

LA NAVE Y EL ARTEFACTO NAVAL

CLAUDIO BARROILHET ACEVEDO
MAX GENSKOWSKY MOGGIA
RODRIGO RAMÍREZ DANERI
RICARDO SAN MARTÍN PADOVANI

© LA NAVE Y EL ARTEFACTO NAVAL, 2017

Claudio Barroilhet Acevedo
Max Genskowsky Moggia
Rodrigo Ramírez Daneri
Ricardo San Martín Padovani

Registro de Propiedad Intelectual N° 279.289
ISBN: 978-956-17-0719-1

Derechos Reservados
Tirada: 300 ejemplares

Ediciones Universitarias de Valparaíso
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Calle 12 de Febrero 21, Valparaíso
Fono: 32 227 3902 - Fax: 32 227 3937
Email: euvsa@pucv.cl
www.euv.cl

Jefe de Diseño: Guido Olivares S.
Diseño: Mauricio Guerra P. / Alejandra Larráin R.
Corrección de Pruebas: Osvaldo Oliva P.

Imprenta Salesianos S.A.
HECHO EN CHILE

ÍNDICE

DON EUGENIO CORNEJO FULLER	15	
PRÓLOGO	17	
CAPÍTULO I.		
DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA		
INTRODUCCIÓN	23	
TÍTULO PRIMERO:		
NORMATIVA INTERNACIONAL		24
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 1982.	24	
Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, Londres, 1965.	33	
TÍTULO SEGUNDO:		
NORMATIVA NACIONAL		39
Los espacios de la navegación marítima.	39	
Entrada y salida de la nave a puerto.	46	

Recepción de naves en puertos nacionales.	50
El despacho de la nave desde los puertos nacionales.	55
Embarco y desembarco de personas en puertos nacionales.	60
 CAPÍTULO II.	
LA NAVE Y EL ARTEFACTO NAVAL	
INTRODUCCIÓN	65
 TÍTULO PRIMERO:	
NORMATIVA INTERNACIONAL	66
Convenio Internacional sobre el Arqueo de Buques, Londres, 1969.	66
Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, Londres, 1966.	68
Convención Internacional para la Remoción de Restos Náufragos, Nairobi, 2007.	74
 TÍTULO SEGUNDO:	
NORMATIVA NACIONAL	81
Orígenes de la regulación de la nave en nuestro ordenamiento jurídico.	81
¿Nave o buque?	83
Cuestiones acerca del concepto de nave.	84
Definición legal de nave.	87
Nave y navegabilidad.	91
Naturaleza jurídica de la nave y explicación general acerca de su estatuto legal de las naves.	92
Contenido de la nave.	96
Características de la nave.	99
Atributos de individualización de la nave.	102
Clases de naves.	113

Embarcaciones deportivas. 118

El artefacto naval. 119

**CAPÍTULO III.
NACIONALIDAD Y ABANDERAMIENTO**

INTRODUCCIÓN E IMPORTANCIA 127

**TÍTULO PRIMERO:
NORMATIVA INTERNACIONAL. 128**

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,
Montego Bay, 1982. 128

**TÍTULO SEGUNDO:
NORMATIVA NACIONAL 132**

Explicación acerca de la interrelación entre la noción de nave,
su matrícula y nacionalidad. 132

Sistema chileno de nacionalidad y registro de naves. 133

Abanderamiento y uso del pabellón nacional. 141

Excepciones a la exigencia de la matrícula, nacionalidad o
tripulación chilena. 143

Efectos jurídicos de la nacionalidad. 145

El pasavante de navegación. 154

Banderas de conveniencia. 157

Segundos o dobles registros. 160

El buque de guerra y el derecho marítimo. 162

CAPÍTULO IV.

PROPIEDAD NAVAL, OTROS DERECHOS REALES Y SISTEMA REGISTRAL MARÍTIMO

INTRODUCCIÓN	167
TÍTULO PRIMERO:	
NORMATIVA INTERNACIONAL	168
Convenio de las Naciones Unidas Sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, Ginebra, 1986.	168
TÍTULO SEGUNDO:	
NORMATIVA NACIONAL	179
Modos de adquirir el dominio de naves y artefactos navales.	179
Copropiedad de naves y artefactos navales.	198
Usufructo de naves y artefactos navales.	198
Uso de naves y artefactos navales.	202
Fundamentos y características del sistema registral marítimo	203
Regulación del sistema registral marítimo.	203
Principios del sistema registral marítimo chileno.	204
De los registros en general, los libros y el archivo.	206
Registro de matrícula de naves mayores.	208
Registro de matrícula de naves en construcción.	224
Registro de matrícula de artefactos navales mayores.	229
Registro de hipotecas, gravámenes y prohibiciones.	235
Registro de matrícula de naves menores.	241
Registro de matrícula de artefactos navales menores.	247
Libros auxiliares y archivo.	253
Inscripciones.	257
Sub-inscripciones.	262

CAPÍTULO V.

LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS MARÍTIMOS, HIPOTECA Y PRENDA SOBRE LA NAVE Y EL ARTEFACTO NAVAL

INTRODUCCIÓN	269
TÍTULO PRIMERO:	
NORMATIVA INTERNACIONAL	270
Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, Ginebra, 1993.	270
Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, Ginebra, 1999.	277
TÍTULO SEGUNDO:	
NORMATIVA NACIONAL	287
Concepto y contenido.	287
Hipoteca de naves y artefactos navales mayores.	288
Prenda de naves y artefactos navales menores.	299
Clases de privilegios marítimos y su regulación.	304

CAPÍTULO VI.

SEGURIDAD MARÍTIMA Y SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN

INTRODUCCIÓN	321
TÍTULO PRIMERO:	
NORMATIVA INTERNACIONAL	322
Seguridad marítima y seguridad en la navegación.	322
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, Londres, 1974.	335
TÍTULO SEGUNDO:	
NORMATIVA NACIONAL	473
La función del Estado rector del puerto.	473

Los riesgos de la navegación.	477
La investigación de los accidentes marítimos.	482
El uso de remolcadores.	488
Practicaje y pilotaje.	489
Seguridad de las embarcaciones deportivas.	510
Navegación deportiva.	514
BIBLIOGRAFÍA	519

A la memoria de don Eugenio Cornejo Fuller
Abogado del Curso de Leyes de los Sagrados Corazones de Valparaíso
Profesor Emérito de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso



EUGENIO CORNEJO FULLER
1922 - 2015

Don Eugenio Cornejo Fuller nació en la ciudad de Viña del Mar, el año 1922. Tras egresar de sus estudios primarios y secundarios en el Colegio de los Sagrados Corazones de Valparaíso, ingresó al Curso de Leyes de los Sagrados Corazones en la misma ciudad. Su Tesis denominada “Cláusulas de Irresponsabilidad del Naviero” fue calificada con nota sobresaliente y distinguida con el Premio Gabriel Ocampo, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile, como la mejor memoria en Derecho Comercial, y con el Premio de la Liga Marítima de Chile al mejor trabajo sobre Derecho Marítimo.

Obtuvo su título de Abogado en enero de 1948 y el de Liquidador Oficial de Seguros en el año 1957. Ejerció libremente su profesión en la Ciudad de Valparaíso, y en innumerables oportunidades desempeñó la función de Abogado Integrante de la Il. Corte de Apelaciones de la misma ciudad.

Desde que recibió su título de Abogado, y hasta el año 1990 se desempeñó como Profesor Titular de Derecho Comercial, Derecho Marítimo y de Seguros en la Escuela de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, donde ejerció como Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales entre los años 1966 y 1968.

Redactor de la nueva Ley de Navegación en el Año 1978, la que sustituyó a la anterior ley del año 1878. En 1981, el Gobierno de Chile le encomendó la tarea de presidir la Comisión de Profesores y Expertos, para elaborar un proyecto de ley modificatorio del Libro III del Código de Comercio, vigente desde 1865, tarea que acometió con

su característica disciplina y empuje, hasta la publicación de la Ley N° 18.680 del año 1988, que renovó el Libro III del Código de Comercio, “De la Navegación y el Comercio Marítimos”.

En octubre de 1990, y por su aporte al progreso de las Ciencias Jurídicas en Chile, fue designado “Profesor Emérito” por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Especialista en Derecho Comercial, Derecho Marítimo y de los Seguros, entre sus cargos destacan representante de Chile ante la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Comercial Internacional (UNCITRAL); Socio Fundador, ExPresidente y Miembro Honorario de la Asociación Chilena de Derecho Marítimo; Miembro y Vice-Presidente Honorario del Comité Marítimo Internacional (CMI), y Socio Fundador y Past-President del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM).

Autor de innumerables artículos, publicaciones y exposiciones sobre Derecho Marítimo y Seguros y del libro “Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos” (Ediciones Universitarias de Valparaíso UCV año 2003).

Casado con doña Gaby Lacroix Hennet y padre de 7 hijos: Mónica, Eugenio, Alberto, Verónica, Eliana, Marta y Gaby.

Falleció en la ciudad de Viña del Mar, el 5 de febrero de 2015.

Los autores dedicamos este libro a la memoria de quien fuera nuestro profesor, maestro, jefe, socio, colega y consejero.

PRÓLOGO

Esta obra consiste en una recopilación, sistematización y análisis de las normas que conforman el estatuto de la nave y del artefacto naval, tarea que ha sido efectuada desde una doble perspectiva: normas internacionales y normas nacionales.

En las primeras, hemos coleccionado aquellos tratados internacionales que regulan el estatuto jurídico de las naves y artefactos navales, y en las segundas, las normas domésticas, agrupando ambas por temas, ordenados estos por capítulos.

Así, en el Capítulo I, titulado “De la navegación marítima”, en la parte internacional nos hemos referido a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982) y al Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (Londres, 1965), que hemos tratado en las partes que son pertinentes al tema central del libro.

A continuación, en la normativa nacional, hemos tratado los espacios de la navegación marítima; la entrada y salida de la nave a puerto; recepción de naves en puertos nacionales; despacho de la nave desde los puertos nacionales y embarco y desembarco de personas en puertos nacionales.

El Capítulo II se denomina “La nave y el artefacto naval”. En la parte internacional, se analiza el Convenio Internacional sobre el Arqueo de Buques (Londres, 1969); Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Londres, 1966) y la Convención Internacional para la Remoción de Restos Náuticos (Nairobi, 2007).

En la parte nacional, se tratan los orígenes de la regulación de la nave en nuestro ordenamiento jurídico; se responde a la pregunta semántica acerca de la correcta denominación: ¿nave o buque?; se tratan otras cuestiones acerca del concepto de nave; la definición legal de nave; nave y navegabilidad; naturaleza jurídica y explicación general acerca del estatuto legal de las naves; contenido de la nave; características de la nave; atributos de individualización de la nave; clases de naves; embarcaciones deportivas y el artefacto naval.

El Capítulo III se denomina “Nacionalidad y abanderamiento”. En la parte internacional se analiza el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (Ginebra, 1986) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982), en su parte pertinente.

Enseguida, en el derecho doméstico, se explica la interrelación entre la noción de nave, su matrícula y nacionalidad; el sistema chileno de nacionalidad y registro de naves; abanderamiento y uso del pabellón nacional; excepciones a la exigencia de la matrícula, nacionalidad o tripulación chilena; efectos jurídicos de la nacionalidad; el pasavante de navegación; banderas de conveniencia y segundos o dobles registros.

El Capítulo IV, se titula “Propiedad naval, otros derechos reales y sistema registral marítimo”. En la parte internacional se trata el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (Ginebra, 1993).

En la parte nacional, se tratan los modos de adquirir el dominio de naves y artefactos navales; copropiedad naval; usufructo de naves; uso de naves; fundamentos, características, regulación y principios del sistema registral marítimo; de los registros en general, los libros y el archivo; registro de matrícula de naves mayores; registro de matrícula de naves en construcción; registro de matrícula de artefactos navales mayores; registro de hipotecas, gravámenes y prohibiciones; registro de matrícula de naves menores; registro de matrícula de artefactos navales menores; libros auxiliares y archivo; inscripciones y sub-inscripciones.

El Capítulo V se refiere a “Los créditos privilegiados marítimos sobre la nave y el artefacto naval”. En la parte internacional, se trata el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (Ginebra, 1993).

En la parte nacional, se trata el concepto, contenido, clases de privilegios marítimos y su regulación; sus características, naturaleza jurídica, objeto, enumeración, prelación y preferencia de pago y su extinción. Pese a tratarse de derechos reales, se trata también en este capítulo a la hipoteca de naves y artefactos navales mayores, y la prenda

de naves y artefactos navales menores, por constituir parte del sistema del crédito marítimo, junto a los privilegios marítimos.

El Capítulo VI, se denomina “Seguridad marítima y seguridad en la navegación”. En la parte internacional se trata el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS (Londres, 1974).

En la parte nacional, se trata la función del Estado rector del puerto; riesgos de la navegación; investigación de los accidentes marítimos; uso de remolcadores; practicaje y pilotaje; seguridad de las embarcaciones deportivas y navegación deportiva.

Los autores

Valparaíso, junio de 2017.

CAPÍTULO I. DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

INTRODUCCIÓN.

TÍTULO PRIMERO: NORMATIVA INTERNACIONAL

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,
Montego Bay, 1982 (en lo atinente).

Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional,
Londres, 1965.

TÍTULO SEGUNDO: NORMATIVA NACIONAL

Los espacios de la navegación marítima.

Entrada y salida de la nave a puerto.

Recepción de naves en puertos nacionales.

El despacho de la nave desde los puertos nacionales.

Embarco y desembarco de personas en puertos nacionales.

CAPÍTULO I.

DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

INTRODUCCIÓN

Este capítulo da inicio al estudio de la nave, analizando su empleo y explotación –en cuanto objeto esencial de la navegación– desde una perspectiva dinámica y a lo largo de la aventura marítima en toda su extensión. La aventura marítima es el viaje o expedición marítima, cuyo éxito o fracaso depende de las fortunas o infortunios del mar y de los actos y hechos de los hombres que la tripulan, así como de los terceros y de otras naves, cuyo comportamiento y desenlace son inciertos al momento del zarpe. En el desarrollo de la aventura marítima, la nave surca los espacios de la navegación marítima, entra y sale de cada uno de los puertos en que recalca, interactúa con la Autoridad Marítima y otras autoridades en las operaciones de recepción y despacho en los puertos nacionales, así como el embarco y desembarco de personas en puertos nacionales.

Comenzaremos este análisis desde el estudio de los espacios y normas de navegación marítima, primero en las normas internacionales, y luego en las normas nacionales. En la parte relativa a la legislación nacional, analizaremos las disposiciones de la CONVEMAR que se refieren a las zonas marinas y su respectivo estatuto legal, como delimitación espacial de la navegación marítima, mientras que al tratar las normas internacionales, nos enfocaremos en la navegación en un sentido dinámico y funcional, no espacial.

TÍTULO PRIMERO: NORMATIVA INTERNACIONAL

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. MONTEGO BAY, 1982

La CONVEMAR es el código más completo de las normas de derecho internacional marítimo, materia que pertenece a la rama del derecho internacional público que se extiende hacia el mar para regular el uso de los espacios marítimos y su interrelación con las soberanías de los Estados ribereños y sujetos de derecho internacional público involucrados. CONVEMAR fue suscrita el año 1982 en Montego Bay, Jamaica, ratificada por Chile y promulgada por el Decreto Supremo N° 1.393, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicada en el Diario Oficial de la República con fecha 18 de noviembre de 1997.

A continuación, pasaremos revista a las normas de la Convención del Mar que inciden en la navegación marítima desde un punto de vista dinámico o funcional. En efecto, en lo que al desplazamiento de una nave, artefacto naval u otra embarcación concierne, el Estado ribereño tiene, en su mar territorial, una suerte de servidumbre de tránsito que se denomina paso inocente, de la que derivan ciertos deberes para ese Estado ribereño. Vistos desde el derecho correlativo, se trata de una garantía de navegación para los respectivos dueños, armadores u operadores de dichas naves, artefactos navales o embarcaciones (artículos 17 a 32 de CONVEMAR).

Los Deberes del Estado ribereño son:

El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial (Artículo 24).

En especial, no podrá imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente, o discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste (Artículo 24).

Obligación de informar los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial (Artículo 24).

Pero el Estado ribereño también tiene atribuciones en relación a su mar ribereño, a través de sus distintos espacios.

Derechos de protección del Estado ribereño (Artículo 25):

El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

Podrá tomar las medidas que sean necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores, o a recalcar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas

El Estado ribereño podrá suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas.

El Estado ribereño sólo puede imponer gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación (Artículo 26).

Normas jurisdiccionales:

Dependen de la clase, propiedad y uso de la nave involucrada.

Respecto de los buques mercantes y a los buques de Estado destinados a fines comerciales (Artículo 27).

Jurisdicción penal:

La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño; o sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; o cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

El Estado ribereño podrá tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores. Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

Por regla general, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un

buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

Jurisdicción civil (Artículo 28):

El Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo. Tampoco podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques, de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso, o aquellas medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.

Respecto de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales (Artículo 29).

Para los efectos de esta Convención, se entiende por “buques de guerra” 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.

Cuando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial (Artículo 30).

El Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento, por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta Convención u otras normas de derecho internacional (Artículo 31).

Los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales gozan de inmunidad de jurisdicción (Artículo 32)

Lo reitera el Artículo 95: los buques de guerra en la alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

Y el Artículo 96, respecto de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial: los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en la alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido en la alta mar (Artículo 97).

En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en la alta mar, que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón, o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón.

Navegación en la alta mar

La alta mar son todas las partes del mar que no están sujetas a la jurisdicción del Estado costero, es decir, fuera de las aguas interiores de un Estado, del mar territorial, de la zona económica exclusiva y de las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. Esta es la definición residual del Artículo 86 de la CONVEMAR. Esto es sin perjuicio del régimen especial de los estrechos internacionales a que se refiere la parte III de CONVEMAR.

La alta mar es un espacio marítimo libre: está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral (Artículo 87).

Es un espacio de paz, porque el Artículo 88 dispone que la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

Es un espacio común, ya que el Artículo 89 dispone que ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

La libertad de la alta mar comprende, entre otras:

La libertad de navegación

Derecho a la libertad de navegación: todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en la alta mar (Artículo 90).

El Artículo 91, relativo a la nacionalidad de los buques, reconoce el derecho soberano de cada Estado para establecer su sistema registral, matrícula, abanderamiento y nacionalidad de las naves y artefactos navales que enarbolan su pabellón. En su faz activa, cada Estado del pabellón establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón, expidiendo los certificados pertinentes. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar.

Se establece que ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque, lo que se denomina vínculo genuino de nacionalidad.

En su faz pasiva, el Artículo 94 establece los Deberes del Estado del pabellón, que comprende la obligación general de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

En particular, y en lo que a la navegación respecta, el Estado del pabellón deberá ejercer su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque; tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques; la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables; la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para

la seguridad de su navegación; esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque; que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Comprende también el deber de todo Estado de investigar por o ante una persona o personas debidamente calificadas, en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en la alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Libertad de pesca en la alta mar (Artículo 116)

Todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a sus obligaciones convencionales; los derechos, deberes e intereses de los Estados ribereños contenidos en las disposiciones de la CONVEMAR, y las siguientes disposiciones:

Deber de los Estados de adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en relación con sus nacionales (Artículo 117).

Todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción.

Los Artículos 118 y 119 consagran el deber de cooperación de los Estados en la conservación y administración de los recursos vivos en la zona de la alta mar, tanto para establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca, como para determinar la captura permisible y establecer otras medidas de conservación para los recursos vivos en la alta mar, y la de intercambiar la información científica disponible, las estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, periódicamente y por conducto de las organizaciones internacionales, y con la participación de todos los Estados interesados.

Libertad de investigación científica marina (Artículo 238)

Todos los Estados, cualquiera que sea su situación geográfica, y las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho a realizar investigaciones científicas marinas, con sujeción a los derechos y deberes de otros Estados, según lo dispuesto en esta Convención.

Los Estados y las organizaciones internacionales competentes fomentarán y facilitarán el desarrollo y la realización de la investigación científica marina de conformidad con esta Convención (Artículo 239)

La investigación científica marina se realizará de acuerdo a los siguientes principios: con fines pacíficos; con métodos y medios científicos adecuados que sean compatibles con esta Convención; sin interferir injustificadamente otros usos legítimos del mar compatibles con esta Convención, y con respeto a todos los reglamentos pertinentes dictados de conformidad con esta Convención, incluidos los destinados a la protección y preservación del medio marino (Artículo 240).

Libertad de tender cables y tuberías submarinos (Artículo 112)

Todos los Estados tienen derecho a tender cables y tuberías submarinos en el lecho de la alta mar, más allá de la plataforma continental.

Libertad de tránsito y derecho de acceso al mar de los Estados sin litoral (Artículo 124)

Estado sin litoral es aquel que no tiene costa marítima. Estado de tránsito es un Estado (con o sin costa marítima), situado entre un Estado sin litoral y el mar, y esta libertad consiste en el tráfico, a través del territorio del Estado de tránsito, de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte. El paso a través del territorio de uno o varios Estados de tránsito (con o sin transbordo, almacenamiento, ruptura de carga o cambio de modo de transporte), sea sólo una parte de un viaje completo, que empiece o termine dentro del territorio del Estado sin litoral, permite comunicarlo con el mar.

Son medios de transporte: el material rodante ferroviario, las embarcaciones marítimas, lacustres y fluviales y los vehículos de carretera, así como los porteadores y los animales de carga, cuando las condiciones locales requieran su uso. Los Estados sin litoral y los Estados de tránsito podrán, por mutuo acuerdo, incluir como medios de transporte las tuberías y gasoductos y otros medios de transporte distintos de los incluidos en el párrafo anterior.

El derecho de acceso al mar y desde el mar y la libertad de tránsito, comprende la

facultad de los Estados sin litoral de tener acceso al mar y desde el mar, para ejercer los derechos que se estipulan en esta Convención, incluidos los relacionados con la libertad de la alta mar y con el patrimonio común de la humanidad. Esta libertad de tránsito se ejerce mediante el tráfico a través del territorio de los Estados de tránsito, por todos los medios de transporte. (Artículo 125).

Libertad de sobrevuelo

Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional

Forma de ejercer estas libertades (Artículo 87)

Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados, teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona.

En especial, deberán tomarse en cuenta las siguientes **normas generales**:

Condición jurídica de los buques: Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. De hecho, el buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad (apátrida). Artículo 92.

Deber de prestar auxilio: Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros: preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo; y en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala (Artículo 98).

Prohibición del transporte de esclavos: Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo

esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre *ipso facto* (Artículo 99).

Deber de cooperar en la represión de la piratería: Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado (Artículo 100).

Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas: Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales (Artículo 108).

Transmisiones no autorizadas desde la alta mar: Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar, entendiéndose por “transmisiones no autorizadas”, a las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en la alta mar y dirigidas al público en general, en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de socorro (Artículo 109).

Derecho de visita: Habrá derecho de visita sobre un buque extranjero que no goce de completa inmunidad, cuando haya motivo razonable para sospechar que el buque: se dedica a la piratería; se dedica a la trata de esclavos; se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas; no tiene nacionalidad o tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra (Artículo 110).

Derecho de persecución: Permite emprender la persecución de un buque extranjero, cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado, o en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental. La persecución habrá de **empezar** mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, sólo podrá **continuar** fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido y **cesará** en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin (Artículo 111).

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL. LONDRES, 1965

Su nombre en inglés es “Convention on Facilitation of International Maritime Traffic” y fue suscrita en Londres, en 1965, entrando a regir el 5 de marzo de 1967. Chile accedió a esta convención el 14 de febrero de 1975, con efecto desde el 15 de abril del mismo año.

Este Convenio se conoce por su sigla FAL, y fue celebrado en aras a facilitar el tráfico marítimo simplificando, reduciendo al mínimo los trámites, formalidades y documentos exigidos para la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

Al efecto, los Estados parte se comprometen a:

- Adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional, así como para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo;
- A cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques;
- A que las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional, previstas en el presente Convenio y su Anexo, se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños del mar, que son parte del presente Convenio;
- Unificar los trámites, formalidades y documentos en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional, así como para reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias, destinadas a satisfacer las exigencias de orden interno;
- Cooperar entre sí, o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, en las cuestiones relativas a los trámites, formalidades y documentos exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional, y
- A informar al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y la Norma, cuando estime que es imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con una cualquiera de las Normas, o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha Norma.

De ello deriva la generación de Normas, como se le denomina a las medidas cuya aplicación uniforme se juzga necesaria y practicable por los Estados parte, y las Prácticas