

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 Faculdade de Direito da Universidade 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-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archive.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 Ibid., p. 36.

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

93 Ibid., p. 36.

94 Ibid., 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>].

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

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.