongada del navío y el trato de quienes se encontraban a bordo desde la misma violaba la Convemar: por auto de 23 diciembre 2010, el TIDM denegó su “libertad provisional”; y en su sentencia de 28 de abril de 2012, el Tribunal se declaró incompetente, por entender que la Convención se ocupa de los derechos y libertades de navegación por el mar de las naves, no de los derechos del navío en sí mismo<sup>337</sup>.

Podría añadirse, además, en este contexto, el caso del galeón español *San José*, hundido el 8 de junio de 1708, tras su enfrentamiento con el navío inglés *Expedition* cerca de las Islas de Rosario (Colombia), cuyo hallazgo el Gobierno colombiano anunció el 5 de diciembre de 2015. En el marco del debate sobre los derechos que Colombia reclama sobre el mismo, el análisis jurídico llevado a cabo por la doctrina colombiana (y no colombiana) nos parece que ha dejado claro que los derechos del Estado ribereño y la aplicación, en general, de su derecho nacional a los objetos (p. ej., un pecio hundido) ubicados sobre el suelo y subsuelo de su mar territorial en concreto son indiscutibles<sup>338</sup>.

---

337 Sobre el caso, PHILIPPE WECKEL. “TIDM, jugement d’incompétence dans l’affaire du navire *Louise* (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Espagne)”, en *Sentinelles. La page hebdomadaire d’Informations Internationales*, Bulletin n.º 350, 2 de junio de 2013.

338 Vid. *ad ex.*, sobre este asunto JORGE BENDECK-OLIVELLA. *El galeón perdido. ¿Dónde está el San José?*, Bogotá, Villegas Editores, 2003; ANDREA MATEUS-RUGELES e INGRID RODRÍGUEZ VALENZUELA. “Pecios españoles en aguas colombianas: conjugación entre el patrimonio cultural submarino y la inmunidad jurisdiccional de los Estados”, *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. 29, n.º 2, diciembre de 2016, pp. 253 a 275, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-09502016000200012](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502016000200012)]; ANDREA MATEUS-RUGELES. “Comentarios del Observatorio del Derecho Internacional en relación con el galeón San José”, en *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, vol. 9, 2016, pp. 433 a 435, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/xml/4295/429552773012/html/index.html>]; GIOVANNY VEGA BARBOSA, STEFFANI SEREBRENİK BELTRÁN y MARÍA CAMILA APONTE MARTÍNEZ. “Colombia y la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar: Análisis jurídico frente al dilema de la ratificación”, *Revista Chilena de Derecho*, vol. 45, n.º 1, abril de 2018, pp. 105 a 130, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-34372018000100105](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372018000100105)].

5. C) Por lo que hace a la delimitación entre Estados vecinos, la Convemar determina que, salvo acuerdo en contrario, los Estados adyacentes o con costas situadas frente a frente no pueden extender su mar territorial más allá de una línea media en la que todos y cada uno de sus puntos equidisten de aquellos del mar territorial de cada Estado, aunque la presencia de derechos históricos u otras circunstancias pueden hacer variar estos parámetros<sup>339</sup>. En la disputa terrestre y marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar Caribe, el TIJ ha aplicado esta disposición al considerar (a efectos de la delimitación de los mares territoriales respectivos de ciertas islas de ambos países) que la misma permite resolver el problema sin recurrir a la regla general (equidistancia) cuando se den “circunstancias especiales” y que (como en el caso) la conformación “geomorfológica” de la costa de ambos Estados fronterizos constituía una de dichas circunstancias<sup>340</sup>.

5. D) El derecho español no se aparta, en conjunto, de lo fijado por la Convemar: establece un mar territorial de 12 millas bajo soberanía española, extendiéndose esta a su suelo y subsuelo, así como el espacio aéreo suprayacente<sup>341</sup>.

España ha establecido en su costa peninsular, con algunas excepciones, líneas de base rectas<sup>342</sup>, cuyo trazado por lo demás no

---

339 Artículo 15 *Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente*, de la Convemar, cit., p. 35.

340 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning territorial and maritime dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean sea (Nicaragua v. Honduras)*, Judgment of 8 October 2007, párrafos 280-281, pp. 743 (88) a 745 (90), disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/120/120-20071008-JUD-01-00-EN.pdf>].

341 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 7, de 8 de enero de 1977, Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial, pp. 373 y 374, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1977/01/08/pdfs/A00373-00374.pdf>].

342 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 234, de 30 de septiembre de 1977, Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca, pp. 21.743 a 21.747, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1977/09/30/pdfs/A21743-21747.pdf>]. Vid. *ad ex.*, VÍCTOR LUIS GUTIÉRREZ CASTILLO. “Análisis del sistema de líneas de base español a la luz de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, en JOSÉ MANUEL SOBRINO HEREDIA (COORD.). *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007, pp. 171 a 198, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/306091270\\_Analisis\\_del\\_sistema\\_de\\_lineas\\_de\\_base\\_espanol\\_a\\_la\\_luz\\_de\\_la\\_Convencion\\_de\\_Naciones\\_Unidas\\_sobre\\_el\\_Derecho\\_del\\_Mar\\_de\\_1982](https://www.researchgate.net/publication/306091270_Analisis_del_sistema_de_lineas_de_base_espanol_a_la_luz_de_la_Convencion_de_Naciones_Unidas_sobre_el_Derecho_del_Mar_de_1982)].

siempre acaba de entenderse desde una perspectiva de aplicación ortodoxa del derecho internacional:

... un observador escrupuloso podría decir que no siempre están trazadas en lugares donde la costa presenta profundas aberturas o escotaduras ni donde existe una faja permanente de islas en la proximidad inmediata de la costa [aunque] nunca han sido objetadas internacionalmente<sup>343</sup>.

En particular ello es así en la costa mediterránea y, sobre todo, en el caso de los archipiélagos:

– En las Baleares se ha llegado a “encerrar” las islas de Ibiza y Formentera, y las de Mallorca y Cabrera, quedando “suelta” la de Menorca.

– Y en las Canarias líneas de base rectas “encierran” las islas de Alegranza, Fuerteventura, Graciosa, Lanzarote, Lobo y Montaña Clara, quedando “seltas” las de Gran Canaria, Gomera, Hierro, La Palma y Tenerife.

Solo con Francia, de entre nuestros vecinos, tenemos un tratado de delimitación del mar territorial (y de la zona contigua) en el golfo de Vizcaya (Gascuña) de 29 de enero de 1974<sup>344</sup>, sin prosperar las negociaciones para hacer lo propio en el Mediterráneo (Golfo de León) pues Francia no aceptó la aplicación del principio de equidistancia que España pretendía. Con Portugal, la delimitación del mar territorial de ambos países en la desembocadura del Miño viene regulada por tratado (1853), pero el país vecino no llegó a ratificar el tratado de delimitación del mar territorial y la zona contigua firmado el 12 de diciembre de 1976 en el Atlántico Sur, por desacuerdos sobre la

---

343 JOSÉ MANUEL LACLETA MUÑOZ, JOSÉ LUIS ALMAZÁN GÁRATE y MANUEL ESTEPA MONTERO. *El régimen jurídico de los espacios marinos en derecho español e internacional*, Madrid, Colegio de Ingenieros, Canales y Puertos, 2009, disponible en [<http://www.almazan-ingenieros.es/data/archivo/La%20delimitacion%20de%20los%20Espacios%20Marinos.pdf>], pp. 98 y 99.

344 Ver *Boletín Oficial del Estado*, n.º 159, de 4 de julio de 1975, Instrumento de ratificación del Convenio entre España y Francia sobre delimitación del mar territorial y de la zona contigua en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña), hecho en París el 29 de enero de 1974, p. 14.519, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1975/07/04/pdfs/A14519-14519.pdf>].



delimitación entre los archipiélagos de Madeira y Canarias; ambos países de facto respetan la equidistancia en la costa peninsular.

Por lo que atañe al régimen de la navegación por esta zona, hoy la norma de referencia es la mencionada LENM, cuyo contenido, en particular en lo relativo al derecho de paso inocente, analizamos a continuación.

## *B. Buques de Estado y buques de guerra*

6. La LENM define los conceptos de buques de Estado y de guerra con los siguientes términos:

Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la defensa nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial (art. 3.2).

Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares (art. 3.3).

Queda claro pues, que todos los buques de guerra son buques de Estado, pero hay buques de Estado que no son de guerra. Serían, por tanto, buques de Estado, precisa el Manual de Derecho del Mar del Ministerio de Defensa Español, los de policía, investigación científica y de asistencia sanitaria<sup>345</sup>.

Se trata, en ambos casos, de conceptos jurídicos ya acuñados que se definen, en lo esencial, de la misma forma en otras normas españolas. Por ejemplo, en la Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre<sup>346</sup>.

---

345 MINISTERIO DE DEFENSA ESPAÑOL. *Manual de derecho del mar*, vol. I, 2016, Madrid, Ministerio de Defensa, disponible en [[https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual\\_de\\_derecho\\_del\\_mar\\_vol\\_i.pdf](https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf)].

346 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 258, de 28 de octubre de 2015, Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre de 2015, sobre privilegios e inmunidades de los Estados extranjeros, las organizaciones internacionales con sede u oficina en España y las conferencias y reuniones internacionales celebradas en España, pp. 101.299 a 101.320, disponible en



También, por ejemplo, por lo que al carácter consolidado de estos conceptos se refiere, la definición de buque de guerra, tanto de la LENM como de la Ley Orgánica de Inmunities recién citada, recoge la que utiliza el artículo 29 de la Convemar.

7. Tanto los buques de Estado como de guerra tienen un estatuto jurídico propio, distinto al de los buques que no lo son, respecto de su paso por el mar territorial de otro Estado (amén, pero en esta cuestión no entramos, respecto de su acceso y escalas en puertos y fondeaderos del mismo). Lo veremos más tarde (*infra* apartado III).

### C. Concepto (básico) del derecho de paso inocente<sup>347</sup>

8. Más allá de los comentarios que hacemos en los puntos que siguen del presente apartado (II, 4 a 9), la LENM defiende un concepto básico del derecho de paso inocente conforme, en principio, con el derecho internacional del mar en vigor.

Establece su artículo 37.1 que todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetarán en su navegación por el mar territorial español al régimen de paso inocente, precisándose, sí (párrafo segundo del precepto), que la navegación a través del estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto, para la navegación por los estrechos internacionales, en la Parte III de la Convemar (*infra* punto 9 de este mismo apartado).

---

[<https://www.boe.es/boe/dias/2015/10/28/pdfs/BOE-A-2015-11545.pdf>]. Así, "Artículo 2.º literal g: *Buque de Estado*: un buque de titularidad o uso público de un Estado extranjero siempre que preste, con carácter exclusivo, servicios públicos de carácter no comercial", p. 101.304. *Ibid.*, literal h: "*Buque de guerra*: Un buque y, en su caso, los buques auxiliares, adscritos a las Fuerzas Armadas de un Estado extranjero, que llevan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuyas dotaciones estén sometidas a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares".

347 Sobre el régimen jurídico de la navegación por el mar territorial español de todo tipo de buques, a la luz de la LENM, *vid. ad ex.*, JAVIER DÍEZ-HOCHTLEITNER RODRÍGUEZ. "Maritime zones under sovereignty and navigation", *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, 2017, pp. 239 a 251.

A tal efecto, el paso deberá ser rápido y sin interrupción, sin atender contra la paz, el orden público o la seguridad de España<sup>348</sup>.

La detención y el fondeo se realizarán según lo previsto en el artículo 18 de la Convemar (art. 37.3).

De manera expresa se señala la prohibición de fondeo en los espacios marítimos españoles, fuera de determinados supuestos. Así<sup>349</sup>:

1. El derecho a navegar no incluirá el de detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, autorización expresa de la administración marítima o cuando se trate de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

2. Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio, a la administración marítima más próxima.

En fin, la misma ley dispone en forma expresa:

Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial vendrán obligados a respetar la Convención de las Naciones Unidas sobre derecho del mar, así como las disposiciones de esta ley y las demás leyes y reglamentos sobre navegación, extranjería e inmigración, aduanas, sanidad y demás de seguridad pública, los relativos a la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático<sup>350</sup>.

9. Cuando la Convemar regula el paso inocente por el mar territorial (arts. 17 a 32), se refiere siempre a la “navegación” por este de los “buques” o de los “submarinos y otros vehículos sumergibles”, o sea, viene a reconocer de manera implícita que el derecho de paso inocente no es aplicable a las “aeronaves”.

---

348 Artículo 37.2, LENM, cit.

349 *Ibid.*, artículo 21.

350 *Ibid.*, artículo 38, “Cumplimiento de leyes y reglamentos”.

La LENM viene a confirmarlo mediante, sin embargo, una disposición expresa. Así, determina:

En virtud de lo dispuesto por tratados o convenios con otros Estados o mediante permiso especial, se podría autorizar el tránsito inocuo de las aeronaves extranjeras sobre el espacio aéreo suprayacente a las aguas interiores marítimas y el mar territorial<sup>351</sup>.

Es también de interés advertir que la disposición adicional novena de la ley precisa:

En los espacios marítimos de soberanía nacional, previo acuerdo con la administración marítima, podrán establecerse, por el Ministerio de Fomento o el de Defensa, según corresponda, zonas reservadas con carácter exclusivo a la navegación aérea. Estas zonas se regirán por lo previsto en la legislación aeronáutica, así como en la normativa marítima en materia de seguridad marítima y de lucha contra la contaminación, estando bajo el control de las autoridades de aviación civil o militar, en lo que se refiera al amerizaje o despegue y al control de las aeronaves. El balizamiento de estas áreas, en el caso de ser necesario, se realizará siguiendo los criterios de la Asociación Internacional de Señalización Marítima<sup>352</sup>.

#### *D. Criterios para considerar el paso como “no inocente”*

10. La Convemar<sup>353</sup> enumera hasta 11 supuestos en los que el paso de un buque extranjero por el mar territorial de un Estado “no es inocente”. Supuestos, por lo demás, no exhaustivos, habida cuenta de la cláusula de cierre de dicha disposición, que determina que habrán de considerarse asimismo como “no inocentes”: “Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso”<sup>354</sup>.

11. La LENM recoge<sup>355</sup> lo que ella llama “prohibiciones”, esto es, casos en los que el paso de un buque extranjero por el mar terri-

---

351 *Ibíd.*, artículo 47 “Sobrevuelo de aeronaves extranjeras”.

352 *Ibíd.*, “Disposiciones especiales en materia de navegación aérea”, párrafo 2.

353 Artículo 19 *Significado de paso inocente*, numeral 2, literales a-k de la Convemar, cit.

354 *Ibíd.*, literal l.

355 Artículo 39 numeral 1, LENM, cit., “Además de los supuestos previstos en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar...”.

torial español “se consideran no inocente”; y que, analíticamente, cabe dividir en tres apartados:

11. A) En su artículo 39.2, se menciona de manera explícita un supuesto recogido también en la Convemar: “No se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave<sup>356</sup>”.

No aparece sin embargo en la Convemar, el caso contemplado en el párrafo segundo, del artículo 39.2 de la LENM, que en términos de notable amplitud indica: “Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente”.

En la medida en que este supuesto no parece pueda ser salvado por la mera aplicación de la cláusula de cierre del artículo 19.2 de la Convemar, debería tenerse en cuenta que esta disposición, que parece inconsistente con la misma, está sujeta a la limitación expresa que la propia LENM hace de sí misma:

La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España [...] Y que, en todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma<sup>357</sup>.

11 B) El artículo 39.1 de la LENM ejemplifica como actos prohibidos, al no considerarse inocentes, tres: la investigación científica marina, la realización de actividades submarinas y, en fin, toda actividad que pueda averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación, de la investigación, de la medición del medio o de la explotación de los recursos marinos. Los tres podrían considerarse incluidos también en una interpretación de buena fe del artículo 19.2 de la Convemar. Así: “La investigación

---

356 El artículo 19 *Significado de paso inocente*, numeral 2 literal h de la Convemar, cit., p. 36, considera no inocente “cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención”.

357 Artículo 2.º numeral 1, párrafo primero y artículo 2.º numeral 2, LENM.

científica” podría entenderse subsumida en la letra j del párrafo 2 del artículo 19 de la Convención<sup>358</sup>. “Las actividades submarinas” estarían prohibidas asimismo por la Convemar, de un lado por aplicación de la cláusula de cierre del párrafo 2 del artículo 19 antes referida<sup>359</sup> y, de otro, en atención a su artículo 20<sup>360</sup>. Ítem más, la misma LENM recoge de manera expresa entre sus disposiciones lo previsto en el mencionado artículo 20, esto es:

Los buques submarinos extranjeros y otros vehículos sumergibles deberán navegar en superficie y con su pabellón desplegado cuando naveguen por las aguas interiores marítimas y por mar territorial españoles. Los submarinos extranjeros que naveguen sumergidos serán invitados y, en su caso, obligados a emerger. En caso de impedimento debido a avería, tendrán obligación de señalarlo por todos los medios posibles<sup>361</sup>.

Y por lo que atañe a las actividades “que puedan averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación, de la investigación, de la medición del medio o de la explotación de los recursos marinos”, cabría entender que se refieren al supuesto regulado en la letra k del párrafo 2 del artículo 19 de la Convemar<sup>362</sup>.

En todo caso, si es que se entendiese que estos supuestos, o alguno de ellos, desbordan lo previsto en la Convemar, habría que aplicar el artículo 2.º de la LENM antes referido (*supra* letra A).

11 C) Por último, resulta a nuestro juicio llamativo, que en el texto del artículo 39 (Prohibiciones es su título, recuérdese) de la LENM no se hayan incluido las actividades de pesca que pudiesen realizar buques extranjeros en su paso por el mar territorial español. Debería quizás haberse hecho, pero la omisión no genera problema mayor alguno. Por dos razones fundamentalmente:

---

358 Que considera como no inocente “La realización de actividades de investigación o levantamiento hidrográficos”.

359 Al considerar no inocentes “cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso”.

360 Que ordena a los “submarinos y otros vehículos sumergibles”, en el mar territorial, navegar emergidos y enarbolando el pabellón.

361 Artículo 22, numeral 3, LENM.

362 Que entiende no inocente “cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño”.

Primera, la letra i) del párrafo 2 del artículo 19.2 de la Convemar (que la LENM incluye por referencia en su art. 39.1) deja claro que la realización de “cualesquiera actividades de pesca” llevadas a cabo por un buque extranjero en su paso por el mar territorial de un Estado ribereño “es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad” del mismo y, por ende, se considerará no inocente.

Y segunda, la propia LENM afirma *expressis verbis*:

2. No se reputará paso inocente el que comporte cualquier actividad de pesca realizada por dichos buques [buques extranjeros] en el mar territorial<sup>363</sup>.

4. Salvo autorización de la administración pesquera, los buques extranjeros en paso por los espacios marítimos españoles no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata<sup>364</sup>.

Respecto de esta última cuestión, la STS de 22 de abril de 1990<sup>365</sup>, aplicando el derecho español anterior a la LENM, que establecía además la obligación de los buques de pesca extranjeros de llevar debidamente arrumadas las artes de pesca en el ejercicio del paso inocente por aguas territoriales españolas, dejó claro que dicha obligación se contempla en situaciones de normalidad. Por tal razón, el Tribunal Supremo anuló dos resoluciones de la Secretaria General de Pesca Marítima, que impusieron una multa al buque pesquero *Colosseo*, de nacionalidad italiana, tras su arribada forzosa al puerto de Almería, el 4 de marzo de 1985, por no llevar debidamente arrumados los aparejos de pesca y, luego, desestimó el recurso de apelación presentado por el Abogado del Estado. Afirmó el Tribunal Supremo en su decisión:

El supuesto de la arribada forzosa y, en consecuencia, la fuerza irresistible que tal evento conlleva, ha podido incidir de forma muy directa en la configuración de la infracción administrativa imputada –no llevar

---

363 Artículo 24, “Navegación de buques pesqueros”, LENM.

364 Ídem.

365 TRIBUNAL SUPREMO, SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO. Número 510, Sentencia de 22 de abril de 1990, Ponente: FRANCISCO J. HERNANDO SANTIAGO, disponible en [<https://supremo.vlex.es/vid/-209114635>].

debidamente arrumados los artes de pesca en el ejercicio del derecho de paso inocente— [...] puesto que tal falta de arrumaje pudo estar condicionada por las medidas que debieron de adoptarse para prevenir los peligros derivados del temporal y si bien el ejercicio del derecho de paso inocente está supeditado al cumplimiento de la legislación nacional y, en consecuencia, las artes de pesca debían de hallarse debidamente arrumadas, ello no es óbice si por la causa determinante de la arribada forzosa, —existencia de temporal en la zona, que está debidamente acreditado en las actuaciones con grave riesgo de pérdidas de vidas humanas y del buque—, no se adopta tal prevención<sup>366</sup>.

### *E. La suspensión del derecho de paso inocente*

12. La Convemar permite a los Estados ribereños suspender el paso inocente de buques extranjeros por su mar territorial con condiciones o requisitos<sup>367</sup>. A saber: Debe tratarse de una suspensión temporal; que afectará, únicamente, en determinadas áreas de su mar territorial (queda, por tanto, excluida una suspensión general del paso inocente por el mar territorial *in toto*); la suspensión debe llevarse a cabo sin discriminar, de hecho, o de derecho, entre buques extranjeros; la suspensión debe ser motivada, esto es, “indispensable para la protección de su seguridad [la del Estado ribereño], incluidos los ejercicios con armas”; y, en fin, la suspensión solo tendrá efecto “después de publicada en debida forma”.

13. La LENM regula de manera directa y expresa la suspensión del paso inocente por el mar territorial español en su artículo 42. Y lo hace, en conjunto, de conformidad con la Convemar, al estipular su procedencia “para velar por la seguridad de la navegación”, con carácter “temporal”, “sin discriminación entre pabellones” y en “determinadas zonas de mar territorial”<sup>368</sup>. El párrafo 2 de este mismo precepto establece, además, que “el Gobierno velará porque la adopción de tales medidas alcance la debida publicidad internacional”.

Con todo, hay una cuestión en la LENM respecto de esta regulación, que parece por su amplitud ir más allá de los estrictos requisi-

---

366 *Ibíd.*, fundamento de derecho primero.

367 Artículo 25 *Derechos de protección del Estado ribereño*, numeral 3, Convemar, cit., p. 39.

368 *Ibíd.*, artículo 42 *Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito*, numeral 1, p. 45.

tos con los que la Convemar permite la suspensión del paso inocente: y es que su artículo 42.1 considera que también “la defensa de los intereses generales” permitiría dicha suspensión. De ser así, como parece, es decir, de entender que la ley española no resulta conforme en este particular aspecto con la Convemar, habría que recordar el ya mencionado artículo 2.º de la misma en cuya virtud la LENM no es aplicable si se opone “a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España”, caso de la mencionada Convemar<sup>369</sup>, en cuya virtud, además, “para la interpretación” de lo en ella dispuesto “se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y [a] la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma”<sup>370</sup>.

14. Pero hay algo más que debe decirse, en cuanto a la eventual suspensión del paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial español. El artículo 20 de la LENM permite que:

1. La administración marítima podrá condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación en ciertos lugares de los espacios marítimos españoles, en particular en los casos de ejercicios y operaciones navales de las Fuerzas Armadas o siempre que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial no sea inocente.

Dos observaciones pueden hacerse respecto de esta disposición: Una, la amplitud de sus términos (“espacios marítimos españoles”) permite incluir en el supuesto de hecho de la misma el paso de buques extranjeros por el mar territorial. Y dos, nada contrario, por lo demás, al derecho internacional del mar cabe deducir de la formulación empleada (razones de seguridad, navegación en ciertos lugares, en particular en casos de ejercicios navales, si el paso de buques extranjeros no es inocente...). Tanto la Convemar como el artículo 42 de la LENM avalan la misma.

Pero sí plantea un problema el artículo 20.2. párrafo segundo de la LENM, pues en él se contempla la posibilidad de “condicionar, restringir o prohibir la navegación en ciertos lugares de los espacios

---

369 *Ibíd.*, artículo 2.º *Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo*, numeral 1, p. 31.

370 *Ibíd.*, numeral 2.



marítimos españoles” (y que comprende por tanto, el mar territorial) por razones que, a nuestro juicio y dada la amplitud de sus términos<sup>371</sup>, no parecen conformarse a lo establecido en la Convemar, esto es: “por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático, cuando las autoridades competentes así lo hayan requerido en aplicación de la legislación vigente...”.

No obstante todo ello, reiteramos que la propia LENM tiene dicho que sus disposiciones no prevalecerán sobre los tratados internacionales vigentes en España<sup>372</sup> y que, en todo caso, habrán de interpretarse a la luz de dichos tratados y en atención a la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

### *F. Tasas y gravámenes a imponer sobre los buques en paso inocente*

15. El artículo 41 de la LENM, de acuerdo con el artículo 26 de la Convemar, determina que los buques extranjeros solo se verán obligados al pago de los servicios que se les hayan prestado durante su paso por el mar territorial.

Será de aplicación así mismo el requisito que exige la Convemar de que estos gravámenes “se impondrán sin discriminación”<sup>373</sup>.

### *G. Buques que comportan riesgos especiales*

16. El artículo 40 de la LENM, de acuerdo con el artículo 23 de la Convemar, determina que los buques “que transporten sustancias radioactivas u otras peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los

---

371 Juicio compartido por otros autores. Por ejemplo, Díez-Hochleitner. “Maritime zones under sovereignty and navigation”, cit., p. 243: “Undoubtedly, the wording of this provision [...] is hardly consistent with the LOSC (United Nations Convention on the Law of the Sea)”.

372 Artículo 2.º LENM.

373 Artículo 26 *Gravámenes que pueden imponerse a los buques extranjeros*, numeral 2 de la Convemar, cit., p. 39.

documentos y observar las medidas especiales de precaución previstas para ellos en los tratados internacionales<sup>374</sup>. En los artículos 14 y 15 de la misma LENM, se disponen, para este tipo de buques, medidas aplicables para su entrada en aguas interiores y visita de puertos.

En forma análoga, la LENM establece que estos buques efectúen su paso "... por las vías, dispositivos y sistemas establecidos conforme a lo previsto en el artículo 30 y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por la administración marítima"<sup>375</sup>.

17. En el caso de los buques de propulsión nuclear, el artículo 23 de la Convemar les es aplicable. La LENM, además, precisa sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los buques de Estado, que este tipo de buques se regirán "en su navegación y entrada y estancia en puertos [...] por lo dispuesto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear, y por los tratados internacionales que resulten aplicables"<sup>376</sup>.

## **H. Limitaciones al ejercicio de la jurisdicción civil y penal del Estado ribereño**

18. La LENM, de conformidad con lo que establecen los artículos 27 y 28 de la Convemar impone restricciones al ejercicio del Estado ribereño de su jurisdicción civil y penal sobre los buques extranjeros durante su paso por el mar territorial español (para el caso particular de los buques de Estado, incluidos los de guerra *vid. infra* párrafos 31 a 33).

19. En cuanto al ejercicio de la jurisdicción civil<sup>377</sup>, los buques extranjeros no podrán ser detenidos o desviados para ejercer España su jurisdicción civil respecto a las personas que se hallen a bordo<sup>378</sup>.

---

374 Artículo 40 *Actividades de investigación y levantamientos hidrográficos*, numeral 1, de la Convemar, cit., p. 44.

375 Lo que permite el artículo 22 *Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial*, numeral 2 de la Convemar, cit., p. 37.

376 Artículo 13 LENM, *vid. además infra* la letra B del párrafo 35 y los párrafos 31 a 33.

377 A la que se refiere el artículo 28 *Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros*, de la Convemar, cit.

378 Artículo 43, numeral 1, LENM.

Nótese que la ley española (al afirmar que estos buques “no podrán ser detenidos...”<sup>379</sup>) es más tajante que la Convemar que sostiene que el ribereño “no debería detener ni desviar buques extranjeros”<sup>379</sup> (condicional, que se utiliza también en otros textos auténticos de la misma, como en inglés y francés).

Sí podrán las autoridades españolas, sin embargo, adoptar medidas cautelares o ejecutivas respecto de dichos buques “cuando estos se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por el mar territorial”<sup>380</sup>. O respecto de “los que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores marítimas del Estado”<sup>381</sup>.

Tales medidas también podrán ser adoptadas respecto a los buques en paso lateral, “pero solo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso”<sup>382</sup>.

20. La jurisdicción penal española sobre los buques extranjeros por el mar territorial<sup>383</sup> se ejercerá, de acuerdo con la LENM, “por lo establecido [...] en especial, en el apartado 1 del artículo 27” de la Convemar<sup>384</sup>.

Por tanto, se contempla “la posibilidad de que los órganos jurisdiccionales españoles competentes ordenen detenciones o realicen investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores”<sup>385</sup>, o que “a petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán proceder a ordenar detencio-

---

379 Artículo 28 *Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros*, numeral 1 de la Convemar, cit., p. 40.

380 Artículo 43, numeral 2, LENM.

381 Ídem.

382 *Ibíd.*, numeral 3.

383 Que regula el artículo 27 *Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero* de la Convemar, cit., pp. 39 y s.

384 Artículo 44, párrafo primero, LENM.

385 *Ibíd.*, párrafo segundo.

nes o realizar investigaciones en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero”<sup>386</sup>.

## I. El mar territorial “de los estrechos”

21. Estrecho es todo paso que comunica dos partes de altamar y se utiliza a los fines de la navegación internacional. Esta definición<sup>387</sup>, es la que luego adoptaría el Convenio de Ginebra de 1958 sobre mar territorial y zona contigua<sup>388</sup>. Son, pues, tres los elementos relevantes en todo estrecho internacional: a. *Geográfico*, un estrecho es una parte del medio marino que constituye un paso natural entre dos áreas de dicho medio y que separa dos áreas terrestres próximas; b. *Funcional*, debe tratarse de una vía de comunicación utilizada para la navegación internacional; y c. *Jurídico*, pues las aguas del estrecho deben formar parte del mar territorial de uno o varios Estados, apareciendo en otro caso un canal de alta mar a lo largo de la vía que privaría de existencia al estrecho internacional propiamente dicho.

22. En la III Conferencia sobre derecho del mar<sup>389</sup>, se enfrentaron dos posiciones: a. Los Estados ribereños apoyaron la unidad de régimen para el mar territorial y el de los estrechos, esto es, la noción de paso inocente de 1958 (excluía el paso inocente de aeronaves por el espacio aéreo suprayacente y obligaba a la navegación en superficie de los submarinos). b. Pero las potencias marítimas defendieron una dualidad de regímenes: el paso inocente para el mar territorial y el de paso en tránsito para ciertos estrechos, aceptándose en estos el libre sobrevuelo de las aeronaves y la navegación en inmersión de los submarinos, prohibiéndose toda ordenación del paso con carácter general o especial por el ribereño, salvo el establecimiento de

---

386 *Ibid.*, artículo 45. En el artículo 46 se precisa, en tiempo y forma, las notificaciones a los agentes diplomáticos del Estado del pabellón por parte del Estado ribereño.

387 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The Corfu Channel Case*, Judgment of March 25 th, 1948, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19480325-JUD-01-00-EN.pdf>].

388 Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, Ginebra, 29 de abril de 1958, disponible en [<https://www.dipublico.org/10524/convencion-sobre-el-mar-territorial-y-la-zona-contigua-ginebra-29-de-abril-de-1958/>], artículo 16.4.

389 Desarrollada en 11 períodos de sesiones, entre 1973 y 1982, cuando se aprueba la Convemar.

corredores marítimos por las organizaciones internacionales competentes, compensándose a cambio a los ribereños con la promesa de reparar los daños que pudieran causarse.

Y es que la aceptación generalizada de un mar territorial de hasta 12 millas, sin la aceptación de un correlativo régimen de libertades (el “paso en tránsito”) para terceros Estados, hubiese supuesto de hecho prácticamente el cierre a la navegación de más de 100 estrechos internacionales<sup>390</sup>.

La Convemar<sup>391</sup> se alineó con las potencias marítimas: mantiene de modo excepcional el paso inocente en los estrechos que unan alta mar o ZEE con el mar territorial de un Estado (*ad ex.*, el estrecho de Tirán que enlaza el Mar Rojo con el Golfo o Mar de Acaba) y en los formados por una isla del ribereño y el continente si existiera ruta alternativa en iguales condiciones por el lado de alta mar o ZEE (Estrecho de Messina entre la isla italiana de Sicilia y la península)<sup>392</sup>; en el resto, calificados en la III Conferencia de estratégicos, utilizados para la navegación entre parte de altamar o ZEE y otra parte de altamar o ZEE, se aplicará el régimen de paso en tránsito, que se define como “la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho”<sup>393</sup>. Existen, con todo, algunos estrechos regulados internacionalmente desde antiguo (“de larga data”), en los que la navegación se rige por las disposiciones pertinentes (estrechos daneses o los turcos, que unen el Bósforo y los Dardanelos).

Destaca la prohibición al ribereño de obstaculizar o suspender el paso en tránsito<sup>394</sup>, así como la atribución de responsabilidad internacional al Estado del pabellón del buque o aeronave por los daños que este cause al ribereño durante el paso, si actuó contra las leyes de este. Los buques y aeronaves deben abstenerse de toda actividad

---

390 GEORGE V. GALDORISI y KEVIN R. VIENNA. *Beyond the Law of the Sea-New Directions for U.S. Ocean Policy*, Connecticut-London, Praeger-Westport, 1997, p. 27; VEGA BARBOSA, SEREBRENİK BELTRÁN y APONTE MARTÍNEZ. “Colombia y la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar...”, cit., nota 12, p. 111.

391 Parte III, Estrechos utilizados para la navegación internacional. Sección 1. Disposiciones generales, Convemar, cit.

392 Artículo 45 *Paso inocente*, numeral 1 de la Convemar, cit.

393 *Ibíd.*, artículos 38 y ss.

394 *Ibíd.*, artículo 44 *Deberes de los Estados ribereños de estrechos*.

no relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave. España formuló varias declaraciones interpretativas a propósito de este régimen, entre las que destacaríamos la referida al artículo 39 (según el cual durante el sobrevuelo del estrecho las aeronaves extranjeras “cumplirán normalmente” las medidas de seguridad contenidas en el Reglamento del Aire de la Organización Civil Internacional –OACI–) y en la que el Gobierno español entiende que “la palabra ‘normalmente’ significa ‘salvo fuerza mayor o dificultad grave’”.

Puede ser conveniente precisar, en todo caso, que sí se permite al ribereño adoptar leyes y reglamentos que regulan el paso en tránsito, pero solo sobre cuestiones muy concretas y cuando no sean una manera de restringir, en la práctica, ese derecho: así, en temas de seguridad de la navegación y reglamentación del tráfico marítimo, prevención, reducción y control de la contaminación, prohibición de pesca y embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de los Estados ribereños<sup>395</sup>. España ha hecho uso de esta posibilidad: el Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas<sup>396</sup>, se aplica en forma expresa<sup>397</sup>, entre otras zonas, a los estrechos sujetos al régimen de paso en tránsito sobre los que España tiene jurisdicción<sup>398</sup>.

Probablemente, las disposiciones referidas a los estrechos de la Convemar forman parte ya del derecho internacional general.

---

395 Artículo 42 *Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito*, numeral 1 de la Convemar.

396 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 81, de 4 de abril de 2007, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-7114-consolidado.pdf>].

397 *Ibíd.*, artículo 2.º numeral 2.

398 *Ibíd.*, artículo 3.º numeral 2 que establece, incluso: “cuando existan pruebas concluyentes de que un buque que navegue por el mar territorial español o por aguas situadas en la zona económica exclusiva española haya efectuado una descarga contaminante que suponga o pueda suponer un perjuicio considerable para los recursos naturales de dichas aguas, o bien para la costa o los bienes a ella vinculados, la administración marítima española adoptará las medidas de policía necesarias, incluido, en su caso, la detención del buque”.

23. En el tema del paso en tránsito por los estrechos, España fue un objetor persistente que no persistió: el 19 de septiembre de 1984 el carguero soviético *Bratstvo* (*Братство*) chocó en el estrecho de Gibraltar contra un objeto desconocido, según dijo su capitán, que pidió refugiarse en la bahía de Algeciras para reparar. El causante de la colisión fue un submarino nuclear de la misma nacionalidad de la clase Victor 1<sup>399</sup>, que quiso pasar por el estrecho de Gibraltar sin ser detectado por los sonares y micrófonos desplegados por la Organización del Tratado del Atlántico Norte –OTAN–. El *Bratstvo* había recalado en el puerto de Ceuta procedente de Canadá y transportaba trigo al puerto soviético de Odessa. El submarino se colocó bajo su casco para no ser detectado, pero una maniobra de alguno de ellos ocasionó el accidente.

El incidente, en un tiempo en el que España era un objetor persistente (defendiendo la regla consuetudinaria del paso inocente por los estrechos), motivó una protesta formal de nuestro Gobierno ante el de la Unión Soviética. Aunque nuestro país luchó por evitar la consolidación del régimen de los estrechos estratégicos, como el caso apuntado demuestra, se rindió después y hoy España es una de las partes en la Convemar, lo que implica la aceptación del “paso en tránsito” de buques y aeronaves extranjeros por los estrechos españoles.

España es ribereña de dos, el de Gibraltar y el de Freu (o Canal de Menorca entre las islas de Mallorca y Menorca). En relación con este último, no parece fácil, alegando el artículo 45.1 de la Convemar, defender en él el régimen del paso inocente (separa dos islas y no, como determina esta disposición, una isla del territorio continental<sup>400</sup>), aunque hay quien entre nosotros lo hace (con base en que al otro lado de la isla existe una ruta de libre navegación<sup>401</sup>).

---

399 Nombre dado por la OTAN a este submarino de propulsión nuclear de 4.205 TM. de desplazamiento, construido entre 1967 y 1992, con 15 unidades botadas, todas dadas de baja. El causante del incidente fue el K-53 (603).

400 JOSÉ ANTONIO DE YTURRIAGA BARBERÁN. *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1993, p. 292.

401 “La interpretación literal de este segundo tipo de estrechos [los autores se refieren a los regulados en el art. 45 de la Convemar en los que rige el derecho de paso inocente] acuñado por la Convención deja fuera: [...] b) Los estrechos formados por dos islas (p. ej., Estrecho de Menorca, entre esta isla y Mallorca). Nos inclinamos, sin embargo,



24. Todo lo dicho explica por qué la LENM establece de manera expresa que: “La navegación a través del Estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto en la Parte III [Estrechos utilizados para la navegación internacional] de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982”<sup>402</sup>.

El artículo 41 de la Convemar permite a los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional establecer “vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico” para la navegación por ellos. España lo ha hecho en el estrecho de Gibraltar<sup>403</sup>. Recuérdese que, respecto de Gibraltar, España incluyó una interpretación al ratificar la Convemar:

a) El régimen establecido en la parte III de la Convención es compatible con el derecho del Estado ribereño de dictar y aplicar en los estrechos utilizados para la navegación internacional sus propias reglamentaciones, siempre que ello no obstaculice el derecho de paso en tránsito...<sup>404</sup>.

Ítem más, la LENM obvió incluir una referencia expresa al estrecho de Freu (*supra* párrafo 23<sup>405</sup>).

España, por tanto, no limita el paso en tránsito por el estrecho de Gibraltar, pero sí es más exigente en lo que se refiere a la escala en puertos españoles que se dirijan o procedan de Gibraltar. De hecho, en los acuerdos normalizados de la OTAN, nuestro país incluyó una reserva en el sentido de no permitir escala a buques que proce-

---

por una interpretación inclusiva de estos supuestos, sobre todo en atención a que del otro lado de la isla *existe una ruta alternativa de paso libre*” (cursiva añadida). ANTONIO REMIRO BROTONS, ROSA RIQUELME CORTADO, JAVIER DÍEZ HOCHLEITNER, ESPERANZA ORIHUELA CALATAYUD y LUIS PÉREZ-PRAT DURBÁN. *Derecho internacional*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007, p. 937.

402 Artículo 37, numeral 1, párrafo segundo, LENM.

403 *Vid. ad ex.*, MIGUEL ÁNGEL CEPILLO GALVIN. “El dispositivo de separación del tráfico marítimo en el Estrecho de Gibraltar”, en JOSÉ MANUEL SOBRINO HEREDIA (dir.). *La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, vol. II, Nápoles, Editorial Scientifica, 2014, pp. 731 a 745.

404 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 307, de 14 de febrero de 1997, cit.

405 Una crítica en este sentido, que se extiende a que la ley no menciona *expressis verbis* el régimen de navegación por el Estrecho de Gibraltar (el paso en tránsito), en ANA GEMA LÓPEZ MARTÍN. “Navigation through the strait of Gibraltar”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, 2017, pp. 327 a 334, disponible en [[http://www.sybil.es/documents/ARCHIVE/Vol21/22\\_NavigationGibraltar.pdf](http://www.sybil.es/documents/ARCHIVE/Vol21/22_NavigationGibraltar.pdf)], p. 330.



dan de Gibraltar o que, tras su escala en puerto español, se dirijan directamente a Gibraltar<sup>406</sup>; reserva que, de hecho, se aplica en la práctica, pese al malestar al respecto varias veces expresado por las autoridades británicas y gibraltareñas<sup>407</sup>.

### III. El derecho de paso inocente por el mar territorial español de los buques de Estado, incluidos los buques de guerra

#### A. Buques de Estado y buques de guerra (remisión)

25. Los buques de todos los Estados, como hemos apuntado ya, tienen derecho al paso inocente por las aguas territoriales de un tercer Estado, derecho reconocido tanto por la Convemar<sup>408</sup> como por la LENM<sup>409</sup>.

De acuerdo con lo expuesto, por lo demás, todo buque de guerra es un buque de Estado, pero no todos los buques de Estado lo son de guerra (*supra* párrafos 6 y 7).

26. Pero hay algo más que conviene precisar desde ya. Los buques de Estado en general y los buques de guerra en particular gozan de inmunidad cuando navegan por el mar territorial de otro

---

406 OTAN STANAG (*standardization agreement*) 1100 (documento clasificado), Procedure for visits to NATO and NON-NATO ports by naval ships of NATO nations. La reserva establecía lo siguiente: "b) No permitir la escala en puertos españoles a buques que procedan directamente de Gibraltar; c) No permitir la escala en puertos españoles a los buques que a continuación de su escala en puerto español se dirijan directamente a Gibraltar". Sobre la cuestión, PABLO GÓMEZ DE OLEA BUSTINZA. "Aspectos internacionales y proyectos existentes", en JOSÉ ANTONIO JÁUDENES LAMEIRO (COORD.). *Consideraciones sobre los estatutos de las Fuerzas Armadas en actividades internacionales*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998, pp. 53 a 72, disponible en [[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE\\_94\\_EstatutosFAS.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_94_EstatutosFAS.pdf)], p. 60.

407 Véase el informe del comité de asuntos exteriores de la Cámara de los Comunes: FOREIGN AFFAIRS COMMITTEE. "Gibraltar: time to get off the fence", de 24 de junio de 2014, numeral 90, disponible en [<https://publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmfa/461/46108.htm>]. Sobre la regulación del tráfico marítimo en el estrecho y la cooperación al respecto con Marruecos, véase LÓPEZ MARTÍN. "Navigation through the strait of Gibraltar", cit., nota 35, pp. 330 a 333.

408 Artículo 17 *Derecho de paso inocente*, de la Convemar, cit.

409 Artículo 37, numeral 1, LENM.

Estado o se hallan en sus puertos o aguas interiores. Es una norma de derecho internacional general consolidada con claridad.

26. A) La Convemar la recoge cuando establece que ninguna de sus disposiciones "... afectará a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales"<sup>410</sup>. Ninguna disposición, cabe añadir para ser rigurosos con el texto de este artículo, con ciertas "excepciones"<sup>411</sup>:

a) Así, en la subsección A ("normas aplicables a todos los buques") de la sección 3 de la misma ("paso inocente por el mar territorial"), algunos preceptos imponen deberes que matizan su inmunidad a los buques de guerra extranjeros. Citaremos solo dos ejemplos: De acuerdo con el artículo 20 de la Convemar, los submarinos y otros vehículos sumergibles que encajen en la definición dada y ya apuntada de "buque de guerra", "en el mar territorial [...] deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón". Y según el párrafo de su artículo 21,

... los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos [los que tiene establecidos el ribereño relativos al paso inocente], así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

b) Si un buque de guerra extranjero no acata las leyes y reglamentos a los que se refiere el mencionado artículo 21.4 de la Convemar y no se aviene a la invitación que se le haga para que los cumpla, "el

---

410 Artículo 32 *Inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales*, Convemar, cit.

411 Aunque en rigor el término "excepciones" puede resultar equívoco; así, se ha entendido que no es "preciso ni apropiado". BERNARD H. OXMAN. "The regime of warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea", *Virginia Journal of International Law*, vol. 24, n.º 4, 1984, pp. 809 a 863, disponible en [[https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1401&context=fac\\_articles](https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1401&context=fac_articles)], p. 818. También otros autores reconocen que el texto del artículo 32 de la Convemar genera una relativa incertidumbre, aunque no la suficiente como para descartar la tesis de que este precepto, a la luz también de sus trabajos preparatorios, llevó a cabo una incorporación por referencia de la inmunidad de los buques de guerra de acuerdo con el derecho internacional general. En este sentido, por ejemplo, JAMES KRASKA. "The 'ARA Libertad' [Argentina v. Ghana]", *American Journal of International Law*, vol. 107, n.º 2, 2013, p. 409.

Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial<sup>412</sup>. Sólo a los buques de guerra se aplica lo dispuesto por el artículo 30, esto es, la posibilidad de que el ribereño exija su salida inmediata del mar territorial en caso de que no cumpla las leyes y los reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial. Que esta previsión solo se contemple en el caso de estos buques parece lógico, por la amenaza que para la paz y seguridad del ribereño pueden implicar. Volveremos a ello en un apartado posterior.

Ítem más, el Estado del pabellón de un buque de guerra extranjero (pero también de un buque de Estado) “incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento [...] de las leyes y reglamentos [...] relativos al paso por el mar territorial...”<sup>413</sup>.

26. B) Más recientemente, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar –TIDM–, a propósito de la inmovilización por la República de Ghana de la fragata argentina *ARA Libertad*, navío de guerra y de su negativa a abastecerla de combustible<sup>414</sup>, así como de la adopción de diversas medidas judiciales en su contra<sup>415</sup>, recordaba inequívocamente, la inmunidad de la que gozan los barcos de guerra extran-

---

412 Artículo 30 *Incumplimiento por buques de guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño*, Convemar, cit.

413 *Ibíd.*, artículo 31 *Responsabilidad del Estado del pabellón por daños causados por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales*.

414 Sobre la sentencia INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. Case n.º 20, *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The ARA Libertad Case (Argentina v. Ghana)*, order of 15 December 2012, incluyendo el voto particular a la misma Joint separate opinion of Judges RÜDIGER WOLFRUM y JEAN-PIERRE COT, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-20/>], *vid. ad ex.*, KRASKA. “The ‘ARA Libertad’ [Argentina v. Ghana]”, cit., nota 38; CARLOS ESPÓSITO MASSICCI. “Inmunidades respecto de los buques de guerra y aeronaves de Estados extranjeros”, en JOSÉ MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES (dir.). *La Ley Orgánica 16/2015 sobre privilegios e inmunidades: gestación y contenido*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, 2016, pp. 343 y 344.

415 La inmovilización y retención del buque de guerra argentino obedeció al embargo decretado por un juez del Tribunal Superior de Accra, capital de Ghana, motivado por una demanda del fondo NML Capital, que exigía a Argentina el pago de una deuda de 370 millones de dólares, correspondientes a bonos soberanos declarados en moratoria a finales de 2001.

jeros, ordenando por unanimidad a Ghana, como medida provisional y a la esfera de la decisión en el fondo del asunto:

Ghana liberará de forma inmediata e incondicional a la fragata *ARA Libertad*, se asegurará que la fragata *ARA Libertad*, su comandante y la tripulación puedan salir del puerto de Tema y las áreas marítimas bajo la jurisdicción de Ghana, y se asegurará que la fragata *ARA Libertad* sea reabastecida con ese fin<sup>416</sup>.

En sus Considerandos previos, el TIDM afirmó:

El navío de guerra es una expresión de la soberanía del Estado cuyo pabellón enarbola [...] de acuerdo con el derecho internacional general, el navío de guerra goza de inmunidad, incluida en las aguas interiores [...] las acciones tomadas por las autoridades ghanesas que impiden al *ARA Libertad*, navío de guerra perteneciente a la marina argentina, a llevar a cabo su misión y cumplir sus deberes, afecta la inmunidad de la que goza este navío de guerra según el derecho internacional general<sup>417</sup>.

## ***B. El derecho de paso inocente de los buques de guerra, una cuestión controvertida***

27. Una visión de conjunto del moderno derecho del mar revela que la idea-fuerza de la libertad ha sido sustituida por un “nacionalismo rampante”<sup>418</sup>, solo en ciertos aspectos contenido; cerca del 40% del espacio oceánico total y más aún, del aprovechable, en términos económicos han sido puestos, ahora, bajo algún tipo de control nacional. Pero es que todavía hay algo más preocupante: los debates habidos a lo largo de diez años en la III Conferencia, sus trabajos preparatorios y ciertos comportamientos de Estados que en ella participaron y firmaron la Convemar revelan que un grupo no despreciable de ellos parece ver en esta no el “programa máximo” que marca el tope de las pretensiones estatales para muchos años, sino solo un punto de partida.

---

416 INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. Case n.º 20, *The ARA Libertad Case (Argentina v. Ghana)*, cit., p. 350, traducción propia.

417 *Ibid.*, numerales 94 y 95, p. 348, y 98, p. 49, traducción propia.

418 LAURENT LUCCHINI y MICHEL VOELCKEL. *Les États et la mer. Le nationalisme maritime*, Paris, La Documentation Française, 1978, pp. 29 a 41.

Una cuestión relevante para el tema que nos ocupa ha llamado, en particular, nuestra atención.

28. Sabido es que la Comisión de Derecho Internacional –CDI–, que preparó los Proyectos de artículos (1956) que luego se debatieron en Ginebra (1958), estimó que no debía privarse al ribereño de su derecho a exigir autorización o notificación previa para el paso inocente por el mar territorial de buques de guerra extranjeros<sup>419</sup>.

Sabido es también que en los Convenios de Ginebra la propuesta no se tuvo en cuenta. En los debates previos, los Estados del Pacto de Varsovia<sup>420</sup> habían defendido la necesidad de notificación o autorización previas para permitir el paso, mientras que los Estados de la OTAN eran partidarios de un paso sin condiciones<sup>421</sup>. Escasa era, por otro lado, la jurisprudencia que pudiera arrojar luz sobre la cuestión. El asunto sobre el canal de Corfú ya citado, único planteado ante la Corte Internacional de Justicia en la que esta hubiera podido pronunciarse sobre la cuestión, fue una ocasión perdida; el Tribunal, sí, admitió de manera clara el derecho de navegación de los buques de guerra (británicos, en este caso) por las aguas de un estrecho:

Es, en opinión de la Corte, generalmente reconocido y de acuerdo con la costumbre internacional que los Estados en tiempo de paz tengan el derecho de enviar sus navíos de guerra a través de estrechos usados para la navegación internacional entre dos partes de mar abierto sin la autorización

---

419 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. “Articles concerning the Law of the Sea with commentaries”, *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, vol. II, disponible en [[https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf)], artículo 24 (comentarios 1 a 5). El artículo 24, que contemplaba el paso de buques de guerra, establecía: “El Estado ribereño puede hacer que el paso de navíos de guerra a través del mar territorial sea sujeto a autorización o notificación previa. Normalmente, podrá otorgar paso inocente sujeto a la observancia de las provisiones de los artículos 17 y 18” (traducción propia). Al respecto, VALENTÍN ENRIQUE BOU FRANCH. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, n.º 11, 1994, pp. 93 a 135, disponible en [<http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/57937/035443.pdf?sequence=1&isAllowed=y>], pp. 108 a 112.

420 Tratado de amistad, colaboración y asistencia mutua orquestado por la URSS, firmado el 15 de mayo de 1955, buscando hacer contrapeso a la OTAN. Se disolvió el 1.º de julio de 1991, tras la caída del muro de Berlín.

421 Sobre estas cuestiones, véase BOU FRANCH. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, cit., nota 43, pp. 112 a 115.

previa del Estado ribereño, en el entendido que el paso es *inocente*. Salvo que de otra manera se prescriba en la convención internacional, un Estado ribereño no tiene derecho para prohibir tal paso a través de estrechos en tiempos de paz<sup>422</sup>.

Pero, pese a que, como ella misma reconoce, la cuestión del paso de buques de guerra en tiempo de paz por aguas territoriales había suscitado amplios debates entre las partes, rechazó finalmente incluirla en su razonamiento por considerar, sin más, que no resultaba necesario para el caso concreto<sup>423</sup>.

Es además conocido que en la III Conferencia sobre derecho del mar, de la que nació la Convemar, el tema fue objeto de intensos debates y que, finalmente, las propuestas de un grupo de cerca de 30 Estados para que se incluyera en ella el reconocimiento del derecho del ribereño a solicitar autorización o notificación previa para el paso de buques de guerra<sup>424</sup>, se retiraron ante la declaración del

---

422 INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Corfu Channel Case*, cit., p. 28, traducción propia.

423 *Ibíd.*, p. 30.

424 Véase la propuesta de Malasia, Marruecos, Omán y Yemen (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982, “Malaysia, Morocco, Oman and Yemen: draft articles on navigation through the territorial sea, including straits used for international navigation”, doc. A/CONF.62/C.2/L.16, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_3/a\\_conf62\\_c2\\_l16.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_3/a_conf62_c2_l16.pdf&lang=E)]), apoyada por España y China, en la que se exigía una autorización o notificación previa (*vid.*, también, *id.* “Gabon: amendments, doc A/CONF.62/L.97, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_16/a\\_conf62\\_l97.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_16/a_conf62_l97.pdf&lang=E)]; e *id.* “117<sup>th</sup> Plenary meeting”, A/CONF.62/SR.177, 19 July 1979, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_12/a\\_conf62\\_sr177.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_12/a_conf62_sr177.pdf&lang=E)], y su corrección A/CONF.62/L.117/corr.1, 14 April 1982, disponible en [[https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdf/files/papers/A\\_CONF.62\\_L.117.pdf](https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdf/files/papers/A_CONF.62_L.117.pdf)]; *id.* “176<sup>th</sup> Plenary meeting”, A/CONF.62/SR.176, 26 April 1982, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_16/a\\_conf62\\_sr176.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_16/a_conf62_sr176.pdf&lang=E)]). En contra se mostraron, entre otros, el Reino Unido y Estados Unidos. Sobre la cuestión y para más detalles sobre esas declaraciones, *vid.*, además de la fuente oficial mencionada, CARLOS ESPALIÚ BERDUD y RAFAEL CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por el mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 57, n.º 2, 2005, pp. 777 a 798; LACLETA MUÑOZ, ALMAZÁN GÁRATE y ESTEPA MONTERO. *El régimen jurídico de los espacios marinos en derecho español e internacional*, cit., nota 16, p. 28; FRANCH. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, cit., nota 43, pp. 118 a 120;

Presidente de la Conferencia (consta en Acta), de que dichos Estados, para proteger su seguridad, podrían establecer disposiciones sobre los buques de guerra<sup>425</sup>. No parece, entonces, que el problema quedara cerrado, pues como se ha defendido entre nosotros dicha declaración:

deja abierta la puerta a que, en el caso de que el Estado ribereño lo estime necesario, puede dictar disposiciones específicas relativas a los buques de guerra en el ejercicio de sus derechos de control sobre su mar territorial [y como estos mismos autores afirman] en algunos casos efectivamente se ha hecho uso de esta posibilidad [...] que no está incluida expresamente en el texto<sup>426</sup>.

Aunque opiniones de esta naturaleza no parecen encajar en manifestaciones de la práctica y de la jurisprudencia internacional más que recientes, pues el TIDM, en la controversia surgida entre Rusia y Ucrania por la detención por aquella, el 25 de noviembre de 2018, de tres buques de la Armada ucraniana en el Estrecho de Kerch, aprovechó la oportunidad de dejar constancia de este derecho, la naturaleza de *obiter dictum* de su afirmación y la generalidad de la misma, unido a la práctica internacional que ha ido formándose con los años aconsejan cautela en cuanto al alcance de un paso inocente sin condiciones para los buques de guerra. Pero profundicemos un poco más en el tema.

---

GUTIÉRREZ ESPADA, CESÁREO y MARÍA JOSÉ CERVELL HORTAL. *El derecho internacional en la encrucijada: curso general de derecho internacional público*, 4.<sup>a</sup> ed., Madrid, Trotta, 2017, pp. 305 a 307 (párrafo 44, letra A).

425 LACLETA MUÑOZ, ALMAZÁN GÁRATE y ESTEPA MONTERO. *El régimen jurídico de los espacios marinos en derecho español e internacional*, cit., nota 16, pp. 35 y 36.

426 “Bajo la Convención, los regímenes de paso, como los de paso inocente o en tránsito, se aplican a todos los buques”, INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. *Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, Request for the prescription of provisional measures, 25 May 2019, Case n.º 26, párrafo 68, disponible en [[https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_26/C26\\_Order\\_25.05.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_26/C26_Order_25.05.pdf)]. Sobre este asunto que, en realidad, pretendía determinar si tales incidentes podían calificarse de “actividades militares” y sustraerse, por tanto, de la jurisdicción del tribunal por una declaración rusa hecha conforme al artículo 290 de la Convención de Derecho del Mar, véase JAMES KRASKA. “Did ITLOS just kill the military activities exemption in article 298?”, en *EJIL Talk*, Blog del *European Journal of International Law*, 27 de mayo de 2019, disponible en [<https://www.ejiltalk.org/did-itlos-just-kill-the-military-activities-exemption-in-article-298/>].



29. Estados Unidos y la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas –URSS– estimaron necesario dejar inequívocamente expresada su opinión en su Declaración conjunta que rige el paso inocente:

2. Todos los buques, con inclusión de los buques de guerra, independientemente de su carga, armamento y medio de propulsión, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial de conformidad con el derecho internacional, para lo cual no se requiere notificación ni autorización previas<sup>427</sup>.

El artículo 19 de la Convemar establece una enumeración exhaustiva de las actividades que hacen perder inocencia al paso, por eso “el buque que pasa a través del mar territorial y no realiza ninguna de esas actividades se encuentra en paso inocente<sup>428</sup>”. El texto de esta Declaración, se ha dicho, revela un respaldo esencial al derecho de paso inocente de los barcos de guerra por el mar territorial, en tanto representa la posición oficial de las dos potencias marítimas más importantes en la actualidad<sup>429</sup>.

Por lo demás, cerca de una treintena de Estados, al firmar o ratificar la Convemar, lo han hecho con alguna declaración relacionada con el paso inocente:

---

427 “Interpretación uniforme de las normas de derecho internacional que rigen el paso inocente”, Declaración conjunta de los Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, de 23 de septiembre de 1989, en *Boletín del Derecho del Mar*, n.º 14, diciembre de 1989, disponible en [[https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul14sp.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul14sp.pdf)], pp. 12 y 13.

428 *Ibíd.*, numral 3, p. 13. Con su firma en esta Declaración, la Unión Soviética se desmarcó de su anterior posición, que la había llevado a hacer, al igual que la mayoría de los Estados del grupo socialista, una declaración sobre el Convenio de Ginebra de 1958 sobre mar territorial y zona contigua en la que afirmaba que “el Estado ribereño tiene derecho a establecer procedimientos de autorización para el paso de los buques de guerra extranjeros por su mar territorio” (*vid.* al respecto, DE YTURRIAGA BARBERÁN. *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, cit., nota 31, p. 181).

429 VAUGHAN LOWE. “USA/USSR. Uniform interpretation of the rules of international law governing innocent passage”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, vol. 6, n.º 1, January 1991, pp. 73 a 76, disponible en [[https://brill.com/view/journals/ijec/6/1/article-p73\\_6.xml?language=en](https://brill.com/view/journals/ijec/6/1/article-p73_6.xml?language=en)].



– Algunos, para dejar claro que el paso inocente de los buques de guerra era absoluto y que no podía someterse a condición alguna (*ad. ex.*, Reino Unido, Países Bajos, Alemania o Italia).

– Otros, recordando su derecho de, en su caso, imponer requisitos conforme a su legislación interna (entre ellos, Sudán, Cabo Verde, Croacia, Santo Tomé y Príncipe y Rumanía).

– Y unos cuantos, yendo más allá, al imponer una autorización (p. ej., Argelia, Irán, Omán y Yemen)<sup>430</sup> o una notificación previa (Bangladesh, Egipto, Malta, Montenegro, Serbia) o, incluso, ambas (China)<sup>431</sup>.

Existe, por tanto, un cierto número de Estados, por más que sea limitado, que insiste en no reconocer el paso inocente automático de los buques de guerra.

Sí, el análisis del derecho comparado tras la Convemar demuestra, como nos temíamos, que en el caso de los buques de guerra y aun de los propulsados por energía nuclear o que transporten sustancias peligrosas, “una aureola de ambigüedad” envuelve la práctica, en la que se perciben “tendencias contrarias a la extensión incondicionada del derecho de paso inocente a todo tipo de buques efectuada, parece, por el Convenio de 1982<sup>432</sup>”. No, no son pocos los Estados,

---

430 Incluye también a los submarinos de propulsión nuclear o que lleven material radioactivo en la exigencia de autorización previa.

431 Un listado detallado puede encontrarse en LINDSAY SIMON. “Providing Certainty at Sea: Clarifying the Rights of Warships in relation to Innocent Passage and Military Operations in the Exclusive Economic Zone”, en *ANU College of Law. Legal Studies Research Paper Series*, n.º 19.11, March 26, 2018, disponible en [[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3398643](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3398643)]. También al respecto CARLOS ESPALIÚ BERDUD y RAFAEL CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por el mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 57, n.º 2, 2005, nota 47, p. 786. Para consultar la legislación interna de los Estados, véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. “Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation”, disponible en [<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionslist.htm>]. Muy útil también la información sobre la regulación de los distintos Estados proporcionada por el U.S. NAVY JUDGE ADVOCATE GENERAL’S CORPS. Maritime Claims Reference Manual, disponible en [[https://www.jag.navy.mil/organization/code\\_10\\_mcrm.htm](https://www.jag.navy.mil/organization/code_10_mcrm.htm)].

432 VALENTÍN ENRIQUE BOU FRANCH. *La navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos internacionales y las aguas archipelágicas en tiempos de paz*, Madrid, Colegio Oficial de la Marina Mercante de España, 1994, disponible en [<http://roderic.uv.es/handle/10550/58020>], p. 184 (véase en general pp. 184 y ss., 191 y ss.).

sin que representen en todo caso la mayoría, que imponen a los barcos de guerra extranjeros en su mar territorial el ejercicio condicionado o limitado del derecho de paso inocente: ya subordinándolo a un régimen de notificación previa, ya exigiendo la obtención de una autorización previa, ya, incluso imponiendo límites que se derivan de la decisión del ribereño de limitar el número de barcos de guerra extranjeros en navegación por sus aguas territoriales<sup>433</sup>.

30. Habida cuenta con todo que las declaraciones que hemos mencionado solo son oponibles a quienes las acepten y que no son, lo decíamos, mayoría, los Estados que las han formulado (*supra* párrafo 29), podríamos pensar que lo ortodoxo es entender consolidado al día de hoy un derecho de paso inocente incondicionado en los términos reseñados para los buques de guerra extranjeros<sup>434</sup>.

Sin embargo, según aparece en la declaración del presidente de la III Conferencia, quien tras facilitar el retiro de (y para que se avinieran a hacerlo) los Estados patrocinadores, plantea su propuesta (la de permitir la condición de una autorización o notificación previa al paso de buques de guerra), lo cual, y con fines aclaratorios (*supra* párrafo 28), podría encajar entre los elementos interpretativos (de la Convemar) que contempla la regla general de interpretación adoptada en su artículo 31 por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969).

Seamos ortodoxos, pero con cautela o, por decirlo con el Evangelio, seamos “cándidos como palomas y astutos como serpientes”.

---

433 *Vid. ad ex.*, la práctica que analiza WILLIAM K. AGYEBENG. “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea”, *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.º 2, 2006, pp. 371 a 399, disponible en [<https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1672&context=cilj>], pp. 396 a 398.

434 Parece, de hecho, algo ampliamente aceptado no solo por la gran mayoría de Estados, sino también por la doctrina. Véase, *ad. ex.*, JAVIER DÍEZ-HOCHTLEITNER RODRÍGUEZ. “Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 38, n.º 2, 1986, p. 546; ESPALIÚ BERDUD y CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por el mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM”, *cit.*, nota 47, p. 782; SIMON. “Providing Certainty at Sea: Clarifying the Rights of Warships in relation to Innocent Passage and Military Operations in the Exclusive Economic Zone”, *cit.*, nota 54, p. 7; BOU FRANCH. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, *cit.*, nota 43, pp. 123 y 131.

Porque no vaya a ser que del hermoso matorral de la ortodoxia nos salte, inopinadamente, un día una vigorosa y nada ortodoxa liebre.

Digámoslo de otro modo. No estamos del todo seguros de que la norma que reconoce, implícitamente, el derecho de paso inocente de los buques de guerra<sup>435</sup> pueda calificarse con inequívoca rotundidad de consuetudinaria.

### *C. La Ley española de Navegación Marítima y, a la postre, el derecho español en vigor sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra*

C.1. Inmunidad de los buques de guerra, sí, recuérdese; pero una inmunidad, reconducida o con excepciones.

31. Como no podía ser de otro modo, la LENM reconoce la inmunidad de los buques de Estado y los de guerra mientras permanezcan en puertos, aguas interiores o mar territorial español, con las excepciones internacionalmente aceptadas. Sus disposiciones siguen las normas internacionales bien establecidas, en particular las de la Convemar (*supra* párrafos 25 y 26). Así, por ejemplo:

– Con las excepciones previstas en el derecho internacional y en la presente ley, los buques de Estado extranjeros gozarán de inmunidad, quedando sujetos solo a la jurisdicción del Estado de su pabellón<sup>436</sup>. En este último caso, de la redacción de este artículo de la LENM (“con las excepciones previstas...”) se desprende que la legislación española ha optado por admitir, en línea con lo también expresado por la Convemar, la existencia de matices (más que excepciones absolutas) a esas inmunidades. Dos de ellas serían, creemos, las previstas en los párrafos 1 y 2 del artículo 54 de la LENM abajo mencionados.

– En el mar territorial y en las aguas interiores marítimas, los submarinos de Estado extranjeros deberán cumplir lo previsto en el artículo 22 [esto es, en superficie y con el pabellón desplegado],

---

435 Artículo 30 *Incumplimiento por buques de guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño*, de la Convemar, cit., y artículo 23, Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, cit.

436 Artículo 50, LENM.

salvo que se encuentren debidamente autorizados para participar en ejercicios o maniobras militares<sup>437</sup>.

– No se considerará inocente el paso de buques de Estado extranjeros por el mar territorial que comporte la realización de maniobras u otros ejercicios con armas de cualquier clase, la recolección de inteligencia por medios electromagnéticos o el lanzamiento, recepción y embarque de cualquier tipo de aeronaves o de dispositivos militares<sup>438</sup>.

– Los buques de guerra extranjeros que se encuentren en las aguas interiores marítimas y el mar territorial españoles e infrinjan las disposiciones de esta ley serán requeridos por la Armada para que depongan su actitud y, en su caso, a que abandonen sin demora tales aguas<sup>439</sup>.

– O, en fin, el Estado del pabellón de los buques extranjeros será responsable de cualquier pérdida o daño que sea consecuencia del incumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales, en especial, de los relativos al paso por el mar territorial y a la estadía en los puertos y demás aguas interiores marítimas<sup>440</sup>.

32. La más reciente Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre, sobre privilegios e inmunidades, adoptada por nuestro país<sup>441</sup>, también regula<sup>442</sup> las inmunidades de los buques de guerra y de los buques y aeronaves de Estado<sup>443</sup>. Bástenos mencionar su artículo 30 (Inmunidad de buques de guerra y buques de Estado), suficientemente expresivo de por sí:

Salvo que por acuerdo entre los Estados interesados se haya dispuesto otra cosa, los buques de guerra y los buques de Estado extranjeros gozarán de inmunidad de jurisdicción y ejecución ante los órganos jurisdiccionales

---

437 *Ibíd.*, artículo 53.

438 *Ibíd.*, artículo 52.

439 *Ibíd.*, artículo 54, numeral 1.

440 *Ibíd.*, artículo 54, numeral 2.

441 Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre, cit. Para un comentario de este importante texto, MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES (dir.). *La Ley Orgánica 16/2015 sobre privilegios e inmunidades: gestión y contenido*, cit.

442 Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre, cit., artículos 30 a 32.

443 Para un comentario de estos preceptos, *vid.* ESPÓSITO MASSICCI. “Inmunidades respecto de los buques de guerra y aeronaves de Estados extranjeros”, cit., pp. 346 a 349.

españoles, incluso cuando se encuentren en aguas interiores o en mar territorial españoles.

33. Especial previsión es la que aparece en el artículo 382.3 de la LENM referida a los buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles, a los que se reconoce inmunidad de jurisdicción.

Se matiza, con todo, que las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción deberán ser acordados entre el Estado del pabellón y el Ministerio de Defensa, y sujetarse a lo establecido por la Convención sobre protección del patrimonio cultural subacuático<sup>444</sup>.

C.2. El tránsito de los buques de guerra por el mar territorial español.

34. Sobre el tránsito por los estrechos españoles, en particular el de Gibraltar, *supra* párrafos 21 a 24.

35. A) La LENM es aplicable en algunos aspectos, aunque no con carácter general, a los buques de Estado y de guerra. Dice así: “las disposiciones de esta ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa”<sup>445</sup>.

Como, por ejemplo, respecto de su navegación por el mar territorial. En esta cuestión, la LENM afirma: “la navegación por el mar territorial de todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetará al régimen de paso inocente”<sup>446</sup>.

Repárese, en primer lugar, en su referencia, sin más, a los “buques de Estado”, debe entenderse que este precepto incluye “los buques de guerra”<sup>447</sup>. Repárese, también, en que el reconocimiento que en este precepto en concreto se hace del derecho de paso inocente a los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español, se aplica a los buques de guerra sin más, sin condicio-

---

444 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA –UNESCO–. Convención sobre protección del patrimonio cultural subacuático, Conferencia General de la UNESCO, en su 31.ª reunión, celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001, disponible en [<http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>].

445 Artículo 3.º párrafo 1, LENM.

446 *Ibid.*, artículo 37, párrafo 1.

447 Como se indica en *ibid.*, artículo 3.º, numeral 1 previamente apuntado.

nantes ni limitaciones<sup>448</sup>, por tanto y en principio, también a los buques de guerra propulsados con energía nuclear o que portan armamento nuclear.

Confirma, por tanto, aunque sea con el silencio, España su postura respecto del paso inocente de este tipo de buques, *a priori* sin condición alguna. De hecho, este derecho se reconoció de manera expresa, antes incluso de que España ratificara la Convemar, en la Orden 25/1985, de 23 de abril<sup>449</sup> y en la que, incluso, se alude a la naturaleza consuetudinaria de este:

No se requiere autorización especial para el paso de buques de guerra extranjeros por el mar territorial español, en el que están obligados a respetar el paso inocente, con arreglo a las normas consuetudinarias del derecho internacional (norma 11).

35. B) Ahora bien, la misma LENM ha señalado en forma previa, que los buques propulsados por energía nuclear (sin más condiciones, matices o limitaciones) deben entrar y estar en puertos españoles o navegar por el mar territorial de acuerdo con las disposiciones de la Ley sobre Energía Nuclear de 1964, lo que implicará, como comentaremos enseguida, limitaciones del derecho de paso inocente de este tipo de buques. Dice, en efecto, la LENM:

Sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los buques de Estado, el régimen de navegación y de entrada y estancia en puerto de los buques de propulsión nuclear se regirá por lo dispuesto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear, y por los tratados internacionales que resulten aplicables<sup>450</sup>.

---

448 Respecto de buques de guerra, no se contempla, entonces, autorización o notificación previa para el paso por el mar territorial, aunque sí (por ser cuestión distinta y en la que, como advertimos, no entraremos) autorización en el caso de que uno de estos buques pretenda entrar en aguas interiores o en puertos españoles (art. 56, LENM).

449 "Por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español en tiempo de paz", *Boletín Oficial del Estado*, n.º 115, de 14 de mayo de 1985, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1985-8710>].

450 Artículo 13, LENM.

El artículo 13 reproducido, obsérvese, alude, en primer lugar, tanto al régimen “de entrada y estancia en puerto” como al “régimen de navegación”; y se refiere, en segundo lugar, a los “buques de propulsión nuclear”, pero no a los buques que porten, en su caso, armamento nuclear. Dicho artículo, además, permite incluir a los buques de guerra extranjeros propulsados por energía nuclear.

A tenor pues de la LENM, los buques de guerra extranjeros, salvo los propulsados con energía nuclear<sup>451</sup>, pueden navegar por el mar territorial español de acuerdo con el derecho de paso inocente. Pero los buques de guerra extranjeros de propulsión nuclear no pueden ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial español, a tenor de la Ley de Energía Nuclear –en adelante LEEN–, dice así sobre el derecho de paso inocente: “Se considera como excepción al derecho de ‘tránsito inocente’ el paso por aguas jurisdiccionales españolas de los buques nucleares...”<sup>452</sup>. Y se advertirá que, en virtud del artículo 69 de la misma ley, la referencia los buques nucleares incluye los buques de guerra.

Los buques, pues, que empleen como fuerza motriz un generador nuclear, en su régimen de paso por el mar territorial español, estarán sujetos a las disposiciones del capítulo XI de la ley en comento que, entre otros requisitos, establece:

Las autoridades marítimas nacionales podrán realizar inspecciones de los buques nucleares dentro de las aguas territoriales y verificar sus condiciones de seguridad y funcionamiento antes de que los mismos sean autorizados a entrar en puerto o a transitar por dichas aguas<sup>453</sup>.

Pero más aún, el artículo 77 de la LEEN (casos de “arribada forzosa”) precisa que los buques de guerra extranjeros sujetos a la ley son los que empleen “generadores nucleares de fuerza motriz o que posean armamento nuclear”.

---

451 Que se regirán por la Ley 25/1964, de 29 de abril, *Boletín Oficial del Estado*, n.º 107, de 4 de mayo de 1964, “Sobre energía nuclear”, 4 de mayo de 1964, pp. 5.688 a 5.696, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/pdf/1964/BOE-A-1964-7544-consolidado.pdf>].

452 *Ibíd.*, artículo 70.

453 *Ibíd.*, artículo 74.

En virtud de los artículos 69 a 80 de la LEEN, la navegación por el mar territorial español de los buques de guerra extranjeros que empleen como fuerza motriz un generador nuclear o que estén dotados con armas nucleares<sup>454</sup> deben atenerse a ciertas exigencias<sup>455</sup> que no “están” en el derecho de paso inocente. De ahí, sin duda, que la LEEN advierta, como hemos apuntado antes, que el paso de los buques nucleares (de guerra o no de guerra, pero los de guerra también) por aguas jurisdiccionales españolas “se considera como excepción al derecho de ‘tránsito inocente’”<sup>456</sup>.

No obstante, la propia LEEN excluye la aplicación “a los buques de guerra” (y también a “las aeronaves militares”) de la limitación de mayor peso sobre el “derecho de paso inocente”, la del artículo 74 ya citado, que permitiría “inspeccionarlos” “dentro de las aguas territoriales”. Lo cual implica, en una interpretación natural de los términos empleados, que los “buques de guerra extranjeros” propulsados o no por energía nuclear y, en su caso, con armas nucleares a bordo, no podrán ser “inspeccionados”.

36. En conclusión, la LENM incluye su interpretación conjunta con la LEEN a la que se remite en el caso de los buques de propulsión nuclear, la navegación por el mar territorial español de los buques de guerra extranjeros queda regulada de la siguiente forma: Los buques de guerra extranjeros ejercerán en el mar territorial español el derecho de paso inocente; y los buques de guerra extranjeros que empleen generadores nucleares como fuerza motriz o, en una interpretación de buena fe y sentido común de las disposiciones normativas nacionales aplicables, posean armamento nuclear (aunque no sean propulsados por energía nuclear) deben navegar por el mar territorial español de acuerdo con los preceptos de la LEEN, que establece ciertas exigencias a la navegación no previstas en el concepto de derecho de paso inocente, aunque estos no podrán, en concreto, ser “inspeccionados” durante su tránsito por el mar territorial español.

---

454 *Ibíd.*, artículos 69 y 77.

455 *Precisándose* estas en los artículos 69 a 80 del mencionado texto legal.

456 *Ibíd.*, artículo 70.



37. La LENM, por lo demás, asume la esencia de la normativa española ya existente en la materia. Así, la Orden 25/1985, de 23 de abril, del Ministerio de Defensa ya citada, por la que se aprueban las normas para la escala de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempos de paz, reconoció en su apartado 11 el paso inocente de barcos de guerra extranjeros por el mar territorial español (*supra*, párrafo 35).

No obstante, la Orden matiza en el caso de buques de guerra extranjeros de cierto tipo: “Su aplicación a los buques de armamento o propulsión nuclear se entenderá sin perjuicio de la normativa específica aplicable a tales buques”<sup>457</sup>. Esto es, la LEEN antes comentada debe entenderse como “la normativa específica aplicable” a los buques de guerra extranjeros de armamento o propulsión nuclear.

Es verdad que el derecho “vivo” se apartaba del “escrito” en relación con este tipo de buques, pues en la práctica se eludía la aplicación de la LEEN, reconociéndose el derecho de paso inocente de todo buque de guerra extranjero; se ha llegado incluso a sospechar si la Orden Ministerial de 1985 no fue en realidad “un intento legal para soslayar la aplicación de la tantas veces citada pero tan ignorada ley<sup>458</sup>”. De hecho, la política del Gobierno español, posterior a la Orden de 1985, fue la de “no preguntar” a los barcos extranjeros durante su tránsito por aguas españolas o para su acceso a puertos españoles, si llevaban o no a bordo armamento nuclear, en particular (por lo que enseguida veremos por qué) a los buques de guerra de Estados Unidos (e incluso de otros Estados miembros de la OTAN); posición que tuvo su eco, incluso, en la prensa nacional<sup>459</sup>. No obs-

---

457 *Ibíd.*, apartado 12.

458 DÍEZ-HOCHTLEITNER RODRÍGUEZ. “Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles”, cit., pp. 554 y 561. Habida cuenta de que la Orden Ministerial de 1985 remite a “la normativa específica aplicable”, el tránsito por el mar territorial español y el acceso a los puertos españoles de los buques propulsados por energía nuclear o que lleven armas nucleares (apartado 12, cit.), parecen excesivas sospechas de ese cariz.

459 Por ejemplo, diario *El País* de 2 de febrero de 1987 (p. 12); 19 de marzo de 1988 (p. 12); 17 de abril de 1988 (p. 18); 26 de abril de 1988 (p. 19); 21 de abril de 1988 (p. 9); 28 de abril de 1988 (p. 8); 30 de abril de 1988 (pp. 1, 12, 15), disponibles en [<https://elpais.com>].

tante, lo cual la reafirmación, como no podía ser de otro modo, que la LENM ha hecho de la normativa anterior, en particular insistiendo en la sujeción a la LEEN de los buques propulsados por energía nuclear o que posean armamento nuclear, debería ser determinante en esta cuestión.

Ítem más. En el caso de las relaciones entre España y los Estados de la OTAN<sup>460</sup>, en virtud de los acuerdos normalizados que existen en el seno de dicha organización<sup>461</sup>, de la que por lo demás y como es sabido, forma parte Estados Unidos, no se exige información alguna a estos buques cuando hagan escala en España<sup>462</sup>.

Del mismo modo, España tiene un acuerdo específico con Estados Unidos que regula en forma expresa que el acceso a los puertos españoles y las escalas de buques de la Armada de Estados Unidos (pero no se aborda la navegación o el paso por el mar territorial, salvo, como veremos, en el caso de los submarinos), lo que incluye los propulsados por energía nuclear o con armas nucleares, se llevará a cabo no conforme al derecho español (LENM y, por remisión, en el supuesto de los buques nucleares o con armamento nuclear, LEEN), sino de acuerdo con lo prescrito en el Anexo 3 (Normas complementarias sobre escala de buques) del Acuerdo entre el Reino de España y los Estados Unidos de América<sup>463</sup>. El Convenio fue modificado mediante el Protocolo de enmienda de 10 de abril de 2002

---

460 Ya que la Orden 25/1985 (art. 12.2.c, cit.) determina que cuando nuestro país tenga acuerdos específicos en la materia, estos serán los aplicables.

461 OTAN STANAG 1100, "Procedure for visits to NATO and NON-NATO armed forces by naval ships of NATO Nations", cit., implantado en España desde el 1.º de julio de 1997. Véase, al respecto, PABLO ANTONIO FERNÁNDEZ SÁNCHEZ. "La controversia sobre la titularidad jurídico-internacional de los espacios marítimos adyacentes a Gibraltar", *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LXVII, n.º 2, julio-diciembre de 2015, pp. 13 a 47, disponible en [[http://redi.ene-estudio.es/wp-content/uploads/2017/09/2\\_estudios\\_fernandez\\_sanchez\\_controversia\\_titularidad.pdf](http://redi.ene-estudio.es/wp-content/uploads/2017/09/2_estudios_fernandez_sanchez_controversia_titularidad.pdf)], pp. 35 y 36.

462 Ahora bien, España presentó una reserva en este Acuerdo respecto de Gibraltar, ya citada.

463 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 108, de 6 de mayo de 1989, "Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa, anejos y canjes de notas anejas al mismo, hecho en Madrid el 1.º de diciembre de 1988, pp. 13.325 a 13.345, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1989/05/06/pdfs/A13325-13345.pdf>].

y de 10 de octubre de 2012; el primero<sup>464</sup>, incluye dos modificaciones del Anejo 3 citado, una de las cuales se refiere a los submarinos<sup>465</sup>. La prevalencia del convenio con Estados Unidos en el caso del acceso a puerto y escalas de los buques de la Armada de ese país sobre el derecho español (LENM y, por remisión, LEEN), viene avalado por el derecho internacional, sí, pero también y de manera específica por la propia LENM: “La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España [...] que regulen la misma materia”<sup>466</sup>. Añadiéndose: “En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma”<sup>467</sup>.

38. Por tanto, ese Código de la Navegación Marítima al que nos hemos referido antes (párrafo 2) que el párrafo 1 de la disposición final novena de la LENM reclama, debería, sí, “regularizar, aclarar y armonizar”, “en un único texto” las normas aplicables al tránsito por el mar territorial español de los buques de guerra extranjeros, incluidos los propulsados por energía nuclear o que portan armas nucleares.

#### IV. Sobre el desenlace de la ley de navegación marítima

39. Es esta pues, una importantísima ley que permite pasar de una regulación fragmentaria, cuyas raíces se hunden en el Código de Comercio de 1885, a un texto unificado que se inspira en el derecho

---

464 *Boletín Oficial del Estado*, n.º 45, 21 de febrero de 2003, “Protocolo de enmienda del Convenio de Cooperación para la defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de América, de 1.º de diciembre de 1988, hecho en Madrid el 10 de abril de 2002”, pp. 7.215 a 7.227, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/2003/02/21/pdfs/A07215-07227.pdf>].

465 El artículo 46, *ibíd.*, sustituye el párrafo 13 del anejo 3 del Protocolo dice así: “13. En su paso por el mar territorial de la otra Parte, los submarinos deberán navegar en superficie, enarbolando su pabellón, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar”, p. 7.223.

466 Artículo 2.º numeral 1, LENM.

467 *Ibíd.*, artículo 2.º numeral 2.

internacional del mar en vigor y se adapta a las realidades del transporte marítimo del siglo XXI.

40. Y solo es el principio, pues la labor debe continuar en ese Código de Navegación Marítima que la disposición final novena de la LENM previó para su adopción en un plazo de tres años (*supra* párrafo 2). Bueno, llevamos cinco ya<sup>468</sup>, pero “confiemos que no haya [esta vez] que esperar 130 años<sup>469</sup>”.

41. La tarea sigue en la lista de las cuestiones pendientes que sería deseable que nuestro Gobierno acometiera. Centrándonos en cuestiones básicas de derecho del mar, lo cierto es que la LENM sigue resultando vaga y acaso no muy acertada en algunos aspectos. Ya se ha aludido, por ejemplo, a la complejidad de las relaciones entre esta y otras normas internas, entre ellas la también LEEN, o la insuficiente referencia al estrecho de Gibraltar (y la omisión de otros estrechos, incluso), que tan importante valor estratégico tienen para España, para los que el legislador se conformó con un simple reenvío a la Convemar.

El futuro Código debería fijarse como fin prioritario ordenar y sistematizar las numerosas normas sobre derecho del mar que han sido reguladas en virtud de convenios específicos en los que España es parte y que afectan a multitud de temas (piratería, terrorismo, tráfico de personas, contaminación marina, patrimonio cultural...). Como se afirma en el Preámbulo de la ley, ese parecía ser uno de los objetivos buscados, pues se pretendía con ella (así se afirma):

---

468 En 2015, aparece publicada en el *Boletín Oficial del Estado* una recopilación legislativa en el ámbito de la navegación marítima y aérea. Nos referimos al denominado Código de Derecho de la Navegación Marítima y Aérea, cuya selección y ordenación corrió a cargo de ALFONSO MARTÍNEZ-ECHEVARRÍA y GARCÍA DUEÑAS y CECILIO MOLINA HERNÁNDEZ. *Código de derecho de la navegación marítima y aérea*, Madrid, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2015, edición actualizada a 6 de mayo de 2019. No se trata, debe aclararse (por si algún navegante en la red despistado incurre en el error) del texto reclamado por la Disposición Final Novena (párrafo 1) de la LENM.

469 RAMÓN ROMERO. “La Ley de Navegación Marítima. Ley 14/2014, una regulación definitiva para el mundo marítimo”, en *Tema de Portada*, n.º 37, otoño 2015, pp. 13 a 15, disponible en [[https://app.mapfre.com/documentacion/publico/en/catalogo\\_imagenes/grupo.do?path=1086184](https://app.mapfre.com/documentacion/publico/en/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1086184)].

... acabar con la criticada dualidad de regulaciones existentes en muchos ámbitos de esta materia en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otro, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos.

Como la propia ley reconoce, el método para hacerlo fue “la remisión a los convenios vigentes en cada materia”, fórmula cómoda desde un punto de vista legislativo, pero acaso no la más adecuada en aras de la seguridad jurídica y para facilitar la tarea de los operadores jurídicos encargados de interpretarla y aplicarla.

## Bibliografía

AGYEBENG, WILLIAM K. “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea”, *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.º 2, 2006, pp. 371 a 399, disponible en [<https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1672&context=cilj>].

BENDECK-OLIVELLA, JORGE. *El galeón perdido. ¿Dónde está el San José?*, Bogotá, Villegas Editores, 2003.

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 107, de 4 de mayo de 1964, Ley 25/1964 de 29 de abril, “Sobre energía nuclear”, 4 de mayo de 1964, pp. 5.688 a 5.696, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/pdf/1964/BOE-A-1964-7544-consolidado.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 307, de 24 de diciembre de 1971, “Convención sobre el mar territorial y la zona contigua”, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958, pp. 20.882 a 20.884, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/24/pdfs/A20882-20884.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 308, de 25 de diciembre de 1971, “Convenio sobre la ‘plataforma continental’ hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958”, pp. 20.943 y 20.944, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/25/pdfs/A20943-20944.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 309, de 27 de diciembre de 1971, “Convención sobre la alta mar hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958”, pp. 20.994 y 20.997, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/27/pdfs/A20994-20997.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 309, de 27 de diciembre de 1971, “Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958”, pp. 20.997 y 20.999, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/27/pdfs/A20997-20999.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 159, de 4 de julio de 1975, Instrumento de Ratificación del Convenio entre España y Francia sobre Delimitación del Mar Territorial y de la Zona Contigua en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña), hecho en París el 29 de enero de 1974, p. 14.519, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1975/07/04/pdfs/A14519-14519.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 7, de 8 de enero de 1977, Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial, pp. 373 y 374, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1977/01/08/pdfs/A00373-00374.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 234, de 30 de septiembre de 1977, Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca, pp. 21.743 a 21.747, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1977/09/30/pdfs/A21743-21747.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 115, de 14 de mayo de 1985, Orden 25/1985, de 23 de abril, “Por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español en tiempo de paz”, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1985-8710>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 108, de 6 de mayo de 1989, “Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa, anejos y canjes de notas anejas al mismo, hecho en Madrid el 1.º de diciembre de 1988, pp. 13.325 a 13.345, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1989/05/06/pdfs/A13325-13345.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 307, de 14 de febrero de 1997, “Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982”, pp. 4.966 a 5.055, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/1997/02/14/pdfs/A04966-05055.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 45, 21 de febrero de 2003, “Protocolo de enmienda del Convenio de Cooperación para la defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de América, de 1.º de diciembre de 1988, hecho en Madrid el 10 de abril de 2002”, pp. 7.215 a 7.227, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/2003/02/21/pdfs/A07215-07227.pdf>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 55, de 5 de marzo de 2009, Instrumento de Ratificación de la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, hecho en París el 2 de noviembre de 2001, pp. 22.706 a 22.721, disponible en [[https://www.boe.es/eli/es/ai/2001/11/02/\(1\)/dof/spa/pdf](https://www.boe.es/eli/es/ai/2001/11/02/(1)/dof/spa/pdf)].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 180 de 25 de julio de 2014, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>].

*Boletín Oficial del Estado*, n.º 258, de 28 de octubre de 2015, Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre de 2015, sobre privilegios e inmunidades de los Estados extranjeros, las organizaciones internacionales con sede u oficina en España y las conferencias y reuniones internacionales celebradas en España, pp. 101.299 a 101.320, disponible en [<https://www.boe.es/boe/dias/2015/10/28/pdfs/BOE-A-2015-11545.pdf>].

BOU FRANCH, VALENTÍN ENRIQUE. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, n.º 11, 1994, pp. 93 a 135, disponible en [<http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/57937/035443.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].

BOU FRANCH, VALENTÍN ENRIQUE. *La navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos internacionales y las aguas archipelágicas en tiempos de paz*, Madrid, Colegio Oficial de la Marina Mercante de España, 1994, disponible en [<http://roderic.uv.es/handle/10550/58020>].

CEPILLO GALVIN, MIGUEL ÁNGEL. “El dispositivo de separación del tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar”, en JOSÉ MANUEL SOBRINO HEREDIA (dir.). *La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, vol. II, Nápoles, Editorial Scientifica, 2014, pp. 731 a 745.

DE YTURRIAGA BARBERÁN, JOSÉ ANTONIO. *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1993.

DÍEZ-HOCHTLEITNER RODRÍGUEZ, JAVIER. “Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 38, n.º 2, 1986, pp. 543 a 569.

DÍEZ-HOCHTLEITNER RODRÍGUEZ, JAVIER. “Maritime zones under sovereignty and navigation”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, 2017, pp. 239 a 251.

ESPALIÚ BERDUD, CARLOS y RAFAEL CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por el mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 57, n.º 2, 2005, pp. 777 a 798.

ESPÓSITO MASSICCI, CARLOS. “Inmunidades respecto de los buques de guerra y aeronaves de Estados extranjeros”, en JOSÉ MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES (dir.). *La Ley Orgánica 16/2015 sobre privilegios e inmunidades: gestión y contenido*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, 2016, pp. 339 a 353.



FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, PABLO ANTONIO. "La controversia sobre la titularidad jurídico-internacional de los espacios marítimos adyacentes a Gibraltar", *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LXVII, n.º 2, julio-diciembre de 2015, pp. 13 a 47, disponible en [[http://redi.ene-estudio.es/wp-content/uploads/2017/09/2\\_estudios\\_fernandez\\_sanchez\\_controversia\\_titularidad.pdf](http://redi.ene-estudio.es/wp-content/uploads/2017/09/2_estudios_fernandez_sanchez_controversia_titularidad.pdf)].

FOREIGN AFFAIRS COMMITTEE. "Gibraltar: time to get off the fence", de 24 de junio de 2014, disponible en [<https://publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmfaff/461/46108.htm>].

GALDORISI, GEORGE V. y KEVIN R. VIENNA. *Beyond the Law of the Sea-New Directions for U.S. Ocean Policy*, Connecticut-London, Praeger-Westport, 1997.

GÓMEZ DE OLEA BUSTINZA, PABLO. "Aspectos internacionales y proyectos existentes", en JOSÉ ANTONIO JÁUDENES LAMEIRO (COORD.). *Consideraciones sobre los estatutos de las Fuerzas Armadas en actividades internacionales*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998, pp. 53 a 72, disponible en [[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE\\_94\\_EstatutosFAS.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_94_EstatutosFAS.pdf)].

GUTIÉRREZ CASTILLO, VÍCTOR LUIS. "Análisis del sistema de líneas de base español a la luz de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar", en JOSÉ MANUEL SOBRINO HEREDIA (COORD.). *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007, pp. 171 a 198, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/306091270\\_Analisis\\_del\\_sistema\\_de\\_lineas\\_de\\_base\\_espanol\\_a\\_la\\_luz\\_de\\_la\\_Convencion\\_de\\_Naciones\\_Unidas\\_sobre\\_el\\_Derecho\\_del\\_Mar\\_de\\_1982](https://www.researchgate.net/publication/306091270_Analisis_del_sistema_de_lineas_de_base_espanol_a_la_luz_de_la_Convencion_de_Naciones_Unidas_sobre_el_Derecho_del_Mar_de_1982)].

GUTIÉRREZ ESPADA, CESÁREO y MARÍA JOSÉ CERVELL HORTAL. *El derecho internacional en la encrucijada: curso general de derecho internacional público*, 4.ª ed., Madrid, Trotta, 2017.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, Judgment of 27 June 1986, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning territorial and maritime dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*, Judgment of 8 October 2007, numerales 280 y 281, pp. 743 (88) a 745 (90), disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/120/120-20071008-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The Corfu Channel Case*, Judgment of March 25<sup>th</sup>, 1948, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19480325-JUD-01-00-EN.pdf>].



INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. *Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, Request for the prescription of provisional measures, 25 May 2019, disponible en [[https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_26/C26\\_Order\\_25.05.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_26/C26_Order_25.05.pdf)].

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. Case n.º 20, *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, The ARA Libertad Case (Argentina v. Ghana)*, order of 15 December 2012, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-20/>].

“Interpretación uniforme de las normas de derecho internacional que rigen el paso inocente”, Declaración conjunta de los Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, de 23 de septiembre de 1989, en *Boletín del Derecho del Mar*, n.º 14, diciembre de 1989, disponible en [[https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul14sp.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul14sp.pdf)].

JÁUDENES LAMEIRO, JOSÉ ANTONIO (COORD.). *Consideraciones sobre los estatutos de las Fuerzas Armadas en actividades internacionales*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998, pp. 53 a 72, disponible en [[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE\\_94\\_EstatutosFAS.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_94_EstatutosFAS.pdf)].

KRASKA, JAMES. “The ‘ARA Libertad’ [Argentina v. Ghana]”, *American Journal of International Law*, vol. 107, n.º 2, 2013, pp. 404 a 410.

KRASKA, JAMES. “Did ITLOS just kill the military activities exemption in article 298?”, en *EJIL Talk*, Blog del *European Journal of International Law*, 27 de mayo de 2019, disponible en [<https://www.ejiltalk.org/did-itlos-just-kill-the-military-activities-exemption-in-article-298/>].

LACLETA MUÑOZ, JOSÉ MANUEL; JOSÉ LUIS ALMAZÁN GÁRATE y MANUEL ESTEPA MONTERO. *El régimen jurídico de los espacios marinos en derecho español e internacional*, Madrid, Colegio de Ingenieros, Canales y Puertos, 2009, disponible en [<http://www.almazan-ingenieros.es/data/archivo/La%20delimitacion%20de%20los%20Espacios%20Marinos.pdf>].

LÓPEZ MARTÍN, ANA GEMA. “Navigation through the strait of Gibraltar”, *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 21, 2017, pp. 327 a 334, disponible en [[http://www.sybil.es/documents/ARCHIVE/Vol21/22\\_NavigationGibraltar.pdf](http://www.sybil.es/documents/ARCHIVE/Vol21/22_NavigationGibraltar.pdf)].

LOWE, VAUGHAN. “USA/USSR. Uniform interpretation of the rules of international law governing innocent passage”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, vol. 6, n.º 1, January 1991, pp. 73 a 76, disponible en [[https://brill.com/view/journals/ijec/6/1/article-p73\\_6.xml?language=en](https://brill.com/view/journals/ijec/6/1/article-p73_6.xml?language=en)].

LUCCHINI, LAURENT Y MICHEL VOELCKEL. *Les États et la mer. Le nationalisme maritime*, Paris, La Documentation Française, 1978.

MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES, JOSÉ (dir.). *La Ley Orgánica 16/2015 sobre privilegios e inmunidades: gestación y contenido*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Escuela Diplomática, 2016.

MARTÍNEZ-ECHEVARRÍA Y GARCÍA DUEÑAS, ALFONSO Y CECILIO MOLINA HERNÁNDEZ. *Código de derecho de la navegación marítima y aérea*, Madrid, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2015, edición actualizada a 6 de mayo de 2019.

MATEUS-RUGELES, ANDREA. “Comentarios del Observatorio del Derecho Internacional en relación con el galeón San José”, en *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, vol. 9, 2016, pp. 433 a 435, disponible en [<https://revistas.urosario.edu.co/xml/4295/429552773012/html/index.html>].

MATEUS-RUGELES, ANDREA e INGRID RODRÍGUEZ VALENZUELA. “Pecios españoles en aguas colombianas: conjugación entre el patrimonio cultural submarino y la inmunidad jurisdiccional de los Estados”, *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. 29, n.º 2, diciembre de 2016, pp. 253 a 275, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-09502016000200012](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502016000200012)].

MINISTERIO DE DEFENSA ESPAÑOL. *Manual de derecho del mar*, vol. I, 2016, Madrid, Ministerio de Defensa, disponible en [[https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual\\_de\\_derecho\\_del\\_mar\\_vol\\_i.pdf](https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf)].

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. “Articles concerning the Law of the Sea with commentaries”, *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, vol. II, disponible en [[https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf)].

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDADES –ONU–. Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, Ginebra, 29 de abril de 1958, disponible en [<https://www.dipublico.org/10524/convencion-sobre-el-mar-territorial-y-la-zona-contigua-ginebra-29-de-abril-de-1958/>].

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDADES –ONU–. Convención de Ginebra sobre régimen internacional de los puertos marítimos, Ginebra, 9 de diciembre de 1923, disponible en [[http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1687/4/images/4\\_%20Convencion%20y%20Estatuto%20General%20sobre%20el%20Regimen%20Internacional%20de%20Puertos%20Maritimos%20y%20Protocolo%20de%20Firma.pdf](http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1687/4/images/4_%20Convencion%20y%20Estatuto%20General%20sobre%20el%20Regimen%20Internacional%20de%20Puertos%20Maritimos%20y%20Protocolo%20de%20Firma.pdf)].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en [[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convenmar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convenmar_es.pdf)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. “Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation”, disponible en [<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionslist.htm>].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982, “176<sup>th</sup> Plenary meeting”, A/ CONF.62/SR.176, 26 April 1982, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_16/a\\_conf62\\_sr176.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_16/a_conf62_sr176.pdf&lang=E)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982, “117<sup>th</sup> Plenary meeting”, A/CONF.62/SR.177, 19 July 1979, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_12/a\\_conf62\\_sr117.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_12/a_conf62_sr117.pdf&lang=E)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982, A/CONF.62/L.117/corr.1, 14 April 1982, disponible en [[https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdffiles/papers/A\\_CONF.62\\_L.117.pdf](https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdffiles/papers/A_CONF.62_L.117.pdf)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982, “Gabon: amendments, doc A/Conf.62/L.97, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_16/a\\_conf62\\_197.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_16/a_conf62_197.pdf&lang=E)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982, “Malaysia, Morocco, Oman and Yemen: draft articles on navigation through the territorial sea, including straits used for international navigation”, doc. A/CONF.62/C.2/L.16, disponible en [[https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/vol\\_3/a\\_conf62\\_c2\\_l16.pdf&lang=E](https://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_3/a_conf62_c2_l16.pdf&lang=E)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA –UNESCO–. Convención sobre protección del patrimonio cultural subacuático, Conferencia General de la UNESCO, en su 31.<sup>a</sup> reunión, celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001, disponible en [<http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>].

OXMAN, BERNARD H. "The regime of warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea", *Virginia Journal of International Law*, vol. 24, n.º 4, 1984, pp. 809 a 863, disponible en [[https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1401&context=fac\\_articles](https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1401&context=fac_articles)].

Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas, *Boletín Oficial del Estado*, n.º 81, de 4 de abril de 2007, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-7114-consolidado.pdf>].

REMIRO BROTONS, ANTONIO; ROSA RIQUELME CORTADO, JAVIER DÍEZ HOCHLEITNER, ESPERANZA ORIHUELA CALATAYUD y LUIS PÉREZ-PRAT DURBÁN. *Derecho internacional*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007.

SIMON, LINDSAY. "Providing Certainty at Sea: Clarifying the Rights of Warships in relation to Innocent Passage and Military Operations in the Exclusive Economic Zone", en *ANU College of Law. Legal Studies Research Paper Series*, n.º 19.11, March 26, 2018, disponible en [[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3398643](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3398643)].

SOBRINO HEREDIA, JOSÉ MANUEL (dir.). *La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, vol. II, Nápoles, Editorial Scientifica, 2014.

SOBRINO HEREDIA, JOSÉ MANUEL (coord.). *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007.

TRIBUNAL SUPREMO, SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO. Número 510, Sentencia de 22 de abril de 1990, Ponente: FRANCISCO J. HERNANDO SANTIAGO, disponible en [<https://supremo.vlex.es/vid/-209114635>].

U.S. NAVY JUDGE ADVOCATE GENERAL'S CORPS. Maritime Claims Reference Manual, disponible en [[https://www.jag.navy.mil/organization/code\\_10\\_mcrm.htm](https://www.jag.navy.mil/organization/code_10_mcrm.htm)].

VEGA BARBOSA, GIOVANNY; STEFFANI SEREBRENİK BELTRÁN y MARÍA CAMILA APONTE MARTÍNEZ. "Colombia y la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar: Análisis jurídico frente al dilema de la ratificación", *Revista Chilena de Derecho*, vol. 45, n.º 1, abril de 2018, pp. 105 a 130, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-34372018000100105](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372018000100105)].

WECKEL, PHILIPPE. "TIDM, jugement d'incompétence dans l'affaire du navire *Louise* (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Espagne)", en *Sentinelle. La page hebdomadaire d'Informations Internationales*, Bulletin n.º 350, 2 de junio de 2013.

capítulo

V

Propuesta para la  
regulación del derecho de  
paso inocente en el mar  
territorial colombiano

*Fabián Ramírez Cabrales  
Jaime Rodrigo de Larrucea  
José Alejandro Machado Jiménez*



Como se puede deducir de las conclusiones expuestas en capítulos anteriores, para las relaciones jurídicas que surgen a partir de la travesía de un buque en paso inocente, es al Estado ribereño a quien, como sujeto del derecho internacional y ente soberano, le corresponde crear y mantener de forma activa su propia administración marítima. A causa del ejercicio de estas potestades orgánicas del Estado, se traba una relación jurídica que presenta dos extremos opuestos: el buque, que para el caso detenta la condición de particular y la administración marítima, que es la administración pública. Para el ejercicio del derecho de paso inocente, la condición de particular la detenta el buque extranjero por el hecho de que la travesía de este se da en las aguas jurisdiccionales de un Estado distinto al del pabellón que enarbola y por hacer uso y disfrute de su libertad de navegación<sup>470</sup>. En esta relación especial, a la administración marítima le corresponde ordenar para incidir de manera restrictiva en algunas de las actividades de particulares (buques) extranjeros ante el Estado ribereño, por otra parte, al buque le corresponde ajustarse a las condiciones de regulación y características específicas del espacio marítimo que usa.

## **I. Ámbitos de regulación en el derecho de paso inocente**

La ordenación de la travesía de los buques extranjeros en paso inocente integra tanto el derecho del mar como las normas internas del Estado ribereño de rango legislativo y administrativo. En la in-

---

470 Como se explicó en el capítulo sobre los buques, la condición y la universalidad jurídica que detenta este bien implica la comparecencia de múltiples sujetos, que para cada caso, son tenidos también como particulares en relación con la administración pública.

tegración de estos dos ámbitos jurídicos surgen instrumentos de ordenación especiales que permiten el desarrollo de la intervención de la administración del Estado ribereño en la travesía del buque. Estos instrumentos son actos administrativos que pueden tener contenido general o particular, a través de los cuales se regulan las relaciones marítimas.

Lo anterior dado que de los principales avances significativos que existen en el reconocimiento jurídico de las relaciones marítimas y de las intervenciones de las administraciones en cada una de las materias, es que surgen dos ámbitos de regulación: el de la seguridad marítima (conocido como *safety*), y el de la protección y defensa (conocido como *security*).

La seguridad marítima comprende la satisfacción de las necesidades y el mantenimiento de las condiciones para que el buque, los sujetos relacionados con el mismo y su personal operativo-logístico realicen la navegación en cumplimiento de las reglas pero además, que implementen prácticas que propendan por lograr prevenir eventuales daños tanto a bienes individuales como a bienes colectivos<sup>471</sup>.

La protección y defensa comprenden las medidas para que, tanto el Estado ribereño –representado en la administración marítima–, como los sujetos relacionados con el buque<sup>472</sup>, reconozcan e integren acciones para prevenir y responder, dentro del orden jurídico nacional e internacional, a las principales amenazas que en el dominio marítimo afectan la paz y la seguridad. Por tanto, comprende en su mayor parte una regulación de índole restrictivo de libertades y de orden punitivo sobre actividades más o menos generalizadas promovidas y realizadas por actores perturbadores del orden des-

---

471 Sobre la evolución que se presenta en este concepto de seguridad marítima (*safety*) puede consultarse JAIME RODRIGO DE LARRUCEA. "Hacia una teoría general de la seguridad marítima". Discurso ingreso Dr. JAIME RODRIGO DE LARRUCEA, Real Academia de Doctores y respuesta, Barcelona, Colegio Real de la Academia de Doctores, 2015, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/26271/DISCURSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>]; así mismo, id. *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Barcelona, Marge Books, 2015.

472 En situaciones básicas, la doctrina reconoce como sujetos relacionados con el buque al armador, naviero y capitán. Cfr. JUAN LUIS PULIDO BEGINES. *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015.

de los océanos hacia los distintos territorios de los Estados<sup>473</sup>. Por ejemplo, en el informe del Secretario General de Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar de 2008, se presenta un resumen de las amenazas que de modo común se pueden todavía presentar: 1. Piratería; 2. Actos terroristas; 3. Tráfico de armas y armas de destrucción masiva; 4. Tráfico ilícito de narcóticos; 5. Engaño y tráfico de personas por mar; 6. Pesca ilegal no declarada y no reglamentada; 7. Daños intencionales e ilegales al medio marino<sup>474</sup>; y en forma creciente, las ciberamenazas.

Además, existen múltiples maneras para que en la administración marítima las autoridades habilitadas ejerzan sus potestades de forma general, en especial, en lo que corresponde con la expedición de actos administrativos de carácter general, como son la promulgación de órdenes, directivas, circulares y reglamentos en cumplimiento de la Constitución y de las leyes.

En Colombia, para los actos administrativos de carácter y contenido general, la Constitución Política determina que tanto la creación como la expedición de tales normativas no puede desconocer los principios de división de poderes, la especificidad de las materias, los parámetros que mantienen el principio de legalidad y la armonía normativa; también el ámbito de las competencias que tienen cada uno de los órganos de los poderes públicos<sup>475</sup>, excluyendo de la reglamentación aquellos asuntos que, por ser de competencia

---

473 Sobre la evolución presentada en este concepto de protección y defensa (*security*) puede consultarse CHRISTIAN BUEGER. "What is maritime security?", en *Marine Policy*, vol. 53, March 2015, pp. 159 a 164, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/270107474\\_What\\_is\\_maritime\\_security](https://www.researchgate.net/publication/270107474_What_is_maritime_security)].

474 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. "Los océanos y el derecho del mar", 63.º período de sesiones, Informe del Secretario General, Documento A/63/63, de 10 de marzo de 2008, New York, disponible en [<https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=48da25302>].

475 Constitución Política de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)], artículos 113, 115, 136 numeral 1, 150 y 158. Lo anterior también se encuentra recogido en la doctrina reiterada de la Corte Constitucional colombiana. Ver por ejemplo, Sentencia C-953 de 14 de noviembre de 2007, M. P.: MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/C-953-07.htm>]; Sentencia C-135 de 17 de marzo de 2016, M. P.: LUIS ERNESTO VARGAS SILVA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-135-16.htm>].



legislativa reservada, deben ser regulados por la ley, o que por pertenecer a una regulación técnica de una disciplina más especializada deban ser remitidos al conocimiento de un órgano, que incluso es posible se encuentre fuera de la administración pública del Estado, pero que tenga el deber de atender y satisfacer las necesidades de orden legal tratadas en cada uno de los asuntos<sup>476</sup>.

También dentro de la normativización del derecho colombiano está presente la distinción entre regulación y reglamentación de una situación jurídica<sup>477</sup>. Para el derecho colombiano, la regulación viene a ser la creación y el reconocimiento originario en la normativa de situaciones jurídicas, de parte de quienes las expiden en uso de las facultades constitucionales, tanto en el ámbito legislativo como en el ámbito ejecutivo. En cambio, la reglamentación parte del reconocimiento de una regulación previa por la ley, que no puede llegar a

---

476 Es el caso de organizaciones que tradicionalmente elaboran formularios que son adoptados de manera homogénea por grupos de empresarios en sus negocios y organizaciones internacionales en sus recomendaciones como, por ejemplo, la Asociación de Armadores del Mar Báltico –BIMCO–; se trata de la asociación de navieros más importantes del mundo: pólizas, conocimientos de embarque, contratos de fletamento y todo lo que conforma el denominado “derecho de los formularios”, cfr. PULIDO BEGINES. *Curso de derecho de la navegación marítima*, cit., p. 214.

477 Sobre la diferencia entre regulación y reglamentación, se toma como base la explicación que ofrece el Consejo de Estado, cuando a través de una consulta que el Gobierno nacional hace sobre cómo la jurisprudencia en Colombia diferencia ambos ámbitos, responde que la regulación puede ser tomada de forma general y amplia como “todo aquello que puede catalogarse como normatividad”, pero también puede referirse a la función reguladora que hace el Estado cuando interviene en cualquier género de actividades económicas mediante actos administrativos de contenido general o particular, no necesariamente emanados del Congreso de la República, sino por cualquier otra autoridad (las actividades marítimas entran dentro de este género de actividades económicas). En cambio, la reglamentación comprende “un conjunto de disposiciones jurídicas de carácter general y abstracto para la debida ejecución de la ley, a través de las cuales se desarrollan las reglas y principios en ella fijados. Su propósito es señalar aquellos detalles y pormenores necesarios que permiten la debida aplicación de la ley, sin que en ningún caso puedan modificarla, ampliarla o restringirla en cuanto a su contenido material o alcance”. CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto n.º 2291 de 14 de septiembre de 2016, radicación interna, 11001-03-06-000-2016-00066-00, 2291, C. P.: EDGAR GONZÁLEZ LÓPEZ, disponible en [[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=jurcol&document=jurcol\\_e2b5bc0e3031406682d2707e9fce4f4d](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=jurcol&document=jurcol_e2b5bc0e3031406682d2707e9fce4f4d)]. Lo anterior es brevemente explicado en JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA. *Compendio de derecho administrativo*, Bogotá, Externado, 2017, pp. 552 a 555.

modificarse a través de la reglamentación, sino que la desarrolla hacia situaciones más específicas, desde las competencias que, ejercidas de manera estricta, permiten a la autoridad administrativa expedir normas para hacer cumplir los asuntos comprendidos en la regulación. La reglamentación es, en palabras del Consejo de Estado, “un acto complementario” que “facilita la inteligencia y entendimiento de la ley por parte de la administración y los ciudadanos”, y no es procedente el ejercicio de las facultades reglamentarias cuando “la ley establece disposiciones precisas y claras que no demandan una regulación adicional para que sea posible su ejecución”. También pueden tener naturaleza de reglamento aquellos actos generales y abstractos que contengan ordenes, prohibiciones y sanciones<sup>478</sup>. La Constitución Política de Colombia señala que el Presidente de la República tiene potestad reglamentaria respecto de los actos que permitan el ejercicio de sus funciones constitucionales, que comprenden todos los asuntos que sean necesarios para hacer cumplir las leyes<sup>479</sup>.

Pero también la tienen aquellos otros órganos públicos a los que las leyes les atribuyen tales facultades, bien sea por la índole de sus funciones o competencias, o bien porque la misma Constitución o la ley se las concede de manera expresa<sup>480</sup>. En los asuntos marítimos es necesario considerar que, desde la Constitución Política en Colombia, se les determina a los órganos del Estado cumplir con sus fines esenciales, definidos en el artículo 2.<sup>9481</sup>, dentro de los que se en-

---

478 La Corte Constitucional colombiana en Sentencia C-734 de 26 de agosto de 2003, M. P.: Álvaro Tafur Galvis, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-734-03.htm>], afirma: “un elemento esencial para que se pueda ejercer la facultad reglamentaria es la de la preexistencia de un contenido material legislativo que sirva de base para el ejercicio de dicha potestad”; por parte del Consejo de Estado respecto de las sanciones de índole reglamentaria, puede consultarse: CONSEJO DE ESTADO, SALA PLENA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA. Sentencia 5880, de 13 de abril de 2000, C. P.: JUAN ALBERTO POLO FIGUEROA.

479 Numeral 11, artículo 189 Superior, cit.

480 Así puede observarse en la Constitución Política de Colombia, cit., artículos 300, 305, 313 y 315, que establecen esas facultades para asambleas departamentales, gobernadores, concejos municipales y alcaldes. Pero también la facultad normativa reglamentaria puede estar en cabeza de otras autoridades de administración de origen legal, denominada potestad reglamentaria, “derivada o de segundo grado, residual, subordinada”, que regula aspectos técnicos u operativos.

481 “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados

cuenta mantener la integridad territorial. En esa medida también se entiende que respecto de los asuntos marítimos, ante el derecho de paso inocente de buques extranjeros, demande que las autoridades especializadas actúen con el fin de mantener la integridad territorial, la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo en los asuntos marítimos.

Un ejemplo de facultades reglamentarias concedidas por la ley a una entidad de orden ejecutivo se puede observar cuando la Dirección General Marítima –DIMAR– expide la Resolución 520 de 10 de diciembre de 1999<sup>482</sup> desde la cual se adoptan procedimientos para el control y la vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales. Tal resolución se expide con base en las facultades que el Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984<sup>483</sup> le otorga al Director General Marítimo.

## II. Identificación de los escenarios de regulación en el derecho de paso inocente

El presente estudio se ha propuesto llegar a una regulación base en el ordenamiento jurídico colombiano del derecho de paso inocente de buques extranjeros en aguas territoriales colombianas, para elaborarlo, fue necesario identificar la existencia tanto de asuntos objeto de regulación como aquellos objeto de reglamentación en el derecho de paso inocente. Para este propósito se apropió la siguiente metodología: Un análisis de contenidos sobre las regulaciones que podrían tener incidencia marítima en el derecho colombiano en materia de seguridad marítima, así como en protección y defensa. Esto permitió que estas regulaciones se contrastaran con el principio constitucional colombiano en el sentido que es al Gobierno na-

---

en la Constitución [...] defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”, artículo 3.º de la Constitución Política, cit.

482 *Diario Oficial*, n.º 43.841, de 3 de enero de 2000, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010\\_18.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_18.pdf)].

483 *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

cional a quien le compete dirigir las relaciones internacionales<sup>484</sup>, en especial, en aquellos asuntos de índole limítrofe con otros Estados. Si tomamos en consideración que por este mismo principio constitucional es al Ejecutivo a quien le corresponde tomar medidas respecto al uso del medio marino en ejercicio de los derechos de soberanía territorial, porque ante el derecho internacional, el uso del medio marino incluye en particular el ejercicio de algunas libertades de navegación en el mismo medio, libertades que por supuesto, son objeto de la dirección de las relaciones internacionales en sus múltiples formas. Lo anterior mostró cómo la Constitución colombiana, al especializar el órgano presidencial tanto para la regulación como para la reglamentación de algunas materias marítimas, ha concebido que sea este órgano quien pueda expedir una regulación y reglamentación sin comprometer las competencias legislativas del Congreso de la República.

El anterior principio constitucional, en concreto ante el derecho de paso inocente, se tuvo en cuenta para contrastar: 1. El alcance de las competencias legales –material y formal– de las autoridades que entran en relación frente al instituto del derecho de paso inocente; 2. La identificación de asuntos que han sido regulados por los órganos competentes de otros Estados en materia del derecho de paso inocente, para lo cual se examinaron la totalidad de regulaciones vigentes a la fecha; y 3. La identificación del rango de especialidad de los asuntos que han sido reglamentados por las autoridades administrativas en Colombia con incidencia en las actividades marítimas de buques extranjeros que arriban a las aguas territoriales.

También se ha observado que Colombia como Estado ribereño aplica de manera adaptativa el derecho internacional en materia del derecho de paso inocente, pero en la actualidad carece de una regulación y reglamentación específica y estructurada para las necesidades que demanda la organización del Estado, además del ejercicio de la soberanía en asuntos marítimos. El derecho de paso inocente de buques extranjeros por las aguas territoriales implica revisar las condiciones desde las cuales los buques cumplen con los controles preventivos de buen estado y navegabilidad, y en esa medida, la

---

484 Numeral 2, artículo 189, Constitución Política de Colombia, cit.

regulación y reglamentación que pueda adelantar el Estado colombiano será a partir de las actividades de control que este haga como Estado ribereño y también como rector de puerto.

Lo anterior también se ha analizado desde el planteamiento doctrinal sobre el derecho de paso inocente que ha sido desarrollado en los anteriores capítulos, que permite identificar los siguientes aspectos que requieren regulación y reglamentación, según los escenarios que a continuación estudiamos.

### *A. Escenario de conjugación simultánea de regulación y escenarios de reglamentación*

Esta conjugación surge porque las disciplinas jurídicas que califican las condiciones de ejercicio de este derecho en las actividades marítimas comprenden los niveles de tecnificación precisos de las buenas prácticas, así como a las políticas de los Estados en materia de defensa, protección y seguridad.

Desde la metodología referida se identificaron los siguientes asuntos de conjugación simultánea: 1. Derecho de persecución; 2. Orden de persecución; 3. Atribuciones y funciones del cuerpo de guardacostas; 4. Ingreso y salida al sistema portuario; 5. Acceso y uso de radas; 6. Ejercicios militares con armas; y 7. Escalas del buque extranjero.

### *B. Escenarios de regulación*

Para los escenarios de regulación, se determinan las normas generales que adoptan principios y reglas aplicables de manera específica dentro de un sistema jurídico, que emplean expresiones lingüísticas validadas a través de criterios de corrección endógena, que son además un instrumento útil para quien tiene las responsabilidades de obrar en consecuencia con las necesidades reguladas y en cualquiera que pueda llegar a ser su rol, sea autoridad marítima, capitán de buque o juez.

Si aplicamos la metodología referida antes, a partir de la revisión desarrollada en los anteriores capítulos, se identificaron los campos de regulación que pasamos a detallar.

1. *Derechos y deberes del Gobierno nacional en su rol de Estado ribereño y los respectivos órganos con facultades y responsabilidades:* a. Dar recibo de la notificación; b. Responder en la mayor brevedad posible sobre la solicitud de paso; c. Definir las condiciones desde las cuales se verifica la existencia de reciprocidad aplicables al paso inocente respecto de las políticas de navegación marítima entre los distintos Estados de abanderamiento; d. Incluir en las políticas públicas nacionales en materia de seguridad nacional, protección y seguridad marítima la optimización de los recursos administrativos y logísticos de los órganos del Estado; e. Crear condiciones para que exista seguridad en la navegación a través de la reglamentación de las condiciones en las que se debe desarrollar el tráfico marítimo; f. Establecer controles para el ingreso de buques extranjeros y ayudas a la navegación marítima; g. Proteger cables, tuberías, señales de ayudas; h. Imponer regímenes estrictos que permitan la conservación de los recursos vivos del mar y la protección del medio ambiente marino al regular cualesquiera actividades que les puedan afectar; i. Establecer limitaciones y controles a la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos, en atención a sus intereses soberanos; j. Establecer controles y prohibiciones en materia de aduanas, impuestos, migración y sanidad; k. Imponer regímenes para el desarrollo de operaciones de salvamentos de vidas y de buques; l. Regular sobre la utilización de las aguas interiores, aguas archipelágicas, mar territorial, zona contigua e integral; y m. Crear las condiciones para que los cambios de abanderamiento correspondan con los tiempos que emplean otros Estados y que se reporten en forma oportuna para la consulta abierta de los Estados rectores de puerto.

2. *Derechos y deberes del buque extranjero en paso inocente:* a. Hacer la notificación de su paso por aguas territoriales; b. Solicitar la autorización de su paso por aguas territoriales si corresponde a un buque de Estado; c. Acceder libremente a las aguas territoriales sin detrimento de las condiciones de seguridad de la navegación, la paz y el buen orden del Estado ribereño; y d. Someterse al régimen legal y reglamentario de la navegación en el territorio desde el cual se haga a la mar.

3. *Derechos y deberes de los operadores de puertos con respecto a los buques extranjeros en paso inocente:* a. Celebrar contratos con el buque que detente la condición de paso inocente; b. Cobrar, hacer asegurar y recibir los valores que por sus servicios le corresponda pagar al buque en paso inocente; y c. Efectuar reclamos, interponer recursos administrativos y acciones contenciosas contra la autoridad marítima en los asuntos relacionados con el paso del buque extranjero.

### **C. Escenarios de reglamentación**

A diferencia de la regulación, en donde se determinan normas específicas que facilitan instrumentalmente el cumplimiento de aquellas generales del derecho de paso inocente, al delimitar los campos de acción que tienen las actividades de rango operativo y las competencias de la administración marítima de un Estado, en la reglamentación se conjuga la normatividad técnica elaborada para situaciones específicas y según las competencias legales que tenga quien elabora y expide la reglamentación, la clasificación de la navegación y las buenas prácticas de la marinería regularmente observadas. La normativa reglamentaria se expide y desarrolla con el propósito de que el Estado pueda ejercer un control efectivo sobre los buques y artefactos navales extranjeros que atraviesen las aguas o accedan a los puertos. Las reglamentaciones cambian en función de las necesidades de tráfico no solo comercial, sino también con los cambios que se producen por la mayor o menor incidencia de los intereses océano-políticos del Estado en materia de protección, defensa y también por las posibles condiciones bélicas en que se pueda encontrar este. A continuación, se enumeran algunos de los escenarios de la reglamentación, enunciando ciertas situaciones particulares a considerar en cada uno de ellos.

1. *Conceptos específicos y aplicables al derecho de paso inocente de buques extranjeros para ser definidos según las necesidades que existan en las reglamentaciones:* a. Aguas archipelágicas; b. Buques extranjeros; c. Zona contigua integral; ch. Vías marítimas; e. Protección marítima; d. Seguridad marítima; e. Seguridad nacional; f. Contaminación del medio marino; g. Contaminante; h. Escala del buque; i. Paso no inocente; j. Libre tránsito del buque; k. Rada; l. Residuo peligroso;



m. Siniestro; n. Paso prohibido; ñ. Patrimonio cultural subacuático; o. Patrimonio cultural sumergido; p. Investigación científica marina; q. Territorio marino; r. Territorio costero; s. Riesgo a la defensa y protección de la soberanía; t. Riesgo a la seguridad marítima; u. Inspección al buque extranjero; v. Interrupción de la travesía de buque extranjero; w. Competencias exclusivas; x. Principio de reciprocidad; y. Acceso a puerto; z. Seguridad integral; aa. Detención del buque por la autoridad marítima; bb. Convoy de naves; y cc. Calificación de incidente normal.

2. *Operaciones de control, detención, registro y persecución de naves y demás formas de interdicción marítima operadas por el Cuerpo de Guardacostas a los buques extranjeros según el tipo de buques:* a. Pesqueros; b. Remolcadores; c. Propulsión con motores; d. Propulsión nuclear; e. Propulsión turbinas; f. Propulsión mixta; g. Buques de pasajeros; h. Mercantes sólida; i. Mercantes líquida; j. Mercantes portacontenedores; k. Buques de Estado militares; y l. Buques de Estado no militares.

3. *Trámite de notificación y autorización de travesía de buque extranjero en el paso para buques de Estado.*

4. *Determinación de vías marítimas para buques extranjeros en paso inocente según:* a. Aguas archipelágicas; b. Aguas interiores de territorios continentales; c. Respecto al uso de radas; y d. Respecto al uso de puertos.

### **III. Cuerpo normativo para la regulación del derecho de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial**

La normativización del derecho de paso inocente de buques extranjeros hasta el momento solo aparece enunciada en el artículo 2.º de la Ley 10 de 4 de agosto de 1978<sup>485</sup>, que remite de forma llana a las normas del derecho internacional. Sin embargo, como se observó

---

485 *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].



en el desarrollo de los anteriores capítulos del presente estudio, es necesaria una adopción específica dentro del derecho interno para cada Estado, que desarrolle al menos las condiciones de ejercicio del derecho de paso, esto debido a las múltiples situaciones que se pueden presentar por la travesía de estos buques. Hoy en Colombia se encuentra en preparación la expedición de un código marítimo<sup>486</sup> donde podría caber la regulación base del derecho de paso inocente, sin embargo, se observa que este proyecto propone una normativa que presenta los aspectos más genéricos de una posible normatividad, sin hacer referencia a las situaciones referidas antes<sup>487</sup>.

Aunque la normativa que se propone en este estudio podría llegar a incluirse en ese proyecto de código marítimo, también podría en forma específica hacerse a través de una ley de la República que faculte al Presidente para expedir un decreto con fuerza de ley, en donde se regule de manera específica el derecho de paso inocente de buques extranjeros a través del mar territorial colombiano<sup>488</sup>. A partir del análisis de las funciones del Presidente de la República y para cualquiera de las alternativas mencionadas, se propone expedir la siguiente normativa, luego de aplicar la metodología explicada en el trascurso de este capítulo.

---

486 Ver los antecedentes en el portal de la DIMAR, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/anteproyecto-codigo-maritimo-colombiano>], y cfr., DIMAR. Anteproyecto de ley “Por medio del cual se expide el Código Marítimo Colombiano y se dictan otras disposiciones”, Versión 5.0, 25 de noviembre de 2019, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/32.%20Anteproyecto%20de%20Código%20Mar%C3%ADtimo%20-%20Versión%205.0%20del%2025%20de%20Noviembre%20de%202019\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/32.%20Anteproyecto%20de%20Código%20Mar%C3%ADtimo%20-%20Versión%205.0%20del%2025%20de%20Noviembre%20de%202019_0.pdf)].

487 Respecto a las normatividades expedidas por los Estados para la regulación de este derecho y las prácticas que ellos implementan, se presenta cómo tales corresponden más a sus propios intereses y necesidades, más allá de lo que en instrumentos internacionales como la Convemar hubiera podido alcanzar, así lo anota WILLIAM K. AGYEBENG. “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea”, en *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.º 2, 2006, pp. 371 a 399, disponible en [<https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1672&context=cilj>].

488 Se trata de los decretos con base en una ley expedida por el Congreso que faculta al Presidente de la República, en los términos del numeral 10 artículo 150 de la Constitución colombiana, para: “revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra cámara”.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

NORMATIVA QUE COMPONE EL PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EN USO DE LAS FACULTADES CONCEDIDAS POR EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, REGULA LAS CONDICIONES DE EJERCICIO DEL DERECHO DE PASO INOCENTE DE BUQUES EXTRANJEROS POR EL MAR TERRITORIAL

### CAPÍTULO I DISPOSICIONES PRELIMINARES

#### A. Interpretación de las normas

Artículo 1.º *Objeto del presente decreto.* El objeto de las normas contenidas en la presente regulación comprende, por una parte, establecer los derechos y deberes tanto del Estado colombiano en su condición de Estado ribereño como de los buques extranjeros que ingresan a sus aguas, en donde se ejerce la soberanía colombiana, y precisando los ámbitos del ejercicio de las competencias de las autoridades marítimas colombianas. Por otra parte, establecer las condiciones de ejercicio de los derechos y deberes de los buques extranjeros que ingresan a dichas aguas en paso inocente, sin detrimento de la soberanía nacional, los derechos soberanos calificados ni los compromisos internacionales del Estado colombiano en materias marítimas, ambientales y portuarias.

Artículo 2.º *Definiciones.* Para los efectos de interpretación de las normas objeto de la presente ley, se entenderá por:

1. *Autoridades marítimas:* Son los órganos que, por sus funciones constitucionales y legales, detentan la condición de servidores públicos del Estado y pertenecen a la estructura jerárquica del sector de defensa de la rama Ejecutiva del poder público. Sus funciones se especializan en la regulación y reglamentación de los espacios marinos, costeros y fluviales limítrofes, las actividades marítimas que afecten a estos territorios y la imposición de controles, medidas y sanciones dentro del ámbito de sus competencias legales.
2. *Aeronave militar:* Vehículo con capacidad de desplazarse en el aire que pertenece al patrimonio fiscal de un Estado y lleva los distintivos militares de su país.
3. *Acuerdo internacional:* Es la manera genérica con la que se identifica a cualquier instrumento internacional de orden bilateral o multilateral que tiene ratificación expresa por la ley colombiana y provisto de vigencia para las materias reguladas en el objeto del presente decreto.
4. *Aguas interiores:* Espacio marino o fluvio-marino que existe dentro del límite interior del mar territorial, a partir de la demarcación de las líneas de base que el Estado haya definido para el ejercicio de su soberanía en los mares.

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

5. *Buque o navío*: Toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

6. *Buque extranjero*: Navío abanderado ante un Estado distinto al colombiano o en trámite de este elemento integrador

7. *Buque de Estado extranjero utilizado con fines comerciales*: Navío cuya propiedad u operación pertenece al patrimonio fiscal de un Estado distinto al colombiano y cuya navegación y actividad está destinada principalmente al transporte de cualquier género de mercancías, pasajeros o al suministro de otros servicios marítimos onerosos.

8. *Buque de Estado utilizado con fines no comerciales*: Navío cuya propiedad pertenece al patrimonio público o fiscal de un Estado distinto al colombiano, cuya navegación está destinada al cumplimiento de misiones estrictamente oficiales.

9. *Buque de guerra extranjero*: Navío de Estado extranjero que pertenece a las fuerzas militares de su país con signos distintivos militares de buque de guerra, se encuentra al mando de un oficial de la marina de guerra registrado en el escalafón de oficiales sometidos a la disciplina militar.

10. *Buque escuela extranjero*: Es el buque de Estado extranjero que pertenece a la armada de su país y navega de manera exclusiva para desempeñar labores de instrucción de estudiantes y guardiamarinas adscritos a una institución de formación especializada en asuntos marítimos y de defensa.

11. *Escala*: Es la situación en la que se encuentra un buque público extranjero detenido o fondeado en mar territorial o aguas interiores, o en un sistema portuario.

12. *Mar territorial*: Es una zona adyacente a las costas que proyecta la soberanía colombiana en el mar, fuera del territorio y de las aguas interiores, comprendiendo espacio aéreo, lecho y subsuelo submarino. Se mide desde la línea de baja marea o líneas de base recta hasta doce (12) millas marinas mar adentro.

13. *Buque en paso*: Corresponde a la navegación del buque extranjero por el mar territorial y la zona contigua e integral y para el cual la autoridad marítima todavía no ha verificado su condición de inofensivo o inocente.

14. *Buque en paso inocente*: Corresponde a la navegación del buque extranjero que, apto para transportar personas o cosas y con capacidad de navegación por el mar territorial y la zona contigua e integral, tiene algún incidente normal o de fuerza mayor en la navegación y necesita atravesar

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

por tales espacios, careciendo de posibilidad de ocasionar perjuicios al medio ambiente marino, seguridad o al orden del Estado ribereño; además que, sin llegar a penetrar en las aguas interiores, continúa su rumbo hacia altamar. Solo por fuerza mayor puede llegar a ingresar a las aguas interiores de manera temporal, ocasional e ininterrumpida.

15. *Puerto*: Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios para la navegación, haciendo uso de un área del litoral marino o de la ribera de un río, para que, en condiciones favorables a los buques, sea posible realizar operaciones de embarque, desembarque, cargue y descargue, intercambio de mercancía entre el transporte terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

16. *Rada*: Zona determinada del espacio marino, situada fuera del puerto y controlada por este, en la que los buques pueden fondear.

17. *Reglamento*: Acto administrativo de carácter general en ejercicio de la potestad ejecutiva que una autoridad con competencias prepara y expide, permitiendo que en el desarrollo de las actividades marítimas se optimice el cumplimiento de deberes tanto de servidores públicos como de las personas que desempeñan alguna actividad, profesión u oficio relacionado con dichas actividades.

18. *Soberanía de la nación*: Corresponde al imperio del derecho colombiano sobre las actividades y personas que afecta a las áreas terrestres, costeras, fluvio-marinas y marinas, conforme con el derecho interno y el derecho internacional.

19. *Principio de reciprocidad*: Comprende la igualdad y dignidad de trato en la formulación y aplicación de las regulaciones propias de cada Estado, según correspondan recíprocamente con las que existan y practiquen otros Estados.

20. *Zona contigua*: Área marítima subsiguiente al mar territorial que entrando en altamar, aumenta doce (12) millas náuticas más, sumadas a las previas doce (12) millas del mar territorial, para un total de veinticuatro (24) millas náuticas de área de ejercicio de la soberanía territorial.

21. *Zona contigua integral*: Corresponde a una zona contigua especial en donde los límites exteriores de las zonas contiguas de territorios insulares colombianos se ajustan o amplían con el objetivo de evitar la existencia de figuras y contornos irregulares que dificulten la aplicación práctica de la administración de la seguridad, defensa y el manejo ambiental de tales territorios. La zona integral es definida mediante decreto presidencial,

a partir de facultades concedidas al Presidente de la República por la Constitución y la ley, incluyendo los preceptos de los decretos 1946 de 2013, 1119 de 2014, 1067 de 2015 y las normas que en adelante se establezcan para preservar y proteger los derechos que le corresponden a Colombia en aquellos espacios marítimos.

### *B. Sobre el derecho de paso inocente*

Artículo 3.º *El derecho de paso inocente.* Los buques de todos los Estados gozan del derecho del paso inocente a través de las aguas territoriales colombianas. Sin embargo, ningún buque de guerra extranjero ingresará en el mar territorial de la República de Colombia sin el consentimiento previo del Gobierno nacional.

Parágrafo 1. Si el viaje del buque se realiza en convoy o en una unidad de guerra independiente, para que pueda considerarse inocente el paso, deberá hacerse de manera continua e ininterrumpida y comunicará su ingreso al Estado colombiano.

Parágrafo 2. Ninguna aeronave militar extranjera ingresará o atravesará el espacio aéreo del territorio de la República de Colombia, salvo que, de conformidad con el derecho internacional y con las disposiciones reglamentarias en vigencia de la República de Colombia, antes exista por parte del Gobierno nacional un consentimiento expreso.

Parágrafo 3. El paso será rápido e ininterrumpido. La detención o el fondeo estarán permitidos solo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen para prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro. En esos casos, el capitán del buque informará sin demora a la autoridad marítima de las circunstancias que sobrevienen en la navegación. Pero, una vez que hayan desaparecido las circunstancias que impusieron la necesidad de la detención o el fondeo, el buque extranjero se hará de inmediato de nuevo a la mar, después de haber informado al respecto a las autoridades colombianas. La duración del tiempo límite para la detención y fondeo de los buques se establecerá en los términos y el cumplimiento de las condiciones que reglamentariamente el Gobierno nacional determine.

Parágrafo 4. El Gobierno Nacional regulará el paso de buques extranjeros en determinadas áreas que, por razones de seguridad, requieran la restricción o suspensión de dicho paso.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

### C. Sobre el ejercicio del derecho de paso inocente

Artículo 4.º *Prohibiciones*. El paso de un buque o aeronave se considerará perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Colombia si se realiza sin la autorización previa de la autoridad competente, o cuando se presenten alguna de las siguientes situaciones:

1. Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de la República de Colombia, o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.
2. Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad nacional.
3. Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.
4. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad de la República de Colombia.
5. El lanzamiento desde el buque, el aterrizaje en su cubierta o la subida o bordo de aparatos de vuelo de cualquier tipo.
6. El lanzamiento, aterrizaje o subida a bordo de cualquier dispositivo militar, buzos submarinos, otros vehículos submarinos o cualesquiera otras instalaciones que permitan llevar a cabo investigaciones submarinas.
7. La navegación submarina.
8. El embarco o desembarco de cualquier producto, divisa o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de la República de Colombia.
9. Cualquier acto de contaminación al medio marino especialmente calificado según la reglamentación que para estos efectos expida o se encuentre prevista por el Gobierno nacional.
10. El desarrollo de cualquier forma de actividad de pesca.
11. La realización de actividades de campo para la exploración científica, arqueológica o levantamientos hidrográficos.
12. Toda actividad realizada en contravención de las normas internacionales en materia de comunicaciones y que implique cualquier acción de interceptación a sistemas de información, controles remotos, infraestructura crítica marítima, servicios o instalaciones de la República de Colombia.

13. Actos de propaganda ideológica que afecte la defensa o la seguridad nacional.

14. Cualquier uso del ciberespacio para cometer actos que pretendan intimidar, coaccionar y causar daños con fines fundamentalmente político-religiosos, financiación, guerra psicológica, reclutamiento, comunicación, adoctrinamiento y propaganda en detrimento de la seguridad del Estado colombiano.

15. Cualquier otra actividad que no se relacione de manera directa con el paso o que se realice en contravención de las condiciones establecidas en la presente ley.

Artículo 5.º *Condiciones*. Al ejercer el derecho de paso inocente, el buque deberá observar:

1. Las normas, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas para la seguridad en el mar, que surtan efectos en el mar territorial o en cualquier parte de él.

2. Los reglamentos que para efectos del ejercicio de este derecho el Gobierno expida, y cualquier otra disposición legal o acto administrativo que surta efectos en el mar territorial, zona contigua, zona contigua integral y zona económica exclusiva de la República de Colombia.

#### *D. Suspensión del paso*

Artículo 6.º *Naturaleza*. Es un acto discrecional del Gobierno nacional restringir y suspender el paso inocente mediante actos administrativos de carácter general expedidos con el fin de proteger y defender la seguridad nacional, la convivencia pacífica y el medio ambiente. La suspensión del paso se reglamentará mediante la delimitación de las áreas del mar territorial, zona contigua y zona contigua integral, de manera temporal.

Artículo 7.º *Paso prohibido*. El Gobierno nacional no autorizará el paso por el mar territorial y las aguas interiores a los buques extranjeros que naveguen con integrantes de grupos, movimientos separatistas o insurgentes provenientes de otros Estados. Tampoco autorizará el paso a aquellos buques sobre los que los servicios de inteligencia del Gobierno nacional reporten sospechas que su travesía se realiza con propósitos terroristas o para actividades relacionadas con el narcotráfico.

*E. Normativa complementaria*

Artículo 8.º *Reglamentación*. La Dirección General Marítima –DIMAR– es el órgano del Gobierno nacional que expedirá la normatividad reglamentaria y que permita definir las condiciones que deben tenerse presentes en las situaciones señaladas en la presente ley, para declarar no inocente un paso, interrumpirlo o prohibirlo. También será la reglamentación la que faculte a las demás autoridades marítimas para darle cumplimiento a la presente ley.

*F. Responsabilidad del Estado del pabellón en caso de daño o pérdida*

Artículo 9.º *Responsabilidad internacional*. El Gobierno nacional exigirá la responsabilidad internacional del Estado del pabellón por cualquier pérdida o daño que sufra la Nación como resultado del incumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones relativas a esta ley y otras disposiciones aplicables de derecho internacional, por un buque de guerra u otra embarcación de Estado destinada a fines no comerciales, o por personas que sean miembros de la tripulación de dichos buques y cuando el buque en cuestión haya estado en los puertos, las aguas interiores y el mar territorial de Colombia.

CAPÍTULO II

DERECHOS DEL ESTADO COLOMBIANO Y DEBERES DEL GOBIERNO NACIONAL EN SU ROL DE ESTADO RIBEREÑO, FACULTADES Y RESPONSABILIDADES DE SUS RESPECTIVOS ÓRGANOS EN MATERIA DEL PASO DE BUQUES EXTRANJEROS POR MAR TERRITORIAL

Artículo 10.º En el contenido de los reglamentos que la Dirección General Marítima –DIMAR– expida para precisar las condiciones de ejercicio del derecho de paso inocente de buques extranjeros en aguas jurisdiccionales no podrán dejar de considerar las siguientes situaciones:

1. La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, con la designación o el establecimiento de vías marítimas, condiciones de utilización de los puertos, radas y zonas de fondeo, así como los dispositivos de separación del tráfico.
2. Las condiciones de ingreso de los buques extranjeros, en especial en atención a sus características físicas, derroteros y eventuales averías que presenten.
3. La protección a las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones.
4. La protección de los cables y tuberías.



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

5. La conservación de los recursos vivos del mar.
6. La prevención de las violaciones de las leyes o reglamentos relativos a la pesca.
7. Las condiciones para el otorgamiento de permisos de pesca por personas extranjeras y por medio de buques extranjeros.
8. La protección del medio ambiente marino, la prevención y reducción contra la contaminación originada por la utilización del mar o por el vertimiento de desechos y de otras sustancias.
9. La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos.
10. Los controles y prohibiciones en materia de aduanas, impuestos, migración y sanidad.
11. La detención y el embargo de buques para asegurar el cumplimiento de cualquier norma, reglamento u orden, así como cualquier otra facultad que pueda ser necesaria para lograr ese cumplimiento.
12. Las sanciones por contravenir asuntos reglamentados.
13. La instalación, construcción, funcionamiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras en el mar territorial, incluido el establecimiento de zonas de seguridad alrededor de esas islas, instalaciones o estructuras.
14. La exploración y definición de condiciones de explotación en el mar territorial de recursos energéticos derivados del agua, corrientes y vientos con fines económicos.
15. La seguridad en la investigación, exploración y explotación de los recursos minerales del lecho marino.
16. El salvamento de vidas, la realización de obras subacuáticas y la extracción de recursos del mar.
17. La regulación sobre la utilización de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial, zona contigua e integral.
18. La regulación sobre el uso del ciberespacio durante el ejercicio del derecho al paso inocente de buques extranjeros en aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial, zona contigua e integral.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

19. Los criterios para definir las tarifas de los servicios portuarios con baja onerosidad solo para aquellos buques extranjeros que hayan sufrido por causas sorpresivas una avería simple o particular, merma o mal estado en las condiciones físicas del buque, y que por tal situación, se configure la fuerza mayor para hacer su paso por aguas territoriales.

Artículo 11. La Dirección General Marítima –DIMAR– podrá tomar las medidas que juzgue necesarias para:

1. Impedir el paso a través de las aguas territoriales de cualquier buque extranjero que no acate la presente normativa.

2. Hacer cumplir las sanciones, dentro del marco general de sus competencias, que sobrevengan sobre un buque en derecho de paso inocente.

3. Con apoyo de la Armada de Colombia, evitar el paso de cualquier buque de guerra extranjero que no presente antes la autorización del paso a la autoridad marítima.

4. Hacer cumplir la autorización que exista sobre del tránsito de tropas extranjeras en el mar territorial.

5. Garantizar la seguridad de la navegación al exigir que los buques extranjeros en paso por el mar territorial, utilicen la vía marítima que se designe, respetando el dispositivo de separación de tráfico que se considere.

6. Ordenar la inmediata expulsión de los buques militares extranjeros o los buques de Estado destinados a fines no comerciales que amenacen violación a las normas del derecho colombiano en cuanto a la regulación del paso inocente por el mar territorial.

7. Prevenir y sancionar cualquier actividad que perjudique la paz, la seguridad o el buen orden en los intereses de las República de Colombia, en el mar territorial, zona contigua y zona contigua integral.

Artículo 12. *Suspensión temporal.* El Gobierno nacional suspenderá en forma temporal el paso de buques extranjeros por el mar territorial colombiano, solo si es necesario para la defensa de su seguridad, preservación del medio ambiente o para prácticas de armas. Dicha suspensión solo podrá ejercerse cuando se haya publicado oficialmente por las autoridades competentes el área marítima de suspensión y por un tiempo determinado.

Artículo 13. *Persecución.* Los buques extranjeros no militares podrán ser perseguidos y retenidos cuando la Armada de Colombia/Dirección General Marítima –DIMAR– considere que existen razones para hacerlo por

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

motivo de previa y comprobada infracción de las leyes o las disposiciones reglamentarias nacionales durante la travesía y estadía del buque tanto en las aguas interiores como en el mar territorial, zona contigua y zona integral. También en los casos en los que, al estar tales buques en zona económica exclusiva, amenacen y/o menoscaben los derechos soberanos del Estado colombiano en dicha zona.

Artículo 14. El derecho de persecución se materializa a través de una orden expresa en ese sentido expedida por la Armada de Colombia.

Parágrafo 1. La persecución empezará para el buque extranjero, cuando una de sus lanchas u otras embarcaciones que operan como equipo y utilicen como buque nodriza al buque perseguido, se encuentren dentro de cualquiera de los límites de las aguas interiores o dentro del mar territorial colombiano.

Parágrafo 2. La persecución, mientras no se interrumpa, podrá continuar fuera del mar territorial o en sus zonas contiguas. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido penetre en el mar territorial de su propio país o en el de un tercer Estado.

Parágrafo 3. La persecución podrá emprenderse cuando se menoscaben derechos para los cuales fueron constituidos el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Parágrafo 4. El derecho de persecución previsto en este artículo será ejercido por buques de guerra o aeronaves militares del Estado colombiano destinados para tal fin y que porten sus signos exteriores.

Artículo 15. *Funciones de la Armada Nacional.* Dentro del objeto de la presente regulación, corresponde a la Armada Nacional, a través de la integración estratégica de sus cuerpos y unidades especializadas:

1. Hacer cumplir que el buque enarbole su pabellón, si no lo está haciendo, e indagar acerca de los propósitos cuando se da a la mar en aguas de la República de Colombia.
2. Exigir que un buque cambie su ruta, si esta desemboca en una zona cerrada a la navegación.
3. Detener el buque mediante la señal de parada de máquinas e inspeccionarlo, si no responde a las señales de petición de investigación, cuando se encuentre en una zona cerrada a la navegación o evidencie el no cumplimiento de alguna normativa para darse a la mar dentro de las aguas colombianas.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Parágrafo 1. La inspección del buque comprenderá: la verificación de los documentos pertinentes del buque y de navegación, los documentos de los miembros de la tripulación y los pasajeros, los documentos relativos a la carga y, cuando la normativa internacional lo permita, incluye las otras partes del buque y su cargamento.

Parágrafo 2. Tras la inspección del buque extranjero se dará la boleta de la visita, en donde se consignará alguna o varias de las siguientes situaciones para las cuales se encuentra facultada la Armada Nacional: a. Permitir la navegación por las aguas jurisdiccionales del territorio colombiano, sin que ello implique autorización para el acceso a las aguas interiores o el arribo a puertos; b. Exigirle la salida de las aguas jurisdiccionales; c. Detener el buque para que cumpla con lo establecido en los artículos 28, 29 y 30 de la presente regulación; d. Colocar una tripulación de presa a bordo del buque, cuando sea necesario, para acompañar la travesía de este hasta un puerto o desde un puerto hasta altamar; e. Detener a personas del buque que hayan cometido un delito o que hayan incurrido en actos que conlleven una responsabilidad penal de conformidad con la legislación nacional, siempre y cuando el acto ilícito haya sido cometido en territorio colombiano; y f. Cualquier otra que especifique la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima –DIMAR–.

4. Perseguir y detener en altamar a un buque que haya violado la frontera estatal de Colombia, o aquel buque que haya incumplido las leyes y reglamentos colombianos relativos a la navegación durante su permanencia en aguas territoriales colombianas.

Los requisitos para que tenga validez el derecho de persecución son: a. Que en el momento de iniciarse, el buque extranjero o una de sus lanchas, se encuentre en las aguas interiores, mar territorial, aguas archipelágicas, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental o zonas de seguridad del Estado colombiano, y podrá continuar por fuera de dichos espacios marítimos con la condición de que la persecución no haya sido interrumpida; y b. Que dicha persecución, si se inicia en la zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental o zonas de seguridad, sea por infracción de los derechos para cuya protección se han creado dichas zonas. La persecución será hasta que ese buque ingrese al mar territorial de su propio país o al de un tercer Estado.

5. Controlar y vigilar las condiciones ambientales y de los recursos naturales que puedan llegar a afectarse con la navegación y las actividades marítimas, tanto en los mares como en las zonas costeras, así como la vigilancia, el seguimiento y la evaluación de los fenómenos de contaminación o alteración del medio marino.

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Artículo 16. *Facultades del Cuerpo de Guardacostas*. En materia del paso de buques extranjeros por aguas territoriales colombianas, el Cuerpo de Guardacostas tendrá las siguientes funciones principales:

1. Contribuir a la defensa de soberanía nacional.
2. Controlar actividades pesqueras.
3. Colaborar en la represión del contrabando.
4. Efectuar labores de asistencia y de rescate del mar.
5. Proteger el medio marino contra la contaminación.
6. Proteger a los buques y sus tripulaciones de acuerdo con el derecho internacional.
7. Controlar y prevenir la inmigración o emigración clandestina.
8. Contribuir al mantenimiento del orden público interno.
9. Proteger los recursos naturales.
10. Colaborar en las investigaciones oceanográficas e hidrográficas.
11. Controlar el tráfico marítimo.
12. Colaborar en todas aquellas actividades que los organismos del Estado realicen en el mar.
13. Colaborar con los particulares en las actividades legítimas que se realicen en el mar.
14. Las señaladas reglamentariamente.

Artículo 17. *Detención de buques comerciales*. La detención de buques con fines comerciales que se encuentren en aguas territoriales, aguas interiores, sector de aguas fluviales, lacustres y otras aguas fronterizas colombianas, será operada por la Armada Nacional y conducida a puerto más cercano o a otro punto adecuado, sí:

1. La navegación del buque ha sido identificada como perjudicial para la seguridad en Colombia y se sospecha que recopila información o amenaza alguna posible forma de agresión.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

2. El buque se encuentra en una zona cerrada a la navegación que haya sido previamente anunciada por la Dirección General Marítima –DIMAR–.
3. El buque embarca o desembarca a personas o carga en lugares no establecidos para este fin o lo hace en lugares establecidos, pero sin la autorización de las autoridades competentes.
4. El buque participa ilegalmente en actividades de comercio, investigación o levantamientos hidrográficos, en la descarga de sustancias nocivas para la salud humana o para los recursos vivos del mar, o descarga otros desechos o materiales nocivos.
5. El buque efectúa sin autorización de las autoridades colombianas competentes el lanzamiento o el aterrizaje a bordo de aparatos de vuelo, flotación y/o navegación, bien sean tripulados, no tripulados o autónomos.
6. Los miembros de la tripulación u otras personas a bordo de un buque ocasionan daños a las ayudas a la navegación y la señalización marítima fronteriza, los cables de comunicación y otros objetos sumergidos o flotantes que pertenezcan o estén dentro de la jurisdicción marítima colombiana.
7. El capitán de un buque no ha presentado los documentos necesarios del buque y de la carga.
8. El buque se encuentra en las aguas territoriales, las aguas interiores, el sector de las aguas fluviales, lacustres y otras aguas fronterizas colombianas, en violación de las normas reglamentarias, los tratados internacionales de que sea parte Colombia o principios y normas del derecho internacional generalmente reconocidos.

Parágrafo 1. La Armada Nacional o el Cuerpo de Guardacostas, dependiendo de la situación específica en la que se encuentre el buque, adoptará una decisión con respecto a la detención del buque extranjero destinado a fines comerciales, después de inspeccionarlo. Al hacerlo, el buque que haya incurrido en las violaciones especificadas en los anteriores literales, será detenido cuando se compruebe mediante indicios la conducta violatoria, por la premeditación o el estado flagrancia.

Parágrafo 2. La Armada Nacional tendrá también la facultad de ordenar la detención de un buque colombiano destinado a fines comerciales que haya permitido o que haya incurrido en las violaciones previstas en los numerales del presente artículo y conducirlo al puerto más cercano o a otro punto seguro.

Artículo 18. La inspección o la detención de un buque no militar se anotará en un acta que llevará la firma del comandante del buque de la Armada Nacional o del buque del Cuerpo de Guardacostas colombiano y del capitán del buque inspeccionado o detenido. El acta se levantará en los idiomas castellano e inglés. En caso de procederse a la detención de un buque, el capitán tendrá que entregar los documentos del buque y los de carga, que se adjuntarán al acta. Si el capitán del buque inspeccionado o apresado considera que la actuación de alguno de los comandantes del buque de la Armada Nacional no está justificada o no corresponde a lo contenido en el acta, podrá manifestar una reserva en cualquier idioma en la propia acta o en un documento separado adjuntado a la misma. Si el capitán se niega a firmar el acta, se hará una anotación donde conste lo respectivo.

Artículo 19. Los buques no militares extranjeros detenidos se transferirán, según el procedimiento establecido, a los representantes plenipotenciarios de los Estados extranjeros respectivos o se expulsarán más allá de los límites de las aguas territoriales del sector de las aguas fluviales, lacustres u otras aguas fronterizas colombianas o, en los casos previstos por la legislación colombiana, se pondrán a órdenes de las autoridades nacionales competentes según el caso.

Artículo 20. Las facultades de las fuerzas de defensa antiaérea relativas a la protección del mar territorial se determinarán mediante reglamentación que para la misma debe expedir el Ministerio de Defensa Nacional, teniendo en cuenta que tales fuerzas emplean las armas y el equipo de combate para rechazar todo acto que atente contra la paz, el buen orden de los intereses nacionales y la seguridad de Colombia.

Artículo 21. Corresponde a la Dirección General Marítima –DIMAR– como órgano de la administración marítima del Estado ribereño, frente al paso de buques extranjeros:

1. Abstenerse de imponer dificultades u obstáculos al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial.
2. Discriminar en detrimento de los derechos de igualdad entre las naciones para la libre navegación por los mares, el paso inocente de buques extranjeros.
3. Dar a conocer con antelación suficiente todos aquellos riesgos y peligros que amenacen a la navegación a través del mar territorial mediante medios abiertos al público en general.
4. Reglamentar y operar la colocación, el uso y la maniobra de luces, señales físicas o remotas, correspondientes a las distintas zonas y modalidades de navegación según los sistemas de propulsión empleados.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

5. Las demás funciones que determine el Gobierno nacional mediante actos de carácter reglamentario.

Artículo 22. Corresponde a la Dirección General Marítima –DIMAR– en materia de la navegación en el mar territorial y en relación con las islas artificiales, instalaciones, estructuras, cables y óleo o gasoductos submarinos:

1. Autorizar la construcción y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras en el mar territorial, tras el licenciamiento del Ministerio del Medio Ambiente. De igual manera, si tales objetos se encuentran o acceden a las aguas interiores.

2. Determinar zonas de seguridad de acceso restringido en torno a las islas artificiales, instalaciones y estructuras, que en principio no se extenderán a una distancia de más de quinientos (500) metros, medidos a partir de cada punto de su borde exterior; pero podrá –mediante reglamento– ampliar la zona si las normas del derecho internacional lo permiten o la organización internacional competente lo recomienda.

3. Informar a través de medios públicos de acceso abierto sobre la construcción de islas artificiales, la erección de instalaciones y estructuras, el establecimiento de zonas de seguridad en torno a ellas y la remoción total o parcial de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

4. Autorizar el tendido y el mantenimiento de cables y tuberías submarinos en las aguas interiores y en el mar territorial, concertando las competencias respectivas para estas necesidades en el Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Transporte y Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Artículo 23. *Aprehensión a personas por la Armada Nacional.* Los comandantes de los buques de la Armada Nacional podrán aprehender a los desertores de las Fuerzas Militares y a las personas investigadas penalmente o a las que se les haya dictado cualquier medida de aseguramiento, cuando se encuentren a bordo de cualquier tipo de nave.

Artículo 24. Corresponde a la Dirección General Marítima –DIMAR–, como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas sobre los buques extranjeros:

1. Iniciar y adelantar investigación disciplinaria, determinando las sanciones, al personal de la tripulación de los buques o las multas por infracciones a las normas relativas a las actividades marítimas.



2. Ejecutar las sanciones de índole disciplinaria según la legislación aplicable a la condición de la persona natural o jurídica, según la reglamentación que este mismo órgano expida.

Parágrafo 1. Para el caso de las multas, aquellas que no se paguen dentro del plazo fijado serán cobradas junto con los intereses de mora. La Dirección General Marítima –DIMAR– podrá exigir al transgresor multado la constitución de garantías, si este no las realiza en el tiempo señalado, pedirá a la autoridad coercitiva competente la incautación del buque u otros bienes de su propiedad, en cualquier lugar donde se encuentren. La Dirección General Marítima –DIMAR– reglamentará el plazo de retención del buque comprometido para hacer efectiva la incautación de este. Son formas admisibles de constitución de garantías cualesquiera que suministre el sistema financiero colombiano, para lo cual la Dirección General Marítima –DIMAR– determinará su especie y forma de constitución en la reglamentación respectiva.

3. Establecer una lista de radas y puertos abiertos para la entrada de buques no militares extranjeros, su ingreso, permanencia, actividades relativas al transporte de carga, pasajeros, las comunicaciones entre los buques y la costa, el desembarco de personas que no son miembros de la tripulación de los buques, y otras normas relativas a la entrada de buques no militares extranjeros en las aguas interiores y en los puertos colombianos o en cualquier otra parte de los ríos, lagos, masas de agua fronterizas pertenecientes al territorio colombiano y la permanencia en esas aguas.

4. Definir las condiciones de permanencia de una nave de bandera extranjera en puerto y aguas colombianas a la que se le haya otorgado permiso. La no presentación previa de la solicitud correspondiente, así como la permanencia superior a los periodos autorizados dará lugar a la imposición de multas dentro de las competencias legales de la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Artículo 25. *Intervenciones de la DIAN.* Corresponde a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN– ordenar la detención e inspección sobre buques, aeronaves u otros medios de transporte extranjeros que en paso inocente pudieran llegar a las zonas de régimen aduanero especial, puertos libres y zonas de franquicia arancelarias. En estos eventos, los buques, aeronaves u otros medios de transporte que se encuentren navegando por aguas jurisdiccionales detendrán su travesía a petición motivada de la autoridad aduanera competente, y tanto la operación para la orden de detención como la de persecución será cumplida por la Armada Nacional o la Fuerza Aérea según corresponda.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Parágrafo 1. En la detención que se surta, los buques deberán proporcionar información sobre la tripulación, pasajeros y carga que puedan ser necesarios para la inspección que corresponda a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN–. En la inspección que adelante la autoridad aduanera deberá mostrarse, abrirse o descubrirse todos los medios de acceso a la carga, las bodegas y los almacenes del buque inspeccionado.

Artículo 26. Corresponde al Ministerio de Salud suspender o prohibir el paso de buques y aeronaves extranjeras a través del mar territorial colombiano, motivado por las situaciones donde el contacto directo con zonas donde la vulnerabilidad humana, animal o vegetal, amenace la propagación de enfermedades infecciosas y particularmente peligrosas, bien en consideración a las zonas y los pasos fronterizos a las que accedan o hayan estado los buques, o por motivo de la proveniencia de la carga y de los pasajeros.

Parágrafo 1. Por decisión motivada del Ministerio de Salud, este paso podrá quedar temporalmente suspendido o prohibido, podrá incluir orden de detención para establecer cuarentena de personas, animales, vegetales o cualquier género de carga. En estas situaciones, la orden de detención, desviación o cuarentena de buques y aeronaves extranjeras será emanada por la Dirección General Marítima –DIMAR– y se hará cumplir por la Armada Nacional o por la Fuerza Aérea, según corresponda.

### CAPÍTULO III

#### DEBERES DE LOS BUQUES EXTRANJEROS EN PASO INOCENTE

Artículo 27. Todo buque extranjero que efectuó el derecho de paso inocente estará obligado a prevenir, reducir y controlar la contaminación al medio marino, asegurando el cumplimiento de las reglamentaciones expedidas por el Gobierno nacional en materia de territorios costeros, instalaciones portuarias, aguas interiores y mar territorial. En el evento en que existan pruebas de que un buque no militar extranjero ha infringido algunas de las reglamentaciones en materia ambiental, la autoridad marítima colombiana, con apoyo del Cuerpo de Guardacostas deberá:

1. Pedir al capitán del buque que presente la información necesaria para abrir la investigación que demande el caso.
2. Inspeccionar el buque cuando encuentre que la información suministrada resulta insuficiente para describir la situación acontecida.
3. Apresar al buque con el propósito de asegurar la información necesaria para adelantar una investigación completa que explique la posibilidad o no de la existencia de una infracción por parte del buque, o por la eventual

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

responsabilidad por daño al medio ambiente marino o costero que fue ocasionada por una descarga de sustancias y residuos, ocurrida en el área cercana por donde el buque apresado navegaba.

Artículo 28. *Enarbolamiento*. Durante el paso inocente por el mar territorial colombiano y las aguas interiores, los buques extranjeros estarán obligados a enarbolar el pabellón de su Estado.

Artículo 29. *Aviso inmediato*. Los buques extranjeros que se encuentren en la necesidad de detenerse o fondear en caso de peligro o de fuerza mayor estarán obligados a avisar de inmediato por todos los medios posibles a la capitania del puerto más próximo.

Artículo 30. En el mar territorial y en las aguas interiores, está prohibido a los buques extranjeros:

1. Utilizar sus lanchas, salvo en caso de siniestro o para la búsqueda y el salvamento de personas.
2. Realizar actividades submarinas.
3. Mantener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento.
4. Emitir señales sonoras o luminosas, salvo las limitaciones de uso que sean establecidas por los reglamentos internacionales para prevención de abordajes en el mar.
5. Hacer levantamientos fotográficos, muestreos o mediciones en las zonas costeras y los puertos.
6. Encallar o hundirse deliberadamente.
7. Realizar actividades que puedan romper o deteriorar los cables y tuberías instaladas o las demás instalaciones y equipos relacionados con la navegación y la explotación de los recursos marinos.
8. Estar en situación de peligro de modo intencional, con el fin de evadir regulaciones locales o cuando dicha situación tenga lugar en desarrollo de actividades ilícitas.
9. Navegar en un buque utilizando a su conveniencia los pabellones de dos o más Estados, pudiendo ser considerado como un buque sin nacionalidad.

CAPÍTULO IV  
DEBERES ESPECIALES DE LOS BUQUES DE ESTADO

Artículo 31. Los buques de Estado extranjeros u otros buques destinados a fines no comerciales gozarán del derecho de paso inocente a través del mar territorial colombiano, a condición de que se comunique una notificación previa por conductos diplomáticos al Ministerio de Relaciones Exteriores a más tardar tres (3) días (excluidos los días festivos nacionales) antes de su paso y que contenga la siguiente información:

1. Nombre, clase y número oficial del buque.
2. Finalidad del paso.
3. Ruta y hora estimada del paso.

Parágrafo. Sin embargo, no se exigirá ningún permiso o notificación para un buque de guerra en dificultad grave o cuando sea utilizado por el jefe de Estado de un país extranjero de visita por Colombia.

Artículo 32. *Paso de aeronave militar.* El paso por el mar territorial colombiano de una aeronave militar de un país extranjero requiere de permiso previo. Sin embargo, no se exigirá ningún permiso para una aeronave en situación de vuelo difícil o cuando sea utilizada por el jefe de Estado de un país extranjero de visita en Colombia.

Artículo 33. *Reglamentaciones.* Para los buques de guerra, la Dirección General Marítima –DIMAR– en conjunto con las autoridades competentes reglamentarán las normas relativas a sanidad, practicaje, tráfico, aduanas, puertos y orden público, así como el uso del espectro electromagnético, la órbita geoestacionaria y el ciberespacio, que deben ser cumplidas por estas durante la travesía por el mar territorial, zona contigua y zona contigua integral.

Parágrafo. La Dirección General Marítima –DIMAR–, de ser necesario, expedirá instrucciones específicas para estas naves, que deberán ser cumplidas para reconocer y mantener el paso inocente.

Artículo 34. Un buque de guerra de un país extranjero no se detendrá, fondeará o interrumpirá de otra manera su viaje dentro del territorio colombiano sin permiso o autorización previa de la autoridad marítima colombiana, salvo cuando haya obtenido autorización previa para hacerlo por conducto diplomático o cuando sea necesario para la seguridad del buque. Si un buque de guerra debe interrumpir su viaje o tiene, debido a dificultad grave, que entrar en las aguas interiores, el buque hará, de ser

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

posible, una señal internacional y notificará a una autoridad marítima colombiana de las circunstancias en las que se encuentra.

Artículo 35. El buque de guerra de un país extranjero tendrá que enarbolar su pabellón naval nacional mientras se encuentre en aguas territoriales colombianas.

Artículo 36. Desde un buque de guerra o desde una aeronave militar de un país extranjero no se deberán trazar mapas, realizar medidas o efectuar sondeos, a menos que sea necesario para la seguridad del buque o de la aeronave. Las fotografías aéreas están prohibidas.

Artículo 37. Un buque de guerra o una aeronave militar de un país extranjero no efectuara sin permiso ejercicios de artillería ni cualquier otro tipo de ejercicio que no se pueda realizar íntegramente a bordo del buque o de la aeronave. Tampoco se podrá efectuar ninguna maniobra relacionada con ejercicios bélicos.

Artículo 38. El personal de un buque de guerra o de una aeronave militar de un país extranjero no podrá desembarcar en lugar distinto del que tenga permiso para visitar. El personal desembarcado con permiso no se considerará como tropa que ingresa al territorio de la República colombiana. El personal desembarcado no podrá portar armas sin permiso concedido por la autoridad competente.

Artículo 39. Ninguna disposición de la presente ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho las embarcaciones extranjeras de guerra y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, por estar sujetas solo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y con base en la reciprocidad a las embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales.

Artículo 40. Si el buque de Estado extranjero o un buque de Estado destinado con fines no comerciales o su tripulación o pasajeros a bordo no cumplen con alguna de las disposiciones de la presente ley o reglamento pertinente, el Gobierno colombiano exigirá a ese buque que rectifique la violación y/o que abandone las aguas territoriales en forma inmediata.

Artículo 41. Para el ejercicio del derecho de paso inocente de los buques de Estado debe identificarse su escala. La escala de un buque de Estado extranjero en aguas territoriales colombianas o en puerto colombiano podrá ser:

1. Escala oficial.
2. Escala no oficial.

3. Escala de rutina.

4. Escala forzosa.

Parágrafo. Durante cualquier forma de escala se podrán intercambiar visitas que sean oficiales o de cortesía entre las autoridades colombianas en su calidad de anfitrionas y el comando del buque de Estado o personal diplomático presente.

Artículo 42. Hay escala oficial cuando responda a una invitación oficial de la autoridad marítima nacional, o cuando el Gobierno del país del pabellón que enarbole el buque de guerra visitante haya manifestado el deseo de que tenga ese carácter. En este caso, la escala estará sometida a la reglamentación conjunta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Defensa-Armada Nacional.

Artículo 43. Hay escala no oficial cuando los Gobiernos convienen en no atribuir ninguna forma de solemnidad que destaque de modo especial el encuentro. Las escalas no oficiales del buque de guerra extranjero requerirán la autorización del Gobierno nacional.

Artículo 44. Para las escalas no oficiales de buques de guerra extranjeros, las autoridades del país al que pertenecen dirigirán una solicitud al Ministerio de Relaciones Exteriores por lo menos treinta (30) días antes de la fecha proyectada de llegada del buque de guerra extranjero visitante. El comandante del buque de guerra extranjero hará una visita de cortesía a las autoridades civiles y/o militares del puerto al que arribe. La Armada Nacional reglamentará los honores respectivos.

Artículo 45. Hay escala de rutina cuando tenga al menos uno de los siguientes propósitos:

1. Transportar equipo, personal y/o combustible.
2. Realizar investigaciones científicas.
3. Prestar asistencia o realizar actividades de salvamento.
4. Dar a los buques de guerra la posibilidad de reparar averías ligeras.
5. Aprovisionar o reaprovisionar el buque de guerra.

Parágrafo. La escala de rutina de un buque de Estado extranjero requiere autorización de conformidad con el procedimiento establecido para las escalas no oficiales.

Artículo 46. Hay escala forzosa de un buque de Estado extranjero cuando se vea obligado a buscar refugio en las aguas territoriales, en las aguas interiores o en algún puerto del territorio colombiano como consecuencia de una avería grave, mal tiempo u otras causas de fuerza mayor.

Artículo 47. Ante la necesidad de escala forzosa, el comandante del buque de Estado extranjero tendrá que informar de inmediato, antes de entrar en las aguas territoriales colombianas, a la autoridad marítima o, en ausencia de esta, a la autoridad militar local. La autoridad marítima o militar local le facilitará al comandante del buque los medios para que informe a los representantes diplomáticos o consulares de su país acreditados ante el Gobierno colombiano.

Artículo 48. Cuando hayan desaparecido las circunstancias que dieron origen a la escala forzosa, el buque de Estado extranjero volverá a la mar después de que haya informado a la autoridad marítima colombiana.

#### CAPÍTULO V

##### DEBERES ESPECIALES DE LOS SUBMARINOS EXTRANJEROS

Artículo 49. En el mar territorial y las aguas interiores, los submarinos extranjeros están obligados a navegar en superficie y enarbolar el pabellón de su Estado. Los submarinos extranjeros que naveguen en inmersión serán invitados a remontar a la superficie. En caso de impedimento debido a avería, tendrán la obligación de notificarlo a las autoridades marítimas colombianas por todos los medios posibles.

Artículo 50. Tanto los submarinos como los buques de guerra de superficie extranjeros solo podrán realizar actividades necesarias para garantizar la seguridad de navegación y la protección del medio marino.

Artículo 51. Las actividades ordinarias realizadas con buques y submarinos extranjeros en las aguas interiores, deberán ser reglamentadas por la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Artículo 52. Cuando una embarcación de Estado extranjero –sea o no de guerra–, o un submarino no cumpla con las normas de esta ley, de su reglamento y de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga en forma inmediata del mar territorial colombiano.

CAPÍTULO VI

INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA Y OTRAS EMBARCACIONES DE  
ESTADO DESTINADAS A FINES NO COMERCIALES

Artículo 53. Ninguna disposición de la presente ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho los buques de guerra extranjeros y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, siempre que estén sujetas solo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y con base en la reciprocidad que exista con el Estado respecto a los buques de Estado destinados a fines no comerciales.

Parágrafo. Los buques de guerra, como también los buques pertenecientes a un Estado o explotados por este y utilizados solo para un servicio oficial no comercial, gozan en altamar de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón, excepto en cuanto al cumplimiento de las normas de paso por el mar territorial y aguas interiores.

CAPÍTULO VII

MEDIDAS RESPECTO A LOS BUQUES EXTRANJEROS COMERCIALES

Artículo 54. La Dirección General Marítima –DIMAR– podrá reglamentar las actividades de la navegación de los buques extranjeros comerciales, siempre que incluya al menos alguna de las siguientes situaciones:

1. Requerimiento de la información apropiada cuando haya razones para sospechar que el buque ha infringido las normas de paso inocente.
2. Propuesta de una desviación si el buque se dirige hacia una zona cerrada a la navegación.
3. Detención e inspección, apresamiento si no responde al requerimiento e infringe las disposiciones de la presente ley.
4. Detención y apresamiento en los casos previstos en la presente ley.
5. Hacer desembarcar a las personas que sean investigadas por la comisión de delitos que afecten la paz, la seguridad y el buen orden de la nación.

Parágrafo. Cuando un buque no militar se niegue a detenerse, se oponga a su apresamiento o recurra a la fuerza, las autoridades marítimas podrán adoptar medidas coercitivas, incluido el recurso de la fuerza armada.



## CAPÍTULO VIII

### PROHIBICIONES A LOS BUQUES COMERCIALES Y A LOS BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS EN AGUAS COLOMBIANAS

Artículo 56. Las actividades comerciales, de investigación y de levantamientos hidrográficos de los buques comerciales y de los buques de guerra extranjeros en las aguas territoriales, las aguas interiores y el sector de las aguas fluviales, lacustres y otras aguas fronterizas colombianas, estarán prohibidas, salvo en los casos en que esa actividad se efectúe con la autorización de la autoridad competente o sobre la concertación de actividades que hayan sido expresamente previstas en tratados internacionales ratificados por la República de Colombia.

Artículo 57. Está prohibida la realización de actividades industriales, de investigación y prospección de cualquier tipo por buques comerciales y buques de guerra extranjeros en el mar territorial y en las aguas interiores de Colombia, con excepción de los casos en que esa actividad se lleve a cabo con la autorización de las autoridades competentes de Colombia o sobre la base de actividades que hayan sido previstas en tratados internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 58. Por decisión de las autoridades competentes de Colombia se podrán establecer en el mar territorial y en las aguas interiores de Colombia zonas en las que se prohíba en forma temporal la navegación de buques comerciales o la permanencia de dichos buques en ellas. Del establecimiento de dichas zonas se dará aviso de la manera que sea más habitual y siempre en el registro de aviso a los navegantes.

Artículo 59. Ningún buque podrá entrar en el mar territorial, las aguas interiores o las instalaciones portuarias de Colombia si lleva a bordo armas nucleares o armas químicas prohibidas por la legislación colombiana.

## CAPÍTULO IX

### DISPOSICIONES ESPECIALES QUE SE APLICAN EN LOS BUQUES DE GUERRA Y A LAS AERONAVES MILITARES DE UN ESTADO BELIGERANTE EN TIEMPO DE PAZ

Artículo 60. Durante tiempo de paz entre el Estado colombiano y cualquier otro Estado, no se realizará ningún acto de guerra ni con propósito bélico, detención, captura o registro de un buque o de una aeronave extranjera en territorio colombiano, ni contra ningún objeto o persona dentro del territorio. También no deberán realizarse actividades de espionaje ni controles operacionales extranjeros con propósitos bélicos.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Artículo 61. Un buque de guerra de un Estado beligerante podrá ser autorizado a navegar por el mar territorial por un periodo máximo de veinticuatro (24) horas consecutivas. No se admitirá que un buque de guerra extranjero que haya salido del mar territorial regrese hasta que hayan transcurrido por lo menos cuarenta y ocho (48) horas. En cuanto a los submarinos o aerodeslizadores, solo les será autorizado atravesar el mar territorial de Colombia por las rutas que designe el Gobierno nacional.

Artículo 62. La admisión en el territorio colombiano de los buques mencionados en el primer párrafo en cualquier otro caso distinto, se autoriza solo con respecto a un buque de guerra en situación grave en el mar o con respecto a un buque hospital militar o a cualquier otro buque adecuado y utilizado exclusivamente para fines humanitarios.

Artículo 63. No podrán encontrarse en territorio colombiano al mismo tiempo más de tres buques de guerra del mismo Estado beligerante o de Estados beligerantes aliados.

Artículo 64. Una aeronave militar de un Estado beligerante podrá, sin desvíos no informados sobre su ruta, entrar en el espacio aéreo situado encima del mar territorial colombiano previa notificación y autorización por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 65. La admisión en territorio colombiano en cualquier caso distinto de los mencionados en el primer párrafo, está autorizada solo con respecto a una aeronave en situación difícil o de una aeronave ambulancia.

Artículo 66. Un buque de guerra de Estado beligerante no se detendrá, fondeará ni interrumpirá de otro modo su viaje dentro del territorio colombiano a menos que sea necesario para la seguridad del buque. Si un buque de guerra tiene que interrumpir su viaje, entrar en una zona prohibida del territorio debido a dificultad grave en el mar, o no puede abandonar el territorio dentro del plazo prescrito, el buque efectuará, de ser posible, una señal internacional y notificará a la autoridad marítima o portuaria de las circunstancias.

Artículo 67. Si un buque de guerra entra en una zona prohibida del territorio debido a dificultad grave en el mar o si el buque no puede abandonar las aguas jurisdiccionales del territorio dentro del plazo prescrito, el capitán de puerto decidirá la prórroga razonable, que se otorgará al buque para que abandone el territorio. Compete así mismo al capitán de puerto decidir en qué medida se pueden realizar las reparaciones al buque. A este respecto, se debe advertir que no se concederá ninguna prórroga si es evidente que el buque no puede estar en condiciones de navegabilidad dentro de un período razonable de tiempo, o que los daños resultantes de un acto de guerra no se

deben reparar y que otras reparaciones se podrán ejecutar tan solo en la medida en que sea necesario para la navegabilidad del buque. Si se supera el plazo de la prórroga, el buque podrá ser retenido por la capitania de puerto.

Artículo 68. Un buque de guerra de un Estado beligerante enarbolará siempre su pabellón nacional cuando se encuentre en territorio colombiano. Los submarinos deberán navegar en la superficie. En las aguas interiores un buque de guerra solo penetrará en aguas que requieren el practicaje mediante el uso de los servicios de un práctico colombiano competente. En el mar territorial los servicios de un práctico podrán utilizarse solo en situación de dificultad grave en el mar.

Artículo 69. Un buque de guerra de un Estado beligerante podrá reabastecerse de conformidad con una decisión adoptada por el capitán de puerto. A este respecto se debe advertir que el abastecimiento se efectuará solo en la medida en que sea necesario para que el buque pueda llegar al puerto más cercano dentro de su propio territorio.

Artículo 70. Una aeronave militar de un Estado beligerante que, debido a situación grave, entre al mar territorial colombiano tendrá que, de ser posible, hacer una señal internacional. Si una aeronave militar ha aterrizado o se ha posado dentro del territorio, será retenida por la autoridad competente. Sin embargo, no se podrá retener a ninguna aeronave ambulancia.

Artículo 71. Está prohibido hacer levantamiento cartográfico ni ediciones o sondeos desde una nave de guerra o una aeronave militar de un Estado beligerante a menos que sea necesario para la seguridad del buque o de la aeronave. Quedan prohibidas las fotografías aéreas. Los buques de guerra o las aeronaves militares no podrán realizar ejercicios militares.

Artículo 72. No se podrán utilizar instalaciones radiofónicas a bordo de un buque de guerra ni de una aeronave militar de un Estado beligerante para la transmisión de comunicaciones radiofónicas/electrónicas en casos que no sean de dificultad grave o para la comunicación con la autoridad marítima a través de una estación de radio colombiana.

Artículo 73. El personal de un buque de guerra o de una aeronave militar de un Estado beligerante no está autorizado a desembarcar hasta que el capitán de puerto colombiano decida lo contrario.

CAPÍTULO X

OBLIGACIONES DE LOS BUQUES EXTRANJEROS DE PROPULSIÓN NUCLEAR  
Y DE LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS PELIGROSAS

Artículo 74. Los buques extranjeros de propulsión nuclear y aquellos que transporten sustancias nucleares, radioactivas, tóxicas y/u otras peligrosas, deben ir durante su paso por el mar territorial colombiano provistos de los documentos necesarios y de tomar las medidas de precaución previstas en los acuerdos internacionales para esos buques.

Artículo 75. La inspección de los documentos de seguridad de los buques de propulsión nuclear y de los buques que transportan sustancias radioactivas u otras sustancias peligrosas, las inspecciones dosimétricas y todas las inspecciones relativas a la protección del medio ambiente, estarán a cargo de las autoridades competentes en los lugares que establezcan para estos fines. Durante el tiempo que permanezcan los buques en las instalaciones portuarias o en las radas, deberán efectuarse inspecciones adicionales en los términos que para este efecto reglamente la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Parágrafo. Si como resultado de la inspección se encuentra que la presencia de un buque puede tener consecuencias peligrosas, la autoridad marítima podrá ordenarle abandonar el mar territorial colombiano dentro de un plazo determinado.

Artículo 76. Con respecto a los buques extranjeros de propulsión nuclear y a los buques que transportan material nuclear u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas para la salud o el medio ambiente, el derecho de paso inocente se reserva a la obtención previa del permiso. Este permiso se hace obligatorio para todos los tipos de buques –sean o no de Estado– y a los que se puedan aplicar estas disposiciones.

Artículo 77. Para el ingreso a radas o instalaciones portuarias, los buques extranjeros de propulsión nuclear requieren aprobación previa de la autoridad marítima según sea el caso. La solicitud del permiso deberá hacerse por lo menos treinta (30) días calendario antes del día previsto para la entrada.

CAPÍTULO XI  
DERECHOS DE BUQUES EXTRANJEROS EN PASO INOCENTE  
POR EL MAR TERRITORIAL COLOMBIANO

Artículo 78. Sobre el trámite de notificación y la autorización de travesía del buque extranjero de guerra o buque de Estado destinado a fines no comerciales para el paso por el mar territorial, tendrán derecho a recibir oportuna respuesta el capitán de buque, armador y cualquier titular de derechos navieros.

Parágrafo. El Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Defensa Nacional reglamentarán de manera conjunta las condiciones del trámite, así como también la manera como surte el silencio administrativo positivo en los términos regulados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –CPACA–, Ley 1437 de 2011.

Artículo 79. Los buques extranjeros en paso por el mar territorial colombiano o que se detengan en instalaciones portuarias o radas, podrán utilizar el equipo de radiocomunicación solo para mantener contacto con las estaciones costeras colombianas y el equipo de radionavegación hidroacústico, óptico, electrónico y otros aparatos, solo con fines de seguridad de la navegación y para comunicarse por radio, en lenguaje claro o mediante códigos, en estricto cumplimiento de las normas y los procedimientos prescritos en el reglamento de radio que figura en el anexo de la Convención Internacional de Telecomunicaciones de Nairobi, de 1982.

Artículo 80. Los buques extranjeros en paso por mar territorial colombiano podrán avituallarse y reaprovisionarse haciendo uso de los servicios portuarios, conforme la reglamentación que para este propósito expida la Dirección General Marítima –DIMAR–.

CAPÍTULO XII  
SOBRE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA DE BUQUES EXTRANJEROS

Artículo 81. Los buques extranjeros, a través de personas naturales o jurídicas legalmente calificadas y reconocidas ante las leyes colombianas o por las organizaciones internacionales competentes, que obtengan autorización de realizar investigación científica o tecnológica marina de conformidad con los requisitos establecidos en el Título 5 del Decreto Reglamentario 1070/2015 y demás normas concordantes (Decreto 0644 de 1990), podrán realizar actividades de investigación científica en las aguas interiores, mar territorial, zona contigua e integral y zona económica.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Artículo 82. Las autorizaciones que concedan las autoridades colombianas en los términos del anterior artículo para el desarrollo de actividades de investigación científica dentro de las aguas interiores y el mar territorial, la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, podrán negarse de forma motivada, además de otras circunstancias que reglamentariamente disponga la Dirección General Marítima –DIMAR–, se negará la solicitud si tales actividades:

1. Están directamente direccionadas hacia la explotación económica de los recursos vivos del mar.
2. Comprende actividades de perforación de la plataforma continental o de utilización de explosivos o sustancias nocivas para el medio ambiente.
3. Entraña la construcción, explotación o utilización de estructuras artificiales.

### CAPÍTULO XIII

#### DERECHOS Y DEBERES DE LOS OPERADORES DE PUERTOS CON RESPECTO A LOS BUQUES EXTRANJEROS EN PASO INOCENTE

Artículo 83. Los operadores portuarios con respecto a los buques extranjeros en paso inocente deberán:

1. Informar a la autoridad marítima competente sobre cualquier situación que requiera valoración atendiendo a las competencias legales, reglamentarias y en especial, con respecto a las condiciones de arribo del buque, su estado físico, derrotero, carga, tripulación y pasajeros.
2. Ofrecer sus servicios al buque extranjero de paso, aplicando un régimen tarifario especial de baja onerosidad para aquellos buques que hayan sufrido por causas sorpresivas una avería simple, particular o merma en la condición física del buque y que por tal situación, hayan necesitado hacer el paso por aguas territoriales colombianas.
3. Cumplir con las reglamentaciones que la Dirección General Marítima –DIMAR– expida para la interacción entre el buque extranjero en paso y la instalación portuaria de acogida.

Artículo 84. Los operadores portuarios con respecto a los buques extranjeros en paso tienen derecho a:

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

1. Celebrar contratos con el buque para efectos de que la condición de paso inocente se pueda sostener y en la medida que el buque no incurra en desviación o demora.
2. Cobrar, hacer asegurar y recibir los valores que por sus servicios le corresponda pagar al buque, exigiendo fianzas o hipoteca naval según resulte necesario y a criterio del operador portuario.
3. Efectuar reclamos, interponer recursos administrativos y acciones contenciosas contra la autoridad marítima por el permiso o la autorización de arribos de buques extranjeros que considere no tienen el paso inocente.

### CAPÍTULO XIV

#### SOBRE LA DISPOSICIÓN Y PUBLICACIÓN DE LAS NORMAS DE LA PRESENTE LEY

Artículo 85. Promulgada y en vigencia, la presente ley será depositada por vía diplomática en la Secretaría General de la Naciones Unidas.

## Bibliografía

- AGYEBENG, WILLIAM K. "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea", en *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.º 2, 2006, pp. 371 a 399, disponible en [<https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1672&context=cilj>].
- BUEGER, CHRISTIAN. "What is maritime security?", en *Marine Policy*, vol. 53, March 2015, pp. 159 a 164, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/270107474\\_What\\_is\\_maritime\\_security](https://www.researchgate.net/publication/270107474_What_is_maritime_security)].
- CAMPOS CALVO, ALEJANDRO. "Operaciones de interdicción marítima en el contexto de las operaciones de paz de Naciones Unidas", en *Revista Marina*, 2008, pp. 1 a 7, disponible en [<https://revistamarina.cl/revistas/2004/4/campos.pdf>].
- COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO. "Política nacional de los océanos y de los espacios costeros –PNOEC–", Bogotá, CCO, 2017, disponible en [<http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>].
- CONSEJO DE ESTADO, SALA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA, SECCIÓN PRIMERA. Concepto n.º 1605 de 4 de noviembre de 2004, C. P.: GUSTAVO APONTE SANTOS.

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto n.º 2291 de 14 de septiembre de 2016, radicación interna, 11001-03-06-000-2016-00066-00, 2291, C. P.: EDGAR GONZÁLEZ LÓPEZ, disponible en [[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=jurcol&document=jurcol\\_e2b5bc0e3031406682d2707e9fce4f4d](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=jurcol&document=jurcol_e2b5bc0e3031406682d2707e9fce4f4d)].

CONSEJO DE ESTADO, SALA PLENA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA. Sentencia 5880, de 13 de abril de 2000, C. P.: JUAN ALBERTO POLO FIGUEROA.

CONSEJO DE ESTADO SALA PLENA. Concepto de 13 de octubre de 2009, sobre el Acuerdo complementario para la cooperación y la asistencia técnica en defensa y seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América, M. P.: EDUARDO GÓMEZ ARANGUREN.

Constitución Política de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)].

### CORTE CONSTITUCIONAL COLOMBIANA

Sentencia C-734 de 26 de agosto de 2003, M. P.: Álvaro Tafur Galvis, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-734-03.htm>].

Sentencia C-953 de 14 de noviembre de 2007, M. P.: MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/C-953-07.htm>].

Sentencia C-135 de 17 de marzo de 2016, M. P.; LUIS ERNESTO VARGAS SILVA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-135-16.htm>].

Decreto 1874 de 2 de agosto de 1979, *Diario Oficial*, n.º 35.339, de 31 de agosto de 1979, disponible en [[https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS\\_COMPLETOS/94\\_DIARIO\\_OFICIAL/1979%20\(35169%20a%2035422%20BIS\)/DO.%2035339%20de%201979.pdf](https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/94_DIARIO_OFICIAL/1979%20(35169%20a%2035422%20BIS)/DO.%2035339%20de%201979.pdf)].

Decreto 1436 de 13 de junio de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.671, de 29 de junio de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1286793>].

Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991, *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].

Decreto 510 de 25 de marzo de 2015, *Diario Oficial*, n.º 49.464, de 25 de marzo de 2015, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30019774>].

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –DIMAR–. “Anteproyecto de Código Marítimo Colombiano”, versión 5.0, 25 de noviembre de 2019, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/32.%20Anteproyecto%20de%20Código%20Mar%C3%ADtimo%20-%20Versión%205.0%20del%2025%20de%20Noviembre%20de%202019\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/32.%20Anteproyecto%20de%20Código%20Mar%C3%ADtimo%20-%20Versión%205.0%20del%2025%20de%20Noviembre%20de%202019_0.pdf)].

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –DIMAR–. Resolución 520 de 10 de diciembre de 1999, *Diario Oficial*, n.º 43.841, de 3 de enero de 2000, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010\\_10\\_18.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_10_18.pdf)].

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –DIMAR–. Resolución 618 de 2 de octubre de 2015, *Diario Oficial*, n.º 49.674, de 23 de octubre de 2015, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/res6182015.pdf>].

Ley 10 de 4 de agosto de 1978, *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].

Ley 8 de 4 de febrero de 1980, *Diario Oficial*, n.º 35.457, de 14 de febrero de 1980, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1563853>].

Ley 13 de 19 de enero de 1981, *Diario Oficial*, n.º 35.700, de 12 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1569525>].

Ley 658 de 14 de junio de 2001, *Diario Oficial*, n.º 44.461, de 20 de junio de 2001, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1665574>].

Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, *Diario Oficial*, n.º 44.674, de 12 de enero de 2002, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1667231>].

## Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Ley 1839 de 12 de julio de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.292, de 12 de julio de 2017, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30032428>].

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Decreto 1119 de 17 de junio de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.185, de 17 de junio de 2014, disponible en [[https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/decreto\\_1119\\_2014.htm](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/decreto_1119_2014.htm)].

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES y MINISTERIO DE DEFENSA. “Procedimiento para tránsito y atraque de buques de Estado”, Código DP-PT-145, 2017, disponible en [<https://www.cancilleria.gov.co/en/procedimiento-transito-atraque-buques-estado>].

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 850 de 6 de abril de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.198, de 6 de abril de 2017, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col169173.pdf>].

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. “Los océanos y el derecho del mar”, 63.º período de sesiones, Informe del Secretario General, Documento A/63/63, de 10 de marzo de 2008, New York, disponible en [<https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=48da25302>].

PULIDO BEGINES, JUAN LUIS. *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015.

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. “Hacia una teoría general de la seguridad marítima”. Discurso ingreso Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, Real Academia de Doctores y respuesta, Barcelona, Colegio Real de la Academia de Doctores, 2015, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/26271/DISCURSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Barcelona, Marge Books, 2015.

SANTOFIMIO GAMBOA, JAIME ORLANDO. *Compendio de derecho administrativo*, Bogotá, Externado, 2017.

# Anexos



## I. Tipologías de buque y estadísticas de arribos 2017 y 2018

La definición de buque es relevante en el derecho colombiano para precisar las condiciones que califican a una embarcación que requiera ser observada desde el ejercicio del derecho de paso inocente. Como fue anunciado en el capítulo en donde se estudió la condición del buque, se presenta a continuación la estadística de arribos a puertos consolidada en Colombia por la Dirección Nacional Marítima –DIMAR– para los años 2017 y 2018.

**Tabla 1**  
**Estadísticas de tipo de arribo por año**

RAZÓN DE ARRIBO	AÑOS	
	2017	2018
Apoyo y asistencia	97	32
Aprovisionamiento	129	163
Carga y descarga	4.920	4.489
Cargue	2.119	2.165
Descargue	2.266	2.326
Dragado	18	9
Faena y pesca	17	54
Investigación	8	1
Reparación	63	58
Turismo	1.686	2.066
Arribo forzoso	41	41
Retenido	1	4
Desguace	0	2

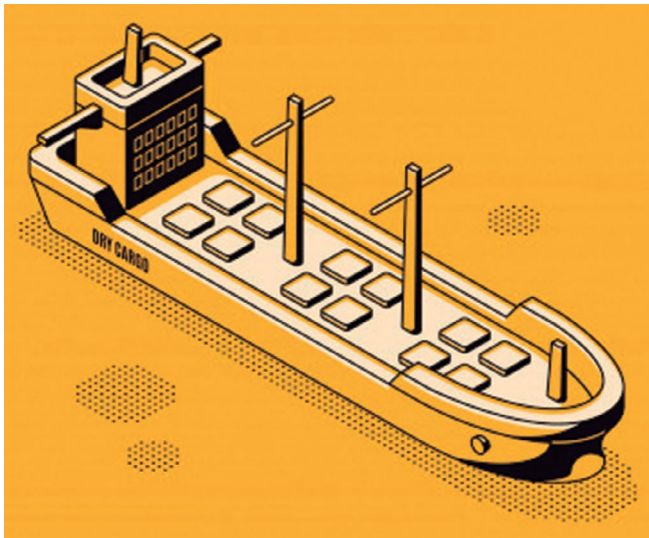
*Fuente:* La información cuantitativa del arribo de buques es tomada de la Zona de Consultas y Descargas, del Portal de la DIMAR a octubre de 2019, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/zona-de-consultas-y-descargas>].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Para la identificación de las condiciones del buque y la reglamentación para el ejercicio del derecho de paso inocente por mar territorial, según se observó, es necesario tener presentes las tipologías. A continuación, a manera ilustrativa se muestran algunas con base en las estadísticas de arribo a puertos colombianos registrados por la DIMAR.

### Tipos de buques

Buques de carga seca (*dry cargo ships*): Estos buques mercantes, poseen su propio equipo de carga, la cual es guardada en diferentes bodegas. La velocidad del proceso de carga y descarga dentro de estos buques, es dependiente de la pericia de la tripulación.



Fuente: Imagen tomada de [[https://image.freepik.com/vector-gratis/bandera-seca-web-buque-carga-linea-ejemplo-granelero-arte-transporte-maritimo\\_33099-995.jpg](https://image.freepik.com/vector-gratis/bandera-seca-web-buque-carga-linea-ejemplo-granelero-arte-transporte-maritimo_33099-995.jpg)].

Buques de transporte al granel (*bulk carrier ships*): Estos buques son idóneos para las cargas secas, tipo carbón, granos y minerales. Estos elementos son divididos en diferentes bodegas y cubiertos por escotillas, el proceso de carga se lleva a cabo mediante boquillas o grúas.

**Tabla 2**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Tanqueros aceites comestibles	50	46
Granelero aceite	2	1
Granelero cargo <i>container</i>	3	5
Granelero auto descargable	87	73
Granelero por volumen	1.580	1.789
<b>Total</b>	<b>1.722</b>	<b>1.914</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [[https://image.freepik.com/foto-gratis/barco-granel-mar-hermoso-cielo\\_41990-38.jpg](https://image.freepik.com/foto-gratis/barco-granel-mar-hermoso-cielo_41990-38.jpg)].

Barcaza (*barge*): Es un artefacto naval, sin propulsión propia, de fondo plano, que se emplea para el transporte fluvial o transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre costas cercanas.

**Tabla 3**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Barcaza	12	13

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.ecured.cu/Barcaza#/media/File:Barcaza.jpg>].

Buques de carga general (*general cargo ships*): Los buques de carga general, son buques que transportan elementos generalmente en forma "Breakbulk", es decir, paletas o bolsas, como también puede transportar carga suelta o irregular. El proceso de carga y descarga depende del tipo de carga que lleve.

**Tabla 4**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Carga general	947	971

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [[https://image.freepik.com/foto-gratis/buque-carga-general\\_75028-82.jpg](https://image.freepik.com/foto-gratis/buque-carga-general_75028-82.jpg)].

Buques contenedores (*container ships*): Se caracterizan porque dentro de los contenedores se puede organizar la carga que se desee, desde alimentos, hasta automóviles. Estos buques constan de varias bodegas, cada una con “guías de celda” que permiten que los contenedores encajen.

**Tabla 5**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Transportador de <i>container</i>	4.129	3.990

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.





Fuente: Imagen tomada de [[https://image.freepik.com/foto-gratis/vista-aerea-portacontenedores-que-transporta-contenedores-negocio-importacion-exportacion\\_35024-705.jpg](https://image.freepik.com/foto-gratis/vista-aerea-portacontenedores-que-transporta-contenedores-negocio-importacion-exportacion_35024-705.jpg)].

Buques refrigerados (*reefer ships*): Este tipo de buque es ideal para carga que necesite refrigeración, tales como la carne, que es guardada en bodegas selladas y refrigeradas, para la conservación de la carga.

**Tabla 6**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Refrigerador CC	50	26
Carga refrigerada	387	265
<b>Total</b>	<b>437</b>	<b>291</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2017/10/buque-de-carga-refrigerada.png>].

Buques Ro-ro (*RO/RO Ships*): Este tipo de buques presentan diferentes formas, como por ejemplo, los transbordadores de vehículos y buques de carga de remolques de camiones. Estos buques, cuentan con distintas cubiertas de vehículos.

**Tabla 7**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Transporte de vehículos	340	323
RO/RO	77	94
RO/RO CC	12	11
<b>Total</b>	<b>429</b>	<b>428</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



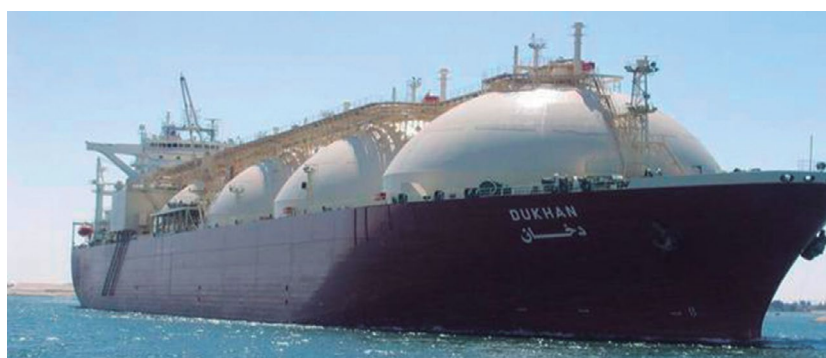
Fuente: Imagen tomada de [<https://www.ptc.mx/wp-content/uploads/2016/05/wp-1462117729384.jpeg>].

Buques de carga líquida: Generalmente se dividen por tanques separados, en el caso del petróleo, la carga es bombeada hasta estos.

**Tabla 8**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Tanqueros químicos	354	395
Tanqueros	854	735
<b>Total</b>	<b>1.208</b>	<b>1.130</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.monografias.com/trabajos-pdf5/tipos-buques/image010.jpg>].

## Anexos

Transportadores de crudo (*oil tankers*): Estos buques, transportan productos refinados, desde terminales grandes hasta puertos más pequeños. Entre los productos que transportan se encuentran el combustible para aviones, petróleo o asfalto, entre otros. Están diseñados para transportar petróleo crudo. El proceso de carga y descarga se realiza, en boyas y terminales en alta mar.

**Tabla 9**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Oil tankers	74	52

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.monografias.com/trabajos-pdf5/tipos-buques/image006.jpg>].

Transportadores de gas licuado (*LNG/LPG gas tankers ships*): Diseñados para transportar gas licuado de petróleo, su forma es esférica, con el objetivo de poseer mayor resistencia. Son buques grandes.

**Tabla 10**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
lng	1	7
lgn/lpg	26	39
lpg	162	150
<b>Total</b>	<b>189</b>	<b>196</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...



Fuente: Imagen tomada de [[https://www.mundomaritimo.cl/noticias/get\\_image/34062/798](https://www.mundomaritimo.cl/noticias/get_image/34062/798)].

Cargas especializadas: Son aquellos en los cuales la carga es difícil de clasificar y manejar.



Fuente: Imagen tomada de [<https://elsouvenir.com/wp-content/uploads/2016/07/viaje-barco-cargo-3.jpg>].



## Anexos

Buque factoría (*factory ship*): Todo buque, de pesca o no, a bordo del cual se somete a los productos de la pesca a una o varias de las siguientes operaciones antes del envasado: fileteado, corte en rodajas, pelado, picado o transformación.

**Tabla 11**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Factoría pescado	1	1
Transporte pescado	1	0
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.ecoticias.com/sostenibilidad/111527/Prohiben-pescar-buque-factoria-grande-mundo>].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Transbordador (*ferry*): Es una embarcación que enlaza dos puntos llevando pasajeros y/o vehículos, normalmente en horarios programados.

**Tabla 12**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Ferry	1	1

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2017/06/nws-ferry-renderingjpg-1bedc3c28c3debc0.jpg>].

## Anexos

Buques pasajeros (*passenger ships*): Especializado en transportar más de seis mil personas, ajustándose a la comodidad y a las necesidades de los pasajeros.

**Tabla 13**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Velero	1.175	1.354
Yate	254	180
Trasporte de pasajeros	7	8
Trasporte de pasajeros (crucero)	322	314
<b>Total</b>	<b>1.758</b>	<b>1.856</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://noticiaslogisticaytransporte.com/wp-content/uploads/2014/10/Expertos-cuestionan-la-seguridad-en-los-buques-de-pasajeros-.jpg>].



Barco pesquero (*fishing vessel*): Es un bote o barco que se usa para pescar en el mar, un lago o río. Se emplean muchos tipos de embarcaciones para la pesca comercial, artesanal y deportiva.

**Tabla 14**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Pesquero	157	126

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.critica.com.pa/nacional/panama-publicara-localizacion-en-tiempo-real-de-sus-buques-pesqueros-543765>].

## Anexos

Transportador de ganado: Este tipo de buques están equipados con grandes corrales para transportar animales, dentro de su funcionamiento, se debe tener en cuenta la ventilación, alimentación e hidratación del ganado.

**Tabla 15**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Trasporte de ganado	17	17

*Fuente:* DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



*Fuente:* Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2014/03/24d2e60d2a119042c7529dc0b36048c6.jpg>].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Buques de carga pesada (*heavy-lift ships*): La funcionalidad de estos buques, está en transportar carga extremadamente pesada, algunos de estos cuentan con grúas y otros tienen la capacidad de ser semi sumergibles. Hasta 2019 no existe registro de arribo de este tipo de buques.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2014/03/24d2e60d2a119042c7529dc0b36048c6.jpg>].

Draga (*dredge*): Una draga es un buque equipado con uno o más dispositivos para excavar o succionar materiales del fondo del mar. Los tipos más usuales son las de succión y las de rosario (o cangilones).

**Tabla 16**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Grúa flotante	1	0
Draga no específica	15	12
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>12</b>

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.maritimeinfo.org/es/Maritime-Directory/dredger-es-d67759e8802e11e28d000013721274c6>].

Remolcadores (*tug ships*): Estos buques están disponibles para asistir en el atraque, desatraque y cualquier movimiento de buques grandes. Estos también son utilizados durante el mal tiempo o en el transporte de carga peligrosa.

**Tabla 17**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Remolcador <i>tug</i>	71	48

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.baixamar.com/files/02-12272828439764.jpeg>].

Buque semi sumergible (*flo-flo, float-on float-off*): Sirve para el transporte de grandes cargas (plataformas petrolíferas, barcazas, otros buques, etc.) que no pueden ser transportadas en buques de carga convencionales. Para ello, los buques semi sumergibles *heavy-lift* tienen la capacidad de sumergirse parcialmente llenando sus tanques de lastre para que la carga se coloque “encima”, y luego emerger vaciando esos tanques para levantar la carga encima de su amplia cubierta, dispuesta entre la superestructura a proa y la zona de máquinas a popa.

**Tabla 17**  
**Arribos según esta tipología de buques**

	2017	2018
Semi sumergible de carga multidimensional	5	2

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2017/06/kan-sheo-kong.jpg>].

## II. Instrumentos internacionales

A continuación, se presentan los convenios e instrumentos internacionales que, según los abanderamientos de los buques que arriban a las aguas bajo la jurisdicción del Estado colombiano, resultan aplicables para protección a la soberanía y la seguridad marítima.

Se toman los abanderamientos de los buques que han arribado desde 2017. Desde ese año han arribado, según estadísticas publicadas por la DIMAR, 88 abanderamientos distintos. Respecto al análisis de instrumentos en materia de seguridad marítima se han tomado las normativas que han surgido a partir de la OMI. Sin embargo, en consideración al hecho que un análisis de los instrumentos de seguridad marítima a partir de los 88 abanderamientos sería demasiado extenso para los propósitos de este estudio, se ha elaborado un *ranking*, para presentar en una tabla los 20 abanderamientos que presentan más arribos. El *ranking* tiene como premisa que el abanderamiento en los primeros lugares no solo significa un mayor número de arribos, sino que además considera que el Estado respectivo haya adoptado un mayor o menor número de instrumentos regulatorios de la OMI para sus prácticas de navegación, por tanto, su posición pueda resultar significativa debido a la correspondencia regulatoria colombiana que se requiera hacer o implementar en atención a las necesidades específicas para los casos de los buques que se declaren en paso inocente. Para calcular el guarismo que permite posicionar un abanderamiento por encima o por debajo del otro, se ha empleado el siguiente método elaborando una fórmula:

El índice de incidencia de control de arribos según bandera es igual al porcentaje representativo de la bandera por los promedios anuales de los arribos dividido en el factor constante para la regulación y control de arribo de los buques según instrumento.

$$i = \frac{\% \text{ FAA}}{K}$$

De donde el factor constante (K) se obtiene a partir del número de convenios de seguridad marítima que han ratificado los Estados cuyos abanderamientos arriban a aguas jurisdiccionales colombianas, tomado desde el cociente entre el número de los Estados parte en cada instrumento en general, sobre el número de Estados parte del instrumento con algún arribo en aguas territoriales colombianas. La sumatoria de cada cociente según instrumento, permite obtener un número general que luego se divide entre el número de instrumentos OMI que Colombia ha ratificado hasta el momento, es decir 18.

Ejemplo: Panamá tiene un 52,92% de arribos desde 2017. A su vez, es Estado parte de 32 instrumentos OMI. Si se observa el instrumento SOLAS, 74. Son 90 Estados con arribos a Colombia que son parte de este instrumento, del cual 168 Estados lo son en todo el planeta. Para este instrumento, el cociente entre 168 y 90 es 1,866. Si hacemos la misma operación con todos instrumentos y sumamos los cocientes de los instrumentos OMI, se obtiene 32,351 que dividido en 18 resulta en el factor constante (K): 1,7972. El denominador índice de incidencia de control de arribos de Panamá sería de 29,468.

**Tabla 1**  
**Ranking**

BANDERAS DE BUQUES EN ARRIBO A AGUAS TERRITORIALES COLOMBIANAS (ACTUALIZADO HASTA 22/10/2019)	ÍNDICE DE INCIDENCIA DE CONTROL A LOS ARRIBOS SEGÚN BANDERA	PUESTO
Panamá	29,468	1
Liberia	25,363	2
Singapur	13,693	3
Islas Marshall	11,602	4
Malta	10,391	5
Bahamas	7,590	6
Antigua y Barbuda	6,578	7
Hong Kong, China	6,020	8
Estados Unidos	5,989	9



## Anexos

Portugal	5,196	10
Chipre	4,351	11
Alemania	3,959	12
Dinamarca	3,193	13
Reino Unido	2,582	14
Países Bajos	2,405	15
Francia	2,087	16
Ecuador	1,497	17
Italia	1,356	18
Noruega	1,299	19
Grecia	1,273	20

*Fuente:* Número de arribos a partir del consolidado consultado en Dirección General Marítima –DIMAR–, disponible en [<http://app.dimar.mil.co/zonadescarga/Formularios/frmConsultasConsolidadas.aspx?IDReporte=1>].

En materia de seguridad marítima, las estadísticas de los 20 abanderamientos se presentan a partir de las siguientes 12 figuras que componen una tabla<sup>489</sup>.

---

489 Todas las figuras recopiladas con información obtenida de International Maritime Organization –IMO–, disponible en [<http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>] y Dirección General Marítima –DIMAR–, disponible en [<http://app.dimar.mil.co/zonadescarga/Formularios/frmConsultasConsolidadas.aspx?IDReporte=1>].



**Tabla 2**  
**Índice de control de arribos según tipo de nave y abanderamiento con su respectivo ranking con 12 figuras o partes (actualizado 22/10/2019)**

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	IMO Convention 48	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	SOLAS Agreement 96
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x	x	x	
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x	x	x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x	x	x	
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x	x	x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	LOADLINES Convention 66	LOADLINES Protocol 88	TONAGGE Convention 69	COLREG Convention 72	csc Convention 72
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x	x	x	
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x	x	x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x	x	x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x	x	x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	CSC Amendments 93	SFV Protocol 93	Cape Town Agreement 12	STCW Convention 78	STCW-F Convention 95
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers				x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen		x		x	
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers				x	
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x			x	
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers				x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen				x	
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general				x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen				x	
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero				x	
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers				x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen				x	
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers		x	x	x	
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers		x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero				x	
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero		x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero				x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada		x		x	
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro		x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero				x	
x = ratificación										
d = denunciado										

## Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	SAR Convention 79	STP Agreement 71	Space STP Protocol 73	IMSO Convention 76	INMARSAT OA 76
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x			x	x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x			x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x			x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen				x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x			x	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen				x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x			x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x			x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x			x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x			x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x			x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x			x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x			x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x			x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	IMSO Amendments 06	IMSO Amendments 08	FACILITATION Convention 65	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers			x	x	x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen			x	x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers			x	x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen			x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers			x	x	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen			x	x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general			x	x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen			x	x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero			x	x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers			x	x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen			x	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero			x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero			x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x	x	x	x
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada			x	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro			x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero			x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

## Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	MAE	MAE	MAE	MAE	MAE
						MAE	MAE	MAE	MAE	MAE
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	x		
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x	x		
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x		x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x	x	x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	x		
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero		x	x	x	
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x			
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	INTERVENTION Convention 69	INTERVENTION Protocol 73	CLC Convention 69	CLC Protocol 76	CLC Protocol 92
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x		d		x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	d	x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers			d	x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	d	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers			d	d	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	d	x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general			d	x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	d	d	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x			
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	d	x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen			d	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	d	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	d	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	d	d	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	d	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	d	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x		x		x
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	d	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	d	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero			d	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	FUND Protocol 76	FUND Protocol 92	FUND Protocol 03	NUCLEAR Convention 71	FAL Convention 74
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers		x			
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x		x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers		x			
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x			d
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	d	x			
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x			x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general		x			
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	d	x			x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero					
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x		
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x			
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	d	x	x		d
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero		x			
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x		d
x = ratificación										
d = denunciado										



La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	PAL Protocol 76	PAL Protocol 90	PAL Protocol 02	LLMC Convention 76	LLMC Protocol 96
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers			x		
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x			x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers				d	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	d		x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers			x		x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x			x	
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general				x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x			x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero					
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers			x		x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen				x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers				d	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers			x	d	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	d		x	d	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero			x	d	x
Francia	16	149	133	118	Velero			x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero					
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada					
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro			x	d	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	d		x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

## Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	SUA Convention 88	SUA Protocol 88	SUA Convention 05	SUA Protocol 05	SALVAGE Convention 89
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x			x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x			
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x			
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x			
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x			x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x	x	x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x			
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x			x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x			x
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada					
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	OPRC Convention 90	HNS Convention 96	HNS Protocol 10	OPRC / HNS 00	BUNKERS Convention 01
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers					x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x		x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x			x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x				x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x			x	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x				x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x				x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x				x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x				
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x			x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen		x			x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x			x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x		x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x				x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x			x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x			x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x			x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x				x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x		x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x			x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

Para aquellos instrumentos bilaterales con incidencia en materia de protección y defensa marítima, se presentan las siguientes 11 figuras que comprenden una tabla<sup>490</sup>.

**Tabla 3**  
**Instrumentos internacionales de índole bilateral**  
**sobre protección y defensa vigentes a octubre 2019**

BILATERALES	ESTADO PARTE	ENTRADA EN VIGOR	ARRIBOS DEL ABANDERAMIENTO DEL ESTADO PARTE 2018 y 2019
NOMBRE			
Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Colombia y Alemania	Alemania 1892	12/07/1894	759
Tratado de Amistad, Liga y Confederación entre Colombia y México	México 1823	2/09/1825	1
Acuerdo de cooperación en materia de lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas entre Colombia y México	México 1997	19/07/1997	
Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre Colombia y los Países Bajos	Países Bajos 1829	15/02/1830	461
Tratado de Amistad y Alianza entre Colombia y el Estado de Buenos Aires	Argentina 1823	08/03/1823	5
Acuerdo para la prevención e investigación del delito de la trata de personas y la asistencia y protección de sus víctimas entre Colombia y Argentina	Argentina 2013	10/06/2018	
Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Colombia y Gran Bretaña y sus enmiendas de 1912, 1938 y 1980	Reino Unido 1866	17/10/1876 y 17/11/1980	495
Memorando de entendimiento entre Colombia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre asistencia mutua con relación al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	Reino Unido 1993	28/11/1993	

490 Para todas las figuras de la tabla, información recopilada del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, disponible en [<http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/sitepages/menu.aspx>].

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre Colombia y Costa Rica adicional al firmado en San José el 17 de marzo de 1977	Costa Rica 1824	20/02/2001	4
Acuerdo complementario entre Colombia y Costa Rica sobre cooperación marítima en las aguas jurisdiccionales correspondientes a cada Estado para la lucha contra el tráfico de drogas, la explotación ilegal de las zonas económicas exclusivas y la búsqueda y rescate de buques extraviados	Costa Rica 2004	17/10/2009	
Acuerdo de cooperación operativa y estratégica entre Colombia y la Oficina Europea de Policía	Unión Europea 2004	24/02/2014	0
Memorando de entendimiento entre Colombia y Estados Unidos sobre la condición legal de los miembros de las fuerzas armadas de los Estados Unidos presentes temporalmente en territorio colombiano	Estados Unidos 1993	29/10/1993	1.148
Tratado relativo a la situación de Quitasueño, Roncador y Serrana entre Colombia y Estados Unidos	Estados Unidos 1972	17/09/1981	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos sobre “la condición de Quitasueño”	Estados Unidos 1972	8/09/1972	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos relativo a la transferencia a Colombia de la propiedad del faro situado en Quitasueño y las ayudas de navegación en oncador y Serrana	Estados Unidos 1972	8/09/1972	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos sobre el proyecto “Derechos de pesca a ciudadanos y buques de los Estados Unidos en Quitasueño, Serrana y Roncador”	Estados Unidos 1983	6/12/1983	
Acuerdo entre Colombia y Estados Unidos relativo a una misión del ejército, una misión naval y una misión aérea de las fuerzas militares de los Estados Unidos en territorio colombiano	Estados Unidos 1974	16/04/1975	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre “asistencia militar” entre Colombia y Estados Unidos	Estados Unidos 1952	17/04/1952	
Carta de Acuerdo sobre el control de narcóticos entre Colombia y Estados Unidos	Estados Unidos 1997	27/08/1997	

## Anexos

Memorando de entendimiento entre Colombia y Estados Unidos sobre transferencia, uso, seguridad y seguimiento de la utilización de los artículos, servicios o adiestramiento conexo que el Gobierno de los Estados Unidos pueda suministrar al Gobierno colombiano	Estados Unidos 1997	1/08/1997	
Memorando de entendimiento entre Colombia y Estados Unidos sobre cooperación en materia de investigaciones y procesos que involucren o estén relacionados con la incautación y decomiso de bienes y utilidades provenientes del tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas o cualquier actividad delictiva conexas con este	Estados Unidos 1990	24/07/1990	
Acuerdo complementario al tratado general de cooperación en materia de defensa entre Italia y Colombia	Italia 2010	1/02/2018	260
Acuerdo para la detección, recuperación y devolución de vehículos de transporte terrestre, aéreo y acuático entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1993	17/10/1996	
Acuerdo de cooperación entre Colombia y Venezuela en la lucha contra el problema mundial de las drogas	Venezuela 2011	13/12/2011	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre “el archipiélago de Los Monjes” entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1952	22/11/1952	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre una comisión binacional de coordinación y seguimiento para evitar y reprimir los delitos de los que son objetos los vehículos de transporte aéreo, terrestre y acuático entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1990	26/07/1990	102
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre la certificación de tipificación global para los delitos por tráfico de estupefacientes entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1997	29/12/1997	
Canje de notas que constituye un acuerdo por el que se enmienda el convenio entre Colombia y Venezuela para la prevención, control y represión del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas del 13 de diciembre de 1978, en específico su artículo 6.º y el acta n.º 1	Venezuela 1984	24/07/1984	

## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Convenio de cooperación técnico-militar entre Colombia y Francia	Francia 1996	31/07/1996	400
Acuerdo sobre pesca artesanal entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1994	17/06/2011	287
Convenio sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1975	22/12/1975	
Convenio administrativo de cooperación entre Colombia y Ecuador para prevenir, controlar y reprimir el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	Ecuador 1979	2/03/1979	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre la Decisión 501 de la Comunidad Andina relativa a las zonas de integración fronteriza entre Colombia y Ecuador	Ecuador 2002	28/11/2002	
Modificación al acuerdo suscrito entre Colombia y Ecuador el 23 de agosto de 1993 para crear el paso de frontera en la zona litoral del Pacífico	Ecuador 1993	24/08/1993	
Canje de notas que constituye un acuerdo por el cual se incluye el departamento del Cauca dentro de la zona de integración fronteriza establecida en el Título I, Capítulo I del Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1993	23/08/1993	
Canje de notas que constituye un acuerdo para la incorporación de los puertos de Manta y Buenaventura para efectos del transporte marítimo multimodal binacional dentro de la zona de integración fronteriza establecida en el Título VII, Capítulo XVIII del Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1997	12/09/1997	
Reglamento establecido entre Colombia y Ecuador para la detención, recuperación y devolución de automotores, aeronaves y embarcaciones	Ecuador 2012	11/12/2012	
Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1990	11/11/1992	
Reglamento del Comité Técnico Binacional de Transporte Acuático entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1996	17/12/1996	

## Anexos

Reglamento de tránsito marítimo y fluvial transfronterizo y para los puertos de Buenaventura y Manta entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1998	12/06/1998	
Canje de notas que constituye un acuerdo de funcionamiento de los centros binacionales de atención en frontera CEBAF en San Miguel al amparo de lo dispuesto en la Decisión 502 de la Comunidad Andina entre Colombia y Ecuador	Ecuador 2012	11/12/2012	
Reglamento para el funcionamiento del Comité Binacional Colombo-Ecuatoriano de seguridad, vigilancia y control fronterizo	Ecuador 1996	17/12/1996	
Memorando de entendimiento sobre cooperación judicial entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1991	20/08/1991	
Tratado sobre delimitación marítima entre Colombia y Honduras	Honduras 1986	20/12/1999	25
Acuerdo administrativo entre Colombia y Honduras para la prevención, control y represión del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	Honduras 1980	4/03/1980	
Convenio administrativo entre Colombia y República Dominicana para el control, la prevención y la represión del uso y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	República Dominicana 1980	3/11/1980	8
Acuerdo de asistencia recíproca entre Colombia y Brasil para la prevención, control, represión del uso y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	Brasil 1981	12/05/1981	24
Acuerdo de cooperación entre Colombia y Brasil para impedir el desvío de precursores y sustancias químicas esenciales para el procesamiento de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	Brasil 1997	9/09/1999	
Tratado de límites entre Colombia y Panamá	Panamá 1924	31/01/1925	5.649
Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y asuntos conexos entre Colombia y Panamá	Panamá 1976	30/11/1977	
Acuerdo entre Colombia y Panamá sobre las medidas para impedir la desviación de precursores químicos y sustancias esenciales	Panamá 1993	21/09/1998	



## La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Acuerdo entre Colombia y Chile sobre cooperación mutua para la prevención del uso indebido y control del tráfico ilícito de stupefacientes y sustancias psicotrópicas	Chile 1997	10/03/1997	43
Acuerdo sobre cooperación para la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas entre Colombia y Paraguay	Paraguay 1997	31/07/1997	0
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre la enmienda al artículo 2.º del Convenio entre Colombia y Rusia sobre cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos del 26 de noviembre de 1997 “para modificar el listado de las autoridades centrales designadas por la parte rusa”	Rusia 2003	24/06/2003	0
Convenio entre Colombia y Rusia sobre cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos	Rusia 1997	5/05/1999	
Acuerdo sobre asistencia recíproca entre Colombia y Uruguay sobre cooperación y colaboración en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y su abuso en el marco de la Convención de la Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas suscrita en Viena el 20 de diciembre de 1988	Uruguay 1998	1/09/2001	0
Acuerdo entre Colombia y Perú sobre cooperación en materia de desarrollo alternativo y prevención del consumo, rehabilitación y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y sus delitos conexos	Perú 1998	24/12/1998	6
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre “establecimiento de mecanismos de cooperación y coordinación en materia de seguridad, compatibilidad y adopción de medidas en las respectivas legislaciones contra el terrorismo” entre Colombia y Perú	Perú 1998	5/10/1998	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Perú para el establecimiento de mecanismos de cooperación y coordinación en materia de seguridad, compatibilización y adopción de medidas en las respectivas legislaciones contra el terrorismo	Perú 1998	24/02/1998	

## Anexos

Acuerdo entre Colombia y España sobre cooperación en materia de prevención del uso indebido y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	España 1998	5/03/2004	48
Memorando de entendimiento entre Colombia y China sobre cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos	China 1998	17/09/1998	53
Tratado sobre delimitación marítima entre Colombia y Jamaica	Jamaica 1993	14/03/1994	30
Acuerdo entre Colombia y Jamaica para la cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	Jamaica 1998	14/01/1999	
Acuerdo sobre actividades de exploración en el área de régimen común establecida por el tratado de delimitación marítima entre Colombia y Jamaica	Jamaica 2008	4/11/2008	
Canje de notas que constituye un acuerdo relativo al estudio para el desarrollo de los recursos pesqueros marítimos colombianos entre Colombia y Japón	Japón 1978	19/12/1978	43
Acuerdo sobre delimitaciones fronterizas marítimas entre Colombia y Haití	Haití 1978	16/02/1979	0
Tratado sobre cuestiones territoriales entre Colombia Nicaragua	Nicaragua 1928	5/05/1930	16
Canje de notas relativo a los transportes marítimos entre Colombia y la Comunidad Económica Europea	Comunidad Económica del Carbón y el Acero Comunidad Económica Europea Comunidad Europea de la Energía Atómica	10/06/1993	0
Memorando de entendimiento entre Colombia y El Salvador para la prevención e investigación del delito de la trata de personas y la asistencia y protección de sus víctimas	El Salvador 2013	27/09/2013	0

# Los autores



## FABIÁN RAMÍREZ CABRALES

Es Capitán de Navío de la Armada de Colombia. Se incorporó como Oficial Naval profesional en Relaciones Internacionales en enero de 1998. Profesor en política, economía y sociedad del doctorado interinstitucional de ciencias del mar de Colombia. Profesor en derecho del mar y relaciones internacionales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Universidad Marítima de Colombia. Investigador principal del proyecto titulado “La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros que naveguen por mar territorial colombiano: propuesta normativa”, aprobado en la convocatoria 899-2018 para la ejecución de proyectos de I+D+i ARC-2018 dentro del Programa Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTeI) en Seguridad y Defensa de Minciencias. Doctor (sobresaliente *cum laude*) en Relaciones Internacionales e Integración Europea por la Universidad Autónoma de Barcelona. DEA en Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales por la Universidad Autónoma de Barcelona. Es autor del libro *El régimen de la bioinvasión marina causada por agua de lastre: especial referencia a la República de Colombia* (2015). Sobre esas materias ha publicado capítulos de libro y artículos destacables como autor principal. Se ha desempeñado como líder de grupo de investigación de la Escuela Naval, entre sus líneas destacan seguridad marítima y diplomacia científica. Lidera esta última vinculada al proyecto “Diplomacia científica para la seguridad, defensa y protección del medio marino y fluvial”. Entre sus más recientes publicaciones destaca el capítulo “Cyberspace and innocent passage: Regulations for the security of the coastal state”, incluido en el libro *International Conference of Research Applied to Defense and Security* (2020). Dentro de sus reconocimientos se distingue su contribución al programa Asociaciones Globallast liderado por la GEF-UNDP-IMO y conferido con honor y apreciación por sus servicios para preservar el medio marino (2017). Ha sido conferencista invitado por la OMI en el marco del proyecto *Globallast Partnership*. Becario del programa de alto nivel de la Unión Europea para jóvenes profesionales y estudiantes de posgrado de América Latina –ALBAN– (2006-2009).

Ha completado su formación en cursos de corta duración en diplomacia científica en *The World Academy of Sciences –TWAS–* en asocio con la *American Association for the Advancement of Science –AAAS–*, Trieste, 2018. *IMO GloBallast workshop on Risk Assessment and Port Biological Baseline Survey*, Kingston, 2016. *World Maritime University-Law of the Sea* (Bogotá, 2014). *Raoul Wallenberg Institute of Human Rights and Humanitarian Law* (2006). *Defense Institute of Legal Studies* (Cartagena, 2004). En la actualidad, vinculado como posdoctorando del Programa de Posgrado en Estudios Marítimos de la Escuela de Guerra Naval de la Marina de Brasil.

### JAIME RODRIGO DE LARRUCEA

Es profesor ordinario de derecho marítimo y seguridad marítima en la Universidad Politécnica de Cataluña. Doctor en Derecho y en Ingeniería Náutica. Coordinador del Área Legal y de Derecho Marítimo de la Facultad de Náutica de Barcelona. Profesor colaborador, entre otros, en la Universidad Pompeu Fabra y en la Universidad Abad Oliva. Presidente de la Sección de Derecho Marítimo del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona. Presidente de la Sección de Tecnología de la Real Academia Europea de Doctores. Jurista referenciado en los mejores repertorios internacionales: Chambers; Best Lawyers; Legal 500; entre otros.

Defensor de la renovación y actualización del derecho marítimo español, ha sostenido nuevas perspectivas en sus trabajos: la teoría integral de la seguridad marítima y su formulación como sistema; el trato justo a la gente de mar en relación a la criminalización de los marinos en los grandes accidentes marítimos; la independencia y objetividad en la investigación de los accidentes marítimos; la adopción en España de un modelo de salvamento marítimo independiente en línea con el derecho comparado europeo; el salvamento marítimo humanitario; el concepto legal de *security* en el transporte marítimo; los aspectos técnicos y jurídicos del transporte en contenedor; la protección del patrimonio marítimo flotante y el estatuto jurídico del buque histórico; etc.

Autor/coautor de más de 14 publicaciones y más cien artículos en el ámbito del derecho marítimo y la seguridad marítima. Sus obras más destacadas son: *Transporte en contenedor* (2012); *Hacia una teoría general de la seguridad marítima* (2014); *Seguridad marítima. Teoría general del riesgo* (2015); *Manual de transporte en contenedor* (2018); *La investigación en seguridad: del Titánic a la ingeniería de la resiliencia* (2018); entre otros.

Cruz de San Raimundo de Peñafort (2008); miembro de honor del Consejo Superior Europeo de Doctores y Doctores *Honoris Causa* (CONSEDOC); Medalla Merito Profesional-Fundación ESERP; *Carus Excellence Awards* 2017.

### JOSÉ ALEJANDRO MACHADO JIMÉNEZ

Es Doctor y Magíster en Derecho por la Pontificia Università della Santa Croce (2008) Roma-Italia.

Docente titular de la Facultad de Derecho de la Universidad Libre. Integrante del Grupo de Investigación Sociedad, Empresa y Medio Ambiente (GISEMA, Cod. CCol0077091) y Sociología Jurídica e Instituciones Políticas (SEMISOJU, Cod. CCol005289) ambos de la Universidad Libre en Categoría A Minciencias 2019. Investigador en el Proyecto Minciencias n.º 64905.

Autor del libro *Leyes sobre los principios de procedimiento administrativo en América Latina* (2012). Coautor de los libros *Resolución de conflictos ambientales como herramienta de sustentabilidad ambiental en la Calle Salim Bechara del Barrio Olaya Herrera Cartagena de Indias* (2017); *Perspectivas del derecho constitucional colombiano* (2018). Coautor de ensayos de contenido y divulgación científica en temáticas de defensa y seguridad marítima, derecho constitucional y epistemología jurídica.

Asesor con experiencia en la concertación del sector gubernamental con el sector no gubernamental respecto a la formulación de políticas públicas, planes, programas contra la pobreza asociados a conflictos ambientales y su enfoque jurídico.

### CESÁREO GUTIÉRREZ ESPADA

Es Catedrático (emérito) de derecho internacional público y de relaciones internacionales en la Universidad de Murcia. Es autor de 100 artículos de revistas, 64 capítulos en obras colectivas y 28 libros, entre otras publicaciones.

Son destacables los realizados como autor principal, *El derecho internacional en la encrucijada. Curso general de derecho internacional público* (2017), *Introducción al sistema jurídico internacional y de la UE* (2019), *Introduction to the International Law System and to the European Union* (2019) y *La Unión Europea y su derecho* (2019).

En los últimos diez años ha dirigido varios Proyectos I+D+i, uno de ámbito autonómico y cuatro de alcance nacional, liderando grupos de investigación formados por profesores de varias universidades españolas. En la actualidad integra un proyecto de investigación que dirige la profesora MARÍA JOSÉ CERVELL HORTAL (ref. DER2017-82368-R). El proyecto ya ha generado varios resultados, entre ellos un libro colectivo y, además una monografía de su autoría titulada *La responsabilidad internacional por el uso de la fuerza en el ciberespacio* (2020).

### MARÍA JOSÉ CERVELL HORTAL

Es Profesora Titular de derecho internacional público y relaciones internacionales (acreditada a Catedrática) en la Universidad de Murcia, en cuya Facultad de Derecho imparte, desde 1999, docencia en derecho internacional público y derecho de la Unión Europea. Sus líneas de investigación se han centrado, sobre todo, en desarme, crisis humanitarias, la UE y su ordenamiento jurídico (fundamentalmente, acción exterior y derechos humanos), el terrorismo internacional y el uso de la fuerza. Sobre esas materias ha publicado varios libros (cinco como autora y seis en coautoría), una veintena de capítulos de libro y numerosos artículos, habiéndose encargado también de la coordinación de varias obras. Ha participado en nueve proyectos de investigación, en dos de ellos como investigadora principal (el más reciente, bajo el título “El derecho internacional ante los retos tecnológicos: en busca de un marco jurídico realista sobre las nuevas formas de uso de la fuerza”).

Ha completado su formación con estancias de investigación en diferentes centros: Palacio de la Paz de La Haya (1998 y 2011), Organización Internacional para la Prohibición de las Armas Químicas de La Haya (2002), Centro Lauterpacht de Derecho Internacional de la Universidad de Cambridge (2004), Centre de Droit International de la Universidad Libre de Bruselas (2007), Tribunal Europeo de Derechos Humanos (2015) y Facultad de Derecho de la Universidad de Oxford (2017).

En la actualidad es co-directora ejecutiva del *Anuario Español de Derecho Internacional* y miembro del equipo editorial de la *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*.



Editado por el Instituto Latinoamericano de Altos Estudios –ILAE–,  
en enero de 2021

Se compuso en caracteres Palatino de 12 y 9 pts.

Bogotá, Colombia