

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.unin.it/download/gestione/marco.pertile/20091002\\_0103CASE%20OF%20ISSA%20AND%20OTHERS%20v.%20TURKEY%20\(3\).pdf](http://www.jus.unin.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, desprevenidos 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 abordo 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 Puertorriqueño*, 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-Rules-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-juriscal.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: FABIÁN 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'ASPREMONT, 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-juriscal.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-juriscal.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-juriscal.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-juriscal.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-juriscal.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.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0449\\_1998.html](http://www.secretariassenado.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-juriscal.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.