

capítulo

III

# La condición del buque para el derecho del paso inocente

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



## I. Consideraciones previas

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

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

### Los regímenes internacionales generales

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

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

---

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

229 *Ibíd.* p. 85.

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

236 “Todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares”.

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

245 REMAC, cit., 1 a 8.

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

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

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

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



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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

---

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

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

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

**ELEMENTOS PROPIOS INMARSAT**

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

**ELEMENTOS PROPIOS SOLAS**

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

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

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

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

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

---

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

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

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

N. A. = no aplica.

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

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

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

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

---

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

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



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

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

---

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

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

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

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

---

261 Cfr. Decreto 1946 de 2013, cit.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

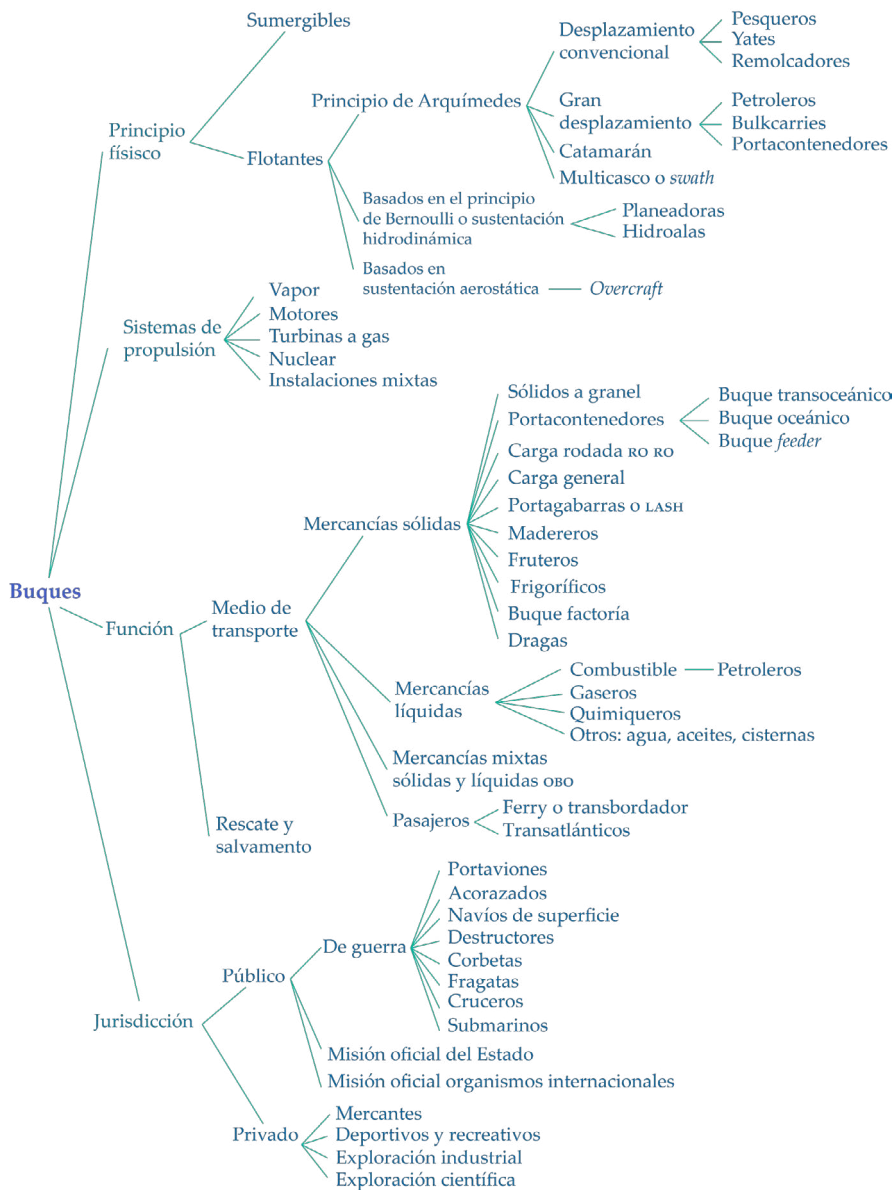


Figura elaborada a partir de la revisión y análisis de los siguientes trabajos: RAÚL CARO VILLA. "¿Barco o buque? Tipologías de los mismos", *Revista General de Marina*, t. 268-4, mayo de 2015, pp. 663 a 682, disponible en [<https://publicaciones.defensa.gob.es/revista-general-de-marina-268-4.html>];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

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

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

---

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

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

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

#### IV. Particularidades para los buques públicos

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

---

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

269 *Ibíd.*, p. 5.



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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

273 Ídem.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

---

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

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

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

## V. Particularidades para los buques privados

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

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

---

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

295 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL, de 2 de noviembre de 1973, disponible en [[http://www.dna.gob.ar/userfiles/23\\_marpol\\_73\\_78.pdf](http://www.dna.gob.ar/userfiles/23_marpol_73_78.pdf)].

296 Exigen notificación previa y posterior autorización para el paso inocente las legislaciones de: China, Arabia Saudita, Egipto, Guinea, Irán, Malasia, Omán, Turquía y Yemén. Simple notificación previa: Canadá, Djibuti, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Malta, Pakistán y Portugal. Se encuentra prohibido el paso inocente: Argentina, Costa de Marfil, Filipinas, Haití, Nigeria y Venezuela.

una excepción a los principios que caracterizan el reconocimiento del Estado al derecho de paso inocente<sup>297</sup>.

Sobre las situaciones particulares referidas a la nacionalidad de los buques privados, que viene a determinarse por medio del abanderamiento, es necesario señalar que en principio la nacionalidad no tendría por qué ser relevante para el ejercicio del derecho de paso inocente como quiera que, en tiempo de paz, la travesía de los buques privados en paso inocente ante el derecho internacional no puede estar sujeta a discriminaciones por razón de su abanderamiento. Sin embargo, puede suceder que el paso inocente sea propuesto por buques sin nacionalidad o por aquellos Estados que otorgan el pabellón a buques con escasas posibilidades de controles efectivos y regulación más estricta, con el propósito de satisfacer sus propios intereses concediéndoles beneficios a tales buques por sus travesías con el pabellón propio (banderas, registros abiertos o pabellón de conveniencia).

En el derecho internacional, los buques sin nacionalidad no gozan del derecho de paso inocente, pues como se explicó antes al definir el concepto de buque, carecen de un elemento esencial que los identifica como tales y no existe posibilidad de que se presuma su inocencia o condición inofensiva<sup>298</sup>. Del mismo modo, se considera sin nacionalidad a aquellos buques que en forma fraudulenta o errática resultan con doble pabellón, por carecer de un vínculo genuino con el Estado que ejerce una jurisdicción y control sobre las necesidades administrativas del buque, en los términos del Convenio de Naciones Unidas de 1986 sobre las condiciones de inscripción de los buques<sup>299</sup> en los Estados del abanderamiento.

En el caso de los buques con pabellón de conveniencia, su existencia se encuentra justificada porque son el resultado de prácticas

---

297 Como también lo sostienen RENÉ-JEAN DUPUY y DANIEL VIGNES. *Traité du nouveau droit de la mer*, París y Bruselas, Economica y Bruylant, 1985, p. 767.

298 GABALDÓN GARCÍA. *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, cit.

299 CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. Convenio de Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, TD/RS/CONF/23, de 13 de marzo de 1986, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23_es.pdf)].

empresariales que surgen a partir del desarrollo de las economías de escala y el sentido competitivo que en los mercados internacionales impone a los Estados la necesidad de promover un dinamismo a las prácticas comerciales a través de sus puertos y para aprovisionarse con más libertad. Por tanto, los Estados podrían estar justificados en facilitar registros, como los denominados de conveniencia, ampararlos e incluso promoverlos. Sin embargo, la Convención de Naciones Unidas sobre condición de inscripción de los buques<sup>300</sup> estableció que ha de existir una relación auténtica (*genuine link*) entre el Estado y el buque, elevándola a la categoría de principio (art. 1.º)<sup>301</sup>. Esa relación auténtica puede entenderse de múltiples maneras e incluso adoptarse según una variedad de significados que dependen de la visión geopolítica que tenga cada Estado en materia del comercio y transporte internacional por las vías marítimas.

Una manera de entender la relación auténtica es a través del concepto de nacionalidad del buque. Según esta perspectiva, los buques con registro abierto o pabellón de conveniencia carecen de relación auténtica por cuanto no coinciden la nacionalidad de quien sea el propietario, el gestor de la operación, la dotación, los integrantes de la tripulación e incluso, hasta los intereses en la misión con el pabellón que enarbola el buque. En consecuencia, para quienes comparten esta perspectiva, la situación de los buques con registro abierto o pabellón de conveniencia son generadoras de “ajuridicidad en la navegación a escala mundial<sup>302</sup>”. Esta perspectiva ha sido refutada de manera amplia por cuanto en la jurisprudencia internacional vigente, no existe un paradigma de la nacionalidad como el tomado

---

300 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships –UNCROS–, TD/RS/CONF/23, Adopted by the United Nations on 7 February 1986, disponible en [[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf)], artículo 10.º

301 La UNCROS no se encuentra en vigor, por falta de ratificaciones de los Estados.

302 MARÍA DEL PINO DOMÍNGUEZ CABRERA. “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. 18, n.º 1, julio de 2005, pp. 119 a 144, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-09502005000100005](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000100005)].

en el caso *Nottebohm* de 1995<sup>303</sup> y otros referidos a personas naturales o con ficción jurídica, que pueda ser aplicado de forma análoga y según el ámbito del derecho internacional de la navegación a los buques. En efecto, al ser el buque una cosa inanimada, su nacionalidad no soporta el que sea asimilada, en cualquier aspecto de su entidad, a los contenidos que existen en una relación humana<sup>304</sup>.

Otra manera proviene de la comprensión que hace el Tribunal Internacional del Mar (Hamburgo), en dos causas sometidas a su jurisdicción<sup>305</sup>. La relación auténtica con el buque se identifica solo a partir del derecho “a ejercer la jurisdicción efectiva y el control sobre esa nave de modo que se asegure que opera de acuerdo con las regulaciones, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas”<sup>306</sup>. En esa medida, cobran menos fuerza los temores y sospechas<sup>307</sup> que se tienen sobre aquellos buques con registro abierto o pabellón de conveniencia, porque desde el rol del Estado rector de puerto se procurará el prestigio de su abanderamiento a partir de hacer regulares y mejores los controles a los buques que lo detentan, con la posibilidad de retirarle el registro a aquellos

---

303 En el caso conocido como “Nottebohm”, con fallo de 6 de abril de 1955, sobre un asunto respecto a la nacionalidad de una persona física o jurídica, es definido como “un vínculo legal que tiene como base un hecho social o apego, una genuina conexión de existencia, intereses y sentimientos, junto con la existencia de derechos y deberes recíprocos” (traducción propia). Cfr. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Nottebohm Case (Liechtenstein v. Guatemala)*, April 6, 1955, disponible en [<http://www.uniset.ca/naty/nottebohm.htm>].

304 Cfr. ROBERT D. SLOANE. “Breaking the Genuine Link: The Contemporary International Legal Regulation of Nationality”, *Harvard International Law Journal*, vol. 50, n.º 1, Winter 2009, pp. 1 a 60, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2921690>]. Citando la jurisprudencia internacional recogida en MYRES SMITH McDUGAL y WILLIAM T. BURKE. *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, 1962, pp. 1.029 a 1.032.

305 Se trata de las sentencias: Caso n.º 1, *Saiga* (San Vicente y Granadinas v. Guinea), de 4 de diciembre de 1997, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-1/>]; y el Caso 19, *Virginia G* (Panamá v. Guinea-Bissau), de 14 de abril de 2014, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-19/>].

306 Caso 19, *Virginia G*, p. 45, par. 113: “para ejercer jurisdicción efectiva y control sobre un barco de modo de asegurar que opera de acuerdo con las regulaciones, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas” (traducción propia).

307 La sospecha provino del denominado informe del Gobierno Británico Rochdale, según se explica en DOMÍNGUEZ CABRERA. “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, cit.



buques que no cumplan con los requerimientos de seguridad en su navegación y protección durante sus travesías por los espacios marítimos y las aguas internacionales. Por disponer de puertos seguros y protegidos se obtienen beneficios que con dificultad un Estado o su Gobierno de turno, por inestable que sea, está dispuesto a renunciar.

En Colombia a los buques extranjeros no se les discrimina su travesía o el acceso a los puertos por el hecho que tenga registro abierto o pabellón de conveniencia. Colombia ha suscrito el Acuerdo latinoamericano sobre el control de buques por el Estado rector de puerto<sup>308</sup>. En este instrumento se dice:

Cada autoridad marítima mantendrá un sistema eficaz de control por el Estado rector del puerto para garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan los puertos de su Estado cumplen con las normas establecidas en los instrumentos pertinentes que quedan definidos en la Sección 2.

En esa Sección 2, los instrumentos pertinentes son taxativamente definidos: líneas de carga 1966, Solas 1974, Prot 1978 Solas, Marpol 73/78, Formación 1978, Abordajes 1972, Arqueo 1969. Es decir, ninguno de los Estados parte puede oponerse a la travesía, y, por tanto, tampoco al ingreso a sus puertos de buques, por el solo hecho de tener pabellón de conveniencia o registro abierto, sin embargo, impondrá todo el rigor de la normativa internacional que aplique como Estado rector de puerto para garantizar la seguridad de la navegación y protección del medio marino<sup>309</sup>.

---

308 RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE SUDAMÉRICA, CUBA, MÉXICO Y PANAMÁ –ROCRAM–. Acuerdo de Viña del Mar de 5 de noviembre de 1992, disponible en [<https://alvm.prefectura naval.gov.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=14-34394750120&pagename=CIALA%2FPage%2FtemplateSeccionCialaFULLTEXT>].

309 Existen más instrumentos técnicos donde se recogen disposiciones para que, cuando los buques visiten puertos extranjeros, se sometan a inspecciones a fin de garantizar que cumplen las prescripciones de la OMI. Estas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto se concibieron originalmente como un refuerzo de la labor de implantación del Estado de abanderamiento, pero la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces. La OMI adoptó la Cooperación regional en el control de barcos y descargas, Resolución A.682(17) de 7 de noviembre de 1991, disponible en [<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/>]

En materia del derecho de paso inocente, hasta el momento Colombia en su derecho interno adopta las reglas con respecto a los controles de seguridad y protección que se aplican en los puertos, extendiéndolas a los buques extranjeros que hacen su travesía marítima, aunque carezcan de la necesidad de acceder a estos puertos en paso inocente. La justificación se encuentra en la consideración que las travesías de los buques extranjeros tienen un importante impacto en el territorio, no solo desde lo que significa ante las relaciones internacionales, sino también en lo económico y ambiental. Pero hasta el momento los Gobiernos colombianos no han abordado estas necesidades así descritas, como correspondería hacerlo en documentos donde se declara la política pública, como es el reciente sobre Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros –PNOEC– de 2017<sup>310</sup>.

---

[Documents/A.682\(17\).pdf](#)], mediante la que se promueve el establecimiento de acuerdos regionales. Un buque que llega al puerto de un país normalmente visitará otros países de la región, por lo tanto, las inspecciones pueden ser más eficaces si se coordinan de manera estrecha, con el fin de centrarse en los buques deficientes, para así evitar las inspecciones múltiples. Esta coordinación asegura que se inspeccionen el máximo posible de buques, evitando al mismo tiempo que estos sufran demoras debidas a inspecciones innecesarias. Al que fundamentalmente le corresponde la responsabilidad de supervisar la condición de los buques es al Estado de abanderamiento, pero la supervisión por el Estado rector del puerto proporciona una “red de seguridad” para detectar los buques deficientes. Cfr. OMI. “Supervisión por el Estado rector del puerto”, disponible en [<http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/PortStateControl.aspx>].

310 COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO. POLÍTICA NACIONAL DEL OCEANO Y LOS ESPACIOS COSTEROS –PNOEC–, disponible en [<http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>].

## VI. Conclusiones

A partir de la comprensión de la navegación marítima y el concepto de buque, se pueden determinar con mayor precisión las condiciones con las cuales el derecho de paso inocente diferencia por una parte, el cumplimiento de unos deberes en el buque que hace el ingreso a aguas territoriales y la necesidad de fortalecer y sostener la capacidad del Estado de abanderamiento del mismo, para que a través de los controles y exigencias concretas facilite las condiciones físicas y jurídicas que le permitan hacer uso de ese derecho. Luego, por otra parte, el cumplimiento de unos deberes del Estado ribereño que debe regular las condiciones del tráfico dentro de sus aguas territoriales.

Esta manera de integrar ambos aspectos encuentra su necesidad en los avances que requieren los Estados ribereños en materia de regulación y reglamentación del derecho de paso inocente, sobre todo, cuando surgen desencuentros en materia de control a la protección por parte de los Estados de abanderamiento extranjero. Los Estados que han regulado el derecho de paso inocente concentran su atención en los actos de autorización, notificación y suspensión temporal para los buques extranjeros que acceden a las aguas jurisdiccionales, pero todavía no precisan acerca de las regulaciones del derecho interno que impongan las condiciones desde las cuales el Estado de abanderamiento pueda encontrar justificaciones para exigir requerimientos a los buques que abandera.

También para la reglamentación de los controles a los buques en paso inocente, es necesario considerar tanto las materias de protección como aquellas en seguridad, pero según las distintas situaciones que se contemplan como derecho de paso inocente. Es decir, el ingreso y la salida de las aguas territoriales de manera rápida e ininterrumpida; el ingreso sin penetrar en aguas interiores, sin escala en rada o instalación portuaria; el ingreso a las aguas interiores o la salida de estas; hacer escala en radas o instalaciones portuarias. En este sentido, es necesario que la reglamentación prevea elementos de modulación para la calificación del paso inocente que realice la autoridad marítima, teniendo en cuenta no solo los instrumentos internacionales en materia de seguridad marítima, sino también los de protección, junto con la correspondencia de obligatoriedad de instrumentos que se les apliquen a los buques abanderados objeto de control de las autoridades del Estado colombiano.

Hasta el momento, el criterio que ha adoptado la Dirección General Marítima en Colombia ha sido identificar el objeto de regulación del derecho de paso inocente en el concepto de buque extranjero que hace una travesía, según una conveniencia casuística en la que se pueda encontrar el artefacto de navegación extranjera sobre las situaciones específicas y el comportamiento de la nave, comprendida de manera exclusiva desde los convenios internacionales en materia de navegación marítima adoptados por Colombia.

No se puede olvidar que el derecho de paso inocente responde no solo al reconocimiento de la buena fe en el ejercicio de la navegación, que con el abanderamiento de un buque, un Estado confía a cada uno de los sujetos de la navegación. También responde a la necesidad de mantener las condiciones de seguridad y protección de los espacios marítimos de los que resulta titular, soberano y responsable político el Estado ribereño.

En cuanto al arribo a puerto, el Estado ribereño puede establecer mayores y más rigurosas exigencias que las ya existentes en el derecho internacional. Sin embargo, sobre estos aspectos referenciados no existe regulación explícita en Colombia. Solo la capitanía de puerto respectiva tiene, dentro del marco general del derecho internacional de la navegación, el arbitrio que la legislación colombiana le ha concedido para disponer acerca del atraque y acceso al área operativa del correspondiente puerto, cuando el buque de abanderamiento extranjero pretenda hacer un arribo forzoso en paso inocente.

Por consiguiente, es necesario que exista una regulación para aquellas travesías de buques que no respondan en forma estricta a un arribo forzoso a puerto, sino regular las actividades propias del paso inocente relacionadas con la seguridad de la navegación y la protección del medio marino<sup>311</sup>. Esta regulación es necesaria para que

---

311 En el anexo n.º 11 se presentan los convenios e instrumentos internacionales que normativamente el Estado colombiano aplica en materia de protección a la soberanía y seguridad marítima. Además, se observan mediante un ranking de Estados de abanderamiento, cuáles tienen registrados en los últimos años más atraques en los puertos colombianos y la relación de correspondencia que pueda existir con los convenios e instrumentos internacionales que declaran adoptar, según coincidan o no con los aplicados por el Estado colombiano.

las autoridades marítimas en Colombia dispongan de los elementos de juicio suficientes como para calificar el paso como inocente o no.

Además, se requiere disponer de una reglamentación que diferencie los buques extranjeros según las condiciones o circunstancias en que se encuentren, que al calificar su travesía como no inocente, no implique un desconocimiento a la libertad de navegación. El reconocimiento que hace el Estado colombiano en su condición de Estado ribereño, no discrimina a ningún buque por el pabellón que abandere, no sería ese el propósito de la regulación ni el objetivo de la reglamentación. De hecho, el Estado colombiano, como fue explicado, acepta en sus puertos los buques con registro abierto y abanderamientos de conveniencia sujetos al cumplimiento y exigencias normativas que expida el país como Estado rector de puerto.

Con los análisis presentados sobre las prácticas del Estado colombiano confrontados con la regulación que hace la Convemar del derecho de paso inocente, frente a las necesidades del ejercicio de la soberanía territorial, el fortalecimiento de las autoridades y el tráfico marítimo en Colombia, se encontraron insuficiencias en el instrumento de Jamaica. Acerca de los buques de Estado, la práctica de los Estados no concierne de manera uniforme con alguna de las disposiciones de la Convemar en el paso inocente. Es por tanto razonable que Colombia no sea Estado parte de la Convemar y adopte una práctica que, por principio constitucional, hace necesaria la solicitud de autorización previa para la travesía de buques de Estado en paso inocente. Sin embargo, Colombia tiene pendiente una regulación que haga más explícita esta práctica como Estado ribereño. La Convemar por el contrario, no dispone para estos casos del requisito de la notificación al Estado ribereño.

En suma, todavía no existe una regulación particular para que se puedan tomar medidas y controles más estrictos para el paso de buques extranjeros por el mar territorial colombiano sin que esto constituya una interferencia al tráfico marítimo internacional.

## Bibliografía

- BELTRÁN MONTEL, LUIS y MARINO DOLCE. “Curso de derecho de la navegación”, Buenos Aires, Astrea, 1994.
- CARO VILLA, RAÚL. “¿Barco o buque? Tipologías de los mismos”, *Revista General de Marina*, t. 268-4, mayo de 2015, pp. 663 a 682, disponible en [<https://publicaciones.defensa.gob.es/revista-general-de-marina-268-4.html>].
- CASANOVA Y LA ROSA, ORIOL. “La identificación y la creación de las normas internacionales”, en *Compendio de derecho internacional público*, 6.<sup>a</sup> ed., Madrid, Tecnos, 2018, pp. 71 a 80.
- CASELLA, DANIEL ALEJANDRO. “La Inmunidad Soberana y el embargo de un buque de guerra”, *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n.º 23, julio-diciembre de 2013, pp. 17 a 52, disponible en [<https://www.redalyc.org/pdf/824/82430529002.pdf>].
- CHAMI, DIEGO ESTEBAN y ERIK GARCÍA MALDONADO. “Problemas jurídicos de los buques sin tripulación”, *Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo*, n.º 13, 2 de la segunda etapa, agosto de 2018, pp. 52 a 62, disponible en [[https://www.academia.edu/38816692/REVISTA\\_DE\\_LA\\_ASOCIACIÓN\\_VENEZOLANA\\_DE\\_DERECHO\\_MARÍTIMO\\_AGOSTO\\_DE\\_2018\\_N\\_13\\_-2\\_DE\\_LA\\_SEGUNDA\\_ETAPA](https://www.academia.edu/38816692/REVISTA_DE_LA_ASOCIACIÓN_VENEZOLANA_DE_DERECHO_MARÍTIMO_AGOSTO_DE_2018_N_13_-2_DE_LA_SEGUNDA_ETAPA)].
- Código de Comercio, Decreto 410 de 27 de marzo de 1971, *Diario Oficial*, n.º 33.339, de 16 de junio de 1971, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo\\_comercio.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html)].
- COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO. Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros –PNOEC–, disponible en [<http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>].
- COMISION PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR –CPPS–, SECRETARÍA EJECUTIVA DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y ÁREAS COSTERAS DEL PACÍFICO SUDESTE. Convenio para la protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, Lima, 12 de noviembre de 1981, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_del\\_medio\\_marino\\_y\\_la\\_zona\\_costera\\_del\\_pacifico\\_sudeste\\_de\\_1981.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio_para_la_proteccion_del_medio_marino_y_la_zona_costera_del_pacifico_sudeste_de_1981.pdf)].

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

- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. Convenio de Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, TD/RS/CONF/23, de 13 de marzo de 1986, disponible en [[https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23_es.pdf)].
- CONSEJO DE ESTADO DE COLOMBIA, SALA PLENA. Concepto de 13 de octubre de 2009, M. P.: GUSTAVO EDUARDO GÓMEZ ARANGUREN, sobre el Proyecto de acuerdo complementario para la cooperación y la asistencia técnica en defensa y seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América.
- Constitución Política de la República de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)].
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL, de 2 de noviembre de 1973, disponible en [[http://www.dna.gob.ar/userfiles/23\\_marpol\\_73\\_78.pdf](http://www.dna.gob.ar/userfiles/23_marpol_73_78.pdf)].
- Convención internacional para la unificación de ciertas normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, Bruselas, 10 de abril de 1926, disponible en [<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/200000-204999/203595/norma.htm>].
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, OPRC/90, de 30 de noviembre de 1990, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76\\_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf)].
- Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste, Lima, 12 de noviembre de 1981, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio\\_para\\_la\\_proteccion\\_del\\_medio\\_marino\\_y\\_la\\_zona\\_costera\\_del\\_pacifico\\_sudeste\\_de\\_1981.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/convenio_para_la_proteccion_del_medio_marino_y_la_zona_costera_del_pacifico_sudeste_de_1981.pdf)].
- Convenio para la protección y desarrollo del medio marino del Gran Caribe, Cartagena de Indias, 24 de marzo de 1983, disponible en [<http://www.cep.unep.org/cep/cartagen.htm%20>].
- CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia T-628 de 13 de agosto de 2010, M. P.: JUAN CARLOS HENAO PÉREZ, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/T-628-10.htm>].

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

- CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia T-901 de 3 de diciembre de 2013, M. P.: MARÍA VICTORIA CALLE CORREA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/T-901-13.htm>].
- CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN LABORAL. Sentencia 30.886, de 30 de enero de 2007, M. P.: CARLOS ISAAC NADER.
- Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].
- Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991, *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].
- Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].
- DIMAR. Reglamento Marítimo Colombiano –REMAC–, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/reglamento-maritimo-colombiano-remac>].
- DIMAR. Resolución 518 de 19 de diciembre de 2000, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014_0.pdf)].
- DIMAR. Resolución 220 de 2 de mayo de 2012, *Diario Oficial*, n.º 48.424 de 8 de mayo de 2012, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res02202012.pdf>].
- DIMAR. Resolución 654 de 25 de noviembre de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.349 de 25 de noviembre de 2014, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014\\_0.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res06452014_0.pdf)].
- DOMÍNGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO. “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque”, *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. 18, n.º 1, julio de 2005, pp. 119 a 144, disponible en [[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-09502005000100005](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000100005)].
- DUPUY, RENÉ-JEAN y DANIEL VIGNES. *Traité du nouveau droit de la mer*, París y Bruselas, Economica y Bruylant, 1985.
- ESPALIUD BERDUD, CARLOS y RAFAEL CASADO RAIGÓN. “El paso inocente de buques de guerra extranjeros por mar territorial: alcance del régimen de la CNDUM”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 57, n.º 2, 2005, pp. 777 a 798.



FRANCO GARCÍA, MIGUEL ÁNGEL. "Las actividades marítimas de los buques de guerra de terceros Estados en los espacios marítimos de soberanía o jurisdicción del Estado ribereño", *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 27, junio de 2014, disponible en [<http://www.reei.org/index.php/revista/num27/articulos/actividades-militares-buques-guerra-terceros-estados-espacios-maritimos-soberania-jurisdiccion-estado-ribereno>].

FRANCO-ZÁRATE, JAVIER ANDRÉS. "Alcance del concepto de 'nave' en la normatividad mercantil colombiana: ¿Incluye dicho concepto el equipo marino utilizado en las operaciones costa afuera (*offshore*)", en *Revista E-Mercatoria*, vol. 13, n.º 1, enero-junio de 2014, pp. 3 a 28, disponible en [<https://boletinmineroenergetico.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/14/2015/02/Nave-offshore.pdf>].

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

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

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, 27 June 1986, disponible en [[https://web.archive.org/web/20050308180448fw\\_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasas/inus/inus\\_ijudgment/inus\\_ijudgment\\_19860627.pdf](https://web.archive.org/web/20050308180448fw_/http://www.icj-cij.org/icjwww/icasas/inus/inus_ijudgment/inus_ijudgment_19860627.pdf)].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Case concerning right of passage over Indian territory (Portugal v. India)*, merits, Judgment of 12 April 1960, disponible en [<https://www.icj-cij.org/files/case-related/32/032-19600412-JUD-01-00-EN.pdf>].

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Nottebohm Case (Liechtenstein v. Guatemala)*, April 6, 1955, disponible en [<http://www.uniset.ca/naty/nottebohm.htm>].

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

Ley 6 de 15 de noviembre de 1972, *Diario Oficial*, n.º 33.750, de 29 de noviembre de 1972, disponible en [<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1561543>].

Ley 8 de 4 de febrero de 1980, *Diario Oficial*, n.º 35.457, de 14 de febrero de 1980, disponible en [<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1563853>].

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

Ley 12 de 19 de enero de 1981, *Diario Oficial*, n.º 35.708, de 24 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1568465>].

Ley 13 de 19 de enero de 1981, *Diario Oficial*, n.º 35.700, de 12 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1569525>].

Ley 19 de 21 de septiembre de 1983, *Diario Oficial*, n.º 36.354 de 21 de septiembre de 1983, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1575496>].

Ley 45 de 26 de febrero de 1985, *Diario Oficial*, n.º 36.888, de 8 de marzo de 1985, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1600037>].

Ley 10 de 15 de enero de 1986, *Diario Oficial*, n.º 37.311, de 20 de enero de 1986, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566658>].

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

Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima, España, *Boletín Oficial del Estado*, n.º 180 de 25 de julio de 2014, disponible en [<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>].

LLANOS MANSILLA, HUGO. “Inmunidad de jurisdicción y de ejecución del Estado que realiza actividades comerciales”, *Revista Chilena de Derecho*, vol. 2, 1975, pp. 12 a 54, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2649245.pdf>].

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

MARTÍNEZ, GUSTAVO ALONSO. “El derecho de paso inocente de los buques de guerra a través del mar territorial”, Tesis de maestría, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2011, disponible en [<http://eprints.ucm.es/22297/>].

MD-DIMAR-GLEMAR. Resolución 135 de 27 de febrero de 2018, *Diario Oficial*, n.º 50.529, de 8 de marzo de 2018, disponible en [[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/resolucion\\_numero\\_0135.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/resolucion_numero_0135.pdf)].

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

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

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

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Tratado entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la situación de Quitasueño, Roncador y Serrana, de 8 de septiembre de 1972, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/49F11\\_US-08-09-1972TSQRS.PDF](http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/49F11_US-08-09-1972TSQRS.PDF)].

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

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

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

OBCASITAS LLORENTE, LUIS. “Sentencia del Tribunal Internacional de Justicia de La Haya, de 12 de abril de 1960, sobre derecho de paso de Portugal a través de territorio indio”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 14, n.º 3, 1961, pp. 571 a 584.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención de Naciones Unidas sobre inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes, de 2 de diciembre de 2004, disponible en [<https://www.dipublico.org/3370/convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-las-inmunidades-jurisdiccionales-de-los-estados-y-de-sus-bienes/>].

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

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

- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención de Viena sobre las relaciones diplomáticas, de 18 de abril de 1961, en vigor el 24 de abril de 1964, disponible en [<https://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionviena.htm>].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, de 29 de abril de 1958, disponible en [[http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/E05CD\\_ONU-1958-MTZC.PDF](http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/E05CD_ONU-1958-MTZC.PDF)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. Resúmenes de los fallos y de las opiniones consultivas y providencias de la Corte Internacional de Justicia 1948-1991, Nueva York, ONU, 1992, disponible en [[https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st\\_leg\\_serf1.pdf](https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1.pdf)].
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, TD/RS/CONF/23, Adopted by the United Nations on 7 February 1986, disponible en [[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf)].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. “Buques autónomos”, disponible en [<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Autonomous-shipping.aspx>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1.º de noviembre de 1974, disponible en [<https://www.cndh.org.mx/DocTR/2016/JUR/A70/01/JUR-20170331-II44.pdf>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques –BWM–, BWM/CONF/36, de 16 de febrero de 2004, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/12216/ANEXO%20II%20-%20Convenio%20Internacional%20sobre%20el%20Control%20y%20Gestión%20del%20Agua%20de%20Lastre.pdf?sequence=3&isAllowed=y>].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques –MARPOL–, Adopción: 1973 (Convenio MARPOL), 1978 (Protocolo de 1978), 1997 (Protocolo-Anexo VI); entrada en vigor: 2 de octubre de 1983 (Anexos I y III), disponible en [[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/marpol\\_articulos.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/marpol_articulos.pdf)].
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos –SAR–, Hamburgo, 27 de abril de 1979, disponible en [<http://www.proteccioncivil.org/catalogo/carpeta02/carpeta24/vademecum17/vdm0256ar/CONVENIO%20INTERNACIONAL%20SOBRE%20BUSQUEDA%20Y%20SALVAMENTO%20MARITIMOS,%201979.pdf>].

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

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Directrices provisionales relativas a los ensayos de los MASS, MSC.1-Circ.1604, 101.º período de sesiones, 5 al 14 de junio de 2019, disponible en [[http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1604%20-%20Directrices%20Provisionales%20Relativas%20A%20Los%20Ensayos%20De%20Los%20Mass%20\(Secretar%C3%ADa\).pdf](http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1604%20-%20Directrices%20Provisionales%20Relativas%20A%20Los%20Ensayos%20De%20Los%20Mass%20(Secretar%C3%ADa).pdf)].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015), Resolución A.1011 (26), de 18 de enero de 2010, disponible en [[https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301113259/1011\\_26.pdf](https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301113259/1011_26.pdf)].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio 2018-2023), Resolución A.1011 (30), de 8 de diciembre de 2017, disponible en [<http://www.imo.org/en/About/strategy/Documents/A%2030-RES.1110.pdf>].

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. Regional co-operation in the control of ships and discharges, Resolución A.682(17) de 7 de noviembre de 1991, disponible en [[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682\(17\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682(17).pdf)].

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

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL –OMI–. “Supervisión por el Estado rector del puerto”, disponible en [<http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/PortStateControl.aspx>].

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

QUINTANA ARANGUREN, JUAN JOSÉ y GONZALO GUZMÁN CARRASCO. “De espaldas al derecho internacional: Colombia y la inmunidad de jurisdicción de los Estados”, *International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional*, n.º 8, junio-noviembre de 2006, pp. 53 a 102, disponible en [<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/internationallaw/article/view/14001>].

RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE SUDAMÉRICA, CUBA, MÉXICO Y PANAMÁ –ROCRAM–. Acuerdo de Viña del Mar de 5 de noviembre de 1992, disponible en [<https://alvm.prefectura naval.gov.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=1434394750120&pagename=CIALA%2FPage%2FtemplateSeccionCialaFULLTEXT>].

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

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Barcelona, Marge Books, 2015.

RODRÍGUEZ DELGADO, JUAN PABLO. “The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?”, en MASSIMILIANO MUSI (ed.). *Port, Maritime and Transport Law Between Legacies of the Past and Modernization*, San Lazzaro di Savena, Bologna, Bonomo Editore, 2018, pp. 493 a 524, disponible en [[https://www.researchgate.net/publication/329468528\\_The\\_Legal\\_Challenges\\_of\\_Unmanned\\_Ships\\_in\\_the\\_Private\\_Maritime\\_Law\\_What\\_Laws\\_would\\_You\\_Change](https://www.researchgate.net/publication/329468528_The_Legal_Challenges_of_Unmanned_Ships_in_the_Private_Maritime_Law_What_Laws_would_You_Change)].

RODRÍGUEZ PONCE, JOSÉ ADRIÁN. “Sistemas de propulsión y clasificación de buques”, Trabajo de grado, Santa Cruz de Tenerife, Universidad de La Laguna, septiembre de 2015, disponible en [<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1240/SISTEMAS+DE+PROPULSION+Y+CLASIFICACION+DE+BUQUES.pdf;jsessionid=615AF01797DE8B2A4BB0A87A491C6958?sequence=1>].

SLOANE, ROBERT D. “Breaking the Genuine Link: The Contemporary International Legal Regulation of Nationality”, *Harvard International Law Journal*, vol. 50, n.º 1, Winter 2009, pp. 1 a 60, disponible en [<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2921690>].

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL MAR. Caso n.º 1, *Saiga* (San Vicente y Granadinas v. Guinea), de 4 de diciembre de 1997, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-1/>].

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL MAR. Caso 19, *Virginia G* (Panamá v. Guinea-Bissau), de 14 de abril de 2014, disponible en [<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-19/>].

WINDSOR, THOMAS. “Innocent passage of warships in East Asian territorial seas”, en *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, vol. 3, n.º 3, 2011, pp. 73 a 81.