

# **LA PRONTA LIBERACIÓN DE BUQUES EN LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR**

**Por Leopoldo M. A. Godio**

## **RESUMEN**

El presente trabajo analiza la labor del Tribunal de Hamburgo en los procedimientos de pronta liberación de buques y su tripulación, considerando la doctrina vinculada al tema y la jurisprudencia del propio Tribunal, para luego identificar sus contribuciones al desarrollo del Derecho Internacional.

La influencia significativa del Tribunal permitió aclarar el valor del Derecho Internacional en su aplicación, y especialmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, brindando pautas de interpretación en cuestiones sustanciales de la misma y en aspectos procedimentales.

A pesar de algunos pronósticos que vaticinaban el fracaso del Tribunal de Hamburgo, su labor en estos primeros quince años ha superado tales profecías, gozando del máximo respeto por la comunidad internacional, llegando incluso a valorarse su jurisprudencia por los propios relatores especiales de la Comisión de Derecho Internacional, con todo lo que ello implica.

En definitiva, su labor durante estos primeros quince años constituirá la más sólida base del Derecho del Mar, e incluso del Derecho Internacional durante el Siglo XXI.

## **PALABRAS CLAVES**

Derecho del Mar – Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar – Tribunal Internacional del Derecho del Mar – Pronta liberación.

# THE PROMPT RELEASE OF VESSELS IN THE JURISPRUDENCE OF THE INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA

By **Leopoldo M. A. Godio**

## SUMMARY

The present report examines the performance of the Hamburg Tribunal as to procedures of prompt release of vessels and their crews taking into account the doctrine related to this matter and the own Tribunal's jurisprudence, to later identify their contributions to the development of International Law.

The Tribunal's significant influence has permitted to clarify how worthy the application of International Law was, and specially of the United Nations Convention on the Law of the Sea, providing guidelines to construe substantial questions thereof as well as procedural aspects.

In spite of those predictions that anticipated the failure of the Hamburg Tribunal, its tasks along these first fifteen years have overcome said prophecies. The Tribunal has gained the highest respect from the international community and even Special Rapporteurs of the International Law Commission themselves have started to consider the Tribunal's jurisprudence as a worthy reference, which fact is quite meaningful. Definitely, its activities during these first fifteen years shall constitute the most solid milestone of the Law of the Sea and also of International Law along this 21st Century.

## KEYWORDS

Law of the Sea – United Nations Convention on the Law of the Sea – International Tribunal for the Law of the Sea – Prompt Release.

# LA PRONTA LIBERACIÓN DE BUQUES EN LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR

Por Leopoldo M. A. Godio\*

## I. Introducción.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés y en adelante "la Convención")<sup>1</sup> regula, en términos generales, numerosas cuestiones referidas a los usos y recursos del mar como la pesca, la delimitación de áreas marítimas, la protección y preservación de medio marino, la investigación científica, los regímenes del mar territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Alta Mar, los fondos marinos y oceánicos, la navegación por los estrechos, entre otras.

Justamente, por la magnitud e importancia de estas cuestiones, las delegaciones advirtieron – durante la Tercera Conferencia– la necesidad de un sistema de solución de controversias, acordando el establecimiento en la sección 5 de la Parte XI, y particularmente en la Parte XV de la Convención, un régimen de libre elección conocido como *fórmula de Montreux*<sup>2</sup>, que fuera incluida definitivamente en el art. 287<sup>1</sup>. La flexibilidad de ésta norma permitió superar las objeciones a cada uno de los medios pacíficos de solución. De esta forma, el artículo referido enumera en su redacción final cuatro medios a disposición de las partes: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Corte Internacional de Justicia, el arbitraje, y el arbitraje especial<sup>2</sup>.

Así es como el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS, por sus siglas en inglés y en adelante el "Tribunal" o "Tribunal de Hamburgo", indistintamente)<sup>3</sup> es parte del sistema de solución de controversias y por ello, se sostiene que se trata de un órgano judicial especializado y que su creación ha sido un paso importante en el desarrollo del Derecho Internacional. No pocos autores han destacado sus

\* Abogado (Facultad de Derecho – Universidad de Buenos Aires). Magister (c) en Relaciones Internacionales (Facultad de Derecho – Universidad de Buenos Aires 2008-2009). Tesis en elaboración sobre el tema: "El uso de información satelital para el control de áreas de pesca y su impacto en las relaciones internacionales". Docente de Derecho Internacional Público en la Universidad de Buenos Aires, y en la Universidad Católica Argentina.

<sup>1</sup> En efecto, la Parte XI establece el mecanismo de solución de controversias y opiniones consultivas aplicables a las actividades de exploración y explotación de recursos minerales en la Zona y cuya solución se encuentra reservada a la Sala de Controversias de los Fondos Marinos.

<sup>2</sup> También deben incluirse los Anexos V (conciliación), VI (Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar), VII (arbitraje) y VIII (arbitraje especial, aplicable a las controversias de: pesquerías, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina, y navegación). La Parte XV se compone de tres secciones: la primera establece las disposiciones generales, la segunda trata los procedimientos de solución jurisdiccional obligatorios y la tercera, señala las limitaciones y excepciones de estos procedimientos.

<sup>3</sup> En funcionamiento desde el 1º de octubre de 1996 con Sede en Hamburgo, República Federal de Alemania. Formado por veintidós Jueces elegidos a título personal que representan los principales sistemas jurídicos del mundo, de modo geográficamente equitativo. Con relación a Argentina tres Magistrados han formado parte del mismo en sus primeros quince años. Desde su inicio, Hugo Caminos y Tullio Treves (nacido en Tucumán, pero con una destacada

efectos en las relaciones internacionales, en virtud del art. 286 de la Convención (norma modelo que no existe en ninguna otra Convención), al permitir el sometimiento de las controversias no resueltas, de acuerdo a las condiciones que establecen su acceso jurisdiccional (CAMINOS 2007: 2).

El rol del Tribunal de Hamburgo inspira el presente trabajo y nuestro objeto de análisis será intentar destacar su labor en uno de sus procedimientos: la pronta liberación de buques prevista en el art. 292 de la Convención<sup>4</sup>.

Para ello, es necesario realizar una breve presentación de algunos aspectos básicos del Tribunal, como su acceso jurisdiccional y su competencia para entender en los asuntos llevados a su consideración y funcionamiento. A partir de allí analizaremos el procedimiento referido, para luego, examinar la contribución del Tribunal en el tema propuesto.

## II. El Tribunal. Jurisdicción y competencia.

La jurisdicción del Tribunal comprende todos los conflictos y aplicaciones que se le sometan de conformidad con la Convención, incluyendo todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que le confiera competencia<sup>5</sup>. Asimismo, el Tribunal es competente para conocer acerca de las controversias (jurisdicción contenciosa) y de cuestiones jurídicas (función consultiva) que se le presenten.

A diferencia de la Corte Internacional de Justicia (CIJ), el Tribunal de Hamburgo puede también conocer controversias en los que sea parte una organización internacional, como es el caso de la Comunidad Europea, que es parte de la Convención. Asimismo, el Tribunal o la Sala de Controversias de los Fondos Marinos también puede conocer casos en que actúen personas jurídicas.

El Tribunal posee varias salas de acceso para las partes en una controversia; ello a fin de obtener una mayor especialización en el asunto a resolver o bien, para beneficiarse de la experiencia particular de los jueces que conforman las mismas. En ese sentido, el Tribunal ha establecido salas en cuestiones referidas a la pesca, el medio marino y la delimitación marítima. Sin embargo, el Estatuto prevé una Sala de Procedimientos Sumarios que autoriza a tratar con celeridad cualquier controversia que pudiera presentarse al Tribunal constituido en pleno.

Con relación a las opiniones consultivas, la Convención no establece expresamente la competencia del Tribunal. Sin embargo, el art. 21 del Estatuto ya referido extiende la competencia del mismo a todas las controversias y demandas que se le sometan (CAMINOS 2007: 6).

---

formación en Italia que le valiera la propuesta por este Estado) han tenido un paso muy valioso por el mismo, mientras que Elsa Kelly ha asumido sus funciones a partir del 1º de octubre de 2011.

<sup>4</sup> Por razones de brevedad, se omitirá el análisis de todas las opciones de solución pacífica de controversias y sus recursos de procedimientos obligatorios de solución jurisdiccional (competencia *ratione fori*, *ratione materiae* y *ratione personae*) previstos en la Convención.

<sup>5</sup> Conf. Anexo VI (Estatuto del Tribunal Internacional de Derecho del Mar), art. 21: "La competencia del Tribunal se extenderá a todas las controversias y demandas que le sean sometidas de conformidad con esta Convención y a todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que confiera competencia al Tribunal".

Debe destacarse que el art. 138.1 del Reglamento del Tribunal autoriza el dictado de una opinión consultiva a los fines de la Convención si ello se encuentra previsto en un acuerdo internacional. En efecto, dispone:

*“Article 138: 1. The Tribunal may give an advisory opinion on a legal question if an international agreement related to the purposes of the Convention specifically provides for the submission to the Tribunal of a request for such an opinion”.*

Respecto de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, el art. 191 de la Convención faculta a la misma para emitir una opinión consultiva, a solicitud la Asamblea o del Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos<sup>6</sup>.

A pesar de lo anterior, las partes en una controversia pueden solicitar al Tribunal que se constituya una cámara *ad hoc*, tal como ocurrió en el asunto concerniente a la conservación y explotación sostenible de las poblaciones de pez espada en el Océano Pacífico Sudoriental<sup>7</sup>.

Con relación al acceso jurisdiccional del Tribunal, Caminos explica que –sin perjuicio de la competencia obligatoria de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos–, las partes “(...) podrán recurrir unilateralmente al Tribunal cuando hayan hecho una declaración, al firmar, o ratificar o al adherirse a la Convención o en cualquier momento ulterior, en la que opten por el Tribunal. Si las partes en la controversia no han elegido el mismo foro, ésta será sometida al arbitraje” (CAMINOS 2007: 3). En otras palabras, la Convención estipula al arbitraje como un procedimiento de carácter residual y que en la práctica se encuentra activo ya que la mayoría de los Estados parte no han hecho uso de la referida opción<sup>8</sup>.

Asimismo, el art. 288.2 de la Convención faculta la competencia del Tribunal como opción en varios instrumentos internacionales. Por ejemplo, este recurso ha sido implementado como sistema de solución en el Acuerdo sobre Aplicación de las Disposiciones de la Convención Relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios de 1995<sup>9</sup>, que autoriza la intervención del Tribunal cuando los Estados no acuerdan en materia de conservación y administración pesquera<sup>iii</sup>.

<sup>6</sup> Cabe destacar que la Sala de Controversias de los Fondos Marinos ya resolvió recientemente la solicitud de opinión consultiva realizada por el Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos referida a las responsabilidades y obligaciones de los Estados que patrocinan a personas y entidades respecto de actividades en la Zona Internacional de los Fondos Marinos.

<sup>7</sup> Case concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean (Chile / European Union).

<sup>8</sup> Información disponible en [http://www.un.org/Depts/los/settlement\\_of\\_disputes/choice\\_procedure.htm](http://www.un.org/Depts/los/settlement_of_disputes/choice_procedure.htm) (consulta el 14/10/2011).

<sup>9</sup> Con el objeto de reforzar la obligación de conservar y preservar los recursos vivos en el mar, este documento compuesto por 50 artículos y dos anexos ya cuenta con 77 miembros, incluida la Unión Europea y la mayoría de los principales países pesqueros del mundo (Argentina aún no la ratificó, a pesar de que cuenta con la aprobación del Congreso mediante Ley 25.290). Su artículo 7.5 remite al procedimiento de la Parte VIII del Acuerdo (Solución Pacífica de Controversias) en caso de presentarse un diferendo durante las negociaciones tendientes a acordar las medidas compatibles de conservación y ordenación pesquera (Concordante con el artículo 16.2 y especialmente los arts. 31 y 32). Disponible

De la misma manera, puede tener jurisdicción cuando las partes en una controversia optan por el mismo procedimiento mediante acuerdos especiales, tal como puede observarse en los asuntos Saiga N° 1 y N° 2, ocasión en que las partes emplearon un acuerdo especial para habilitar la competencia por el Tribunal (SOHN 2010: 506)<sup>10</sup>.

Los Estados y entidades no estatales pueden acceder a las instancias de solución de controversias del Tribunal, de acuerdo a lo dispuesto en los arts. 20.1 (acceso al Tribunal por los Estados), 20.2 (entidades no estatales en asuntos referidos a la explotación de los Fondos Marinos) y 1.2 de la Convención (referencia a otras entidades)<sup>11</sup>.

Sin perjuicio de los medios de solución ya mencionados, el Tribunal posee competencia obligatoria en dos casos: 1° la pronta liberación de buques y su tripulación, objeto central del presente trabajo; y 2° la prescripción de medidas provisionales.

En el primer caso, la Convención autoriza al Estado del pabellón del buque retenido la posibilidad de plantear la cuestión de su liberación ante el Tribunal, en caso de transcurrir más de 10 días contados desde el momento de la retención, salvo que las partes acuerden someter la cuestión a una corte o Tribunal y el Estado del pabellón no opte por llevarla ante otra corte o Tribunal aceptado por el Estado apresor. Asimismo, dicha competencia se encuentra también disponible cuando éste último no libere el buque y/o su tripulación, una vez constituida una fianza razonable u otra garantía financiera. Lo expresado tiene fundamento en la letra del art. 292, que dispone:

*“Artículo 292. Pronta liberación de buques y de sus tripulaciones*

*1. Cuando las autoridades de un Estado Parte hayan retenido un buque que enarbole el pabellón de otro Estado Parte y se alegue que el Estado que procedió a la retención no ha observado las disposiciones de esta Convención con respecto a la pronta liberación del buque o de su tripulación una vez constituida fianza razonable u otra garantía financiera, la cuestión de la liberación del buque o de su tripulación podrá ser sometida a la corte o tribunal que las partes designen de común acuerdo o, a falta de acuerdo en un plazo de 10 días contado desde el momento de la detención, a la corte o tribunal que el Estado que haya procedido a la retención haya aceptado conforme al artículo 287 o al Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a menos que las partes convengan en otra cosa.*

*2. La solicitud de liberación del buque o de su tripulación sólo podrá ser formulada por el Estado del pabellón o en su nombre.*

*3. La corte o tribunal decidirá sin demora acerca de la solicitud de liberación y sólo conocerá de esa cuestión, sin prejuzgar el fondo de cualquier demanda interpuesta ante el tribunal nacional apropiado contra el buque, su propietario o su tripulación. Las autoridades del Estado que haya procedido a la retención seguirán siendo competentes para liberar en cualquier momento al buque o a su tripulación.*

[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_fish\\_stocks.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm) (Consulta el 06/10/2011).

<sup>10</sup> Debe recordarse que el acceso conjunto de la UE y Chile a una Sala *ad hoc* del Tribunal fue realizada mediante este tipo de acuerdos especiales.

<sup>11</sup> Este último artículo fue el que habilitó el ingreso de la Unión Europea como parte de la Convención.

4. *Una vez constituida la fianza u otra garantía financiera determinada por la corte o tribunal, las autoridades del Estado que haya procedido a la retención cumplirán sin demora la decisión de la corte o tribunal relativa a la liberación del buque o de su tripulación*".

Además del artículo citado, cuatro disposiciones de la Convención referidos tienen estrecha relación con el instituto de la pronta liberación: los arts. 73.2, 220.6, 220.7 y 226.1.b. El primero de ellos forma parte de un grupo de normas (arts. 61 a 73) que desarrollan lo dispuesto en el art. 56.1, referido a los derechos de soberanía y se remite expresamente a la "Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño" en el ejercicio de derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la ZEE, su autorización para legislar las medidas necesarias que garanticen el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Convención, incluyendo las visitas, las inspecciones, el apresamiento y, llegado el caso, la iniciación de procedimientos judiciales<sup>12</sup>.

Al respecto, Hugo Caminos explica que "*La pronta liberación está prevista para casos de apresamiento por el Estado ribereño para garantizar el cumplimiento de sus leyes y reglamentos dictados en el ejercicio de sus derechos de soberanía sobre la explotación de los recursos vivos de su Zona Económica Exclusiva. Otro caso es el de las medidas de ejecución por los Estados ribereños de las reglas y estándares internacionales para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques en su mar territorial o Zona Económica Exclusiva*" (CAMINOS 2007: 4).

Por su parte, los arts. 220.6 y 220.7 de la Convención se refieren esencialmente a las facultades que posee el Estado ribereño para prevenir y sancionar la contaminación marítima y sus efectos. En consecuencia, disponen que, en caso de existir una prueba manifiesta de que un buque que ha cometido una infracción a las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o bien, una infracción de leyes y reglamentos dictados en su consecuencia por un Estado ribereño y tenga como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a sus costas o intereses conexos o a cualesquiera de los recursos de su mar territorial o su ZEE, ese Estado podrá, y si las pruebas lo justifican, iniciar un procedimiento que autorice la retención del buque, de conformidad con su Derecho interno. No obstante, de iniciarse un procedimiento apropiado, mediante una organización internacional competente (o de otra forma convenida), y se asegure

<sup>12</sup> Conf. The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 4 December 1997, Párrafo 66. Al respecto, el art. 73 referido dispone: "1. *El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. 2. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía. 3. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal. 4. En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente*".

el cumplimiento de requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras, el Estado ribereño puede autorizar al buque a continuar su viaje<sup>13</sup>.

Por último, el art. 226.1.b, aplicable a la investigación de buques extranjeros<sup>14</sup> dispone que, en caso de revelarse una infracción y se retenga al buque, el mismo deberá ser liberado sin dilación mediante la constitución y el cumplimiento de una fianza u otra garantía financiera apropiada<sup>15</sup>.

### III. El procedimiento del Tribunal.

El Tribunal se rige por varios instrumentos, a saber: la Convención; el Estatuto; el Reglamento; la Resolución sobre práctica Judicial Interna; y las Directrices sobre la preparación y presentación de las causas<sup>16</sup>.

Debe destacarse que el Reglamento ha sido elaborado por el propio Tribunal de Hamburgo y su art. 49 cumple una función clave al impulsar y establecer un ritmo de trabajo para el Tribunal e imprime celeridad a los procedimientos que se le sometan, constituyendo un principio rector para la labor del Tribunal (CAMINOS 2007: 7). La cuestión adquiere una mayor trascendencia al momento de plantearse la adopción de medidas provisionales<sup>17</sup>.

Pese a que el Tribunal de Hamburgo elaboró su Reglamento teniendo en cuenta el Reglamento de la CIJ, el mismo posee características propias, entre las que se destacan: fijación de una fecha para el inicio del procedimiento oral una vez finalizado el procedimiento escrito, que no debe exceder los seis meses; plazos no superiores a seis meses para la presentación de los alegatos; plazos exigüos entre las audiencias y las sentencias en asuntos de pronta liberación y el procedimiento ante la Sala de Controversias de los Fondos Marinos (CAMINOS 2007: 8).

Por su parte, las Directrices sobre la Preparación de casos ante el Tribunal establecen pautas de extensión, formato y presentación de documentos y alegatos, entre otras funciones secundarias. Asimismo, permiten el uso de medios electrónicos: e-mails, fax y videoconferencia como una manera de comunicación entre las partes y el Tribunal (CAMINOS 2007: 8)..

<sup>13</sup> El art. 220 dispone: "6. Cuando exista una prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las mencionadas en el párrafo 3 que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o los intereses conexos del Estado ribereño, o a cualesquiera recursos de su mar territorial o de su zona económica exclusiva, ese Estado podrá, con sujeción a la sección 7, y si las pruebas lo justifican, iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su Derecho interno.

7. No obstante lo dispuesto en el párrafo 6, cuando se haya iniciado un procedimiento apropiado por conducto de la organización internacional competente o de otra forma convenida, y mediante ese procedimiento se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas, el Estado ribereño autorizará al buque a proseguir su viaje, en caso de que dicho procedimiento sea vinculante para ese Estado."

<sup>14</sup> La misma debe respetar un trato igualitario y no discriminatorio, tal como lo dispone el art. 227 de la Convención.

<sup>15</sup> El art. 226.1.b expresa: "Si la investigación revela que se ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos aplicables o de las reglas y estándares internacionales para la protección y preservación del medio marino, el buque será liberado sin dilación una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, tales como la constitución de una fianza u otra garantía financiera apropiada". No obstante, el Estado ribereño puede condicionar la misma cuando entrañe un riesgo excesivo de daño al medio marino. En caso de que la liberación haya sido denegada o se establezcan otras condiciones, éste Estado debe informar al Estado de pabellón del buque (Conf. Art. 226.1.c de la Convención).

<sup>16</sup> Fuente: [www.itlos.org](http://www.itlos.org)

#### IV. Jurisprudencia en materia de pronta liberación de buques y su tripulación.

Conforme al Registro General de casos del Tribunal de Hamburgo, han sido 19 los asuntos presentados hasta la fecha, permitiendo identificar dos grandes grupos temáticos: 9 demandas de pronta liberación de buques y sus tripulaciones por un lado; y 5 de medidas provisionales por el otro.

La competencia del Tribunal en materia de pronta liberación de buques es autorizada en situaciones donde el Estado ribereño procede a la detención de un buque de pabellón extranjero y/o de la tripulación del mismo, condiciones *sine qua non* para plantear el caso.

En efecto, las situaciones que habilitan la competencia del Tribunal son limitadas y de carácter restrictivo. No obstante, la pronta liberación de buques constituye, estadísticamente, la principal vía de acceso al Tribunal, cuestión que concentra prácticamente la mitad de los asuntos que llegaron a su conocimiento (SOHN 2010: 507).

Una lectura atenta de los arts. 73, 220, 226 y 292 de la Convención (Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño en la Zona Económica Exclusiva; Ejecución de procedimientos de protección del medio marino por los Estados ribereños; Investigación e inspección física de buques extranjeros; y Pronta liberación de buques y de sus tripulaciones, respectivamente) nos permite especular que la situación de los "buques detenidos" por el Estado ribereño durante períodos prolongados puede causar, por un lado, enormes dificultades financieras para el armador (si se trata de un pesquero durante la temporada de pesca o de un petrolero), y por el otro, plantear cuestiones referidas a los derechos humanos de la tripulación que requieran la actuación diplomática de los Estados involucrados (WOLFRUM 2008: 7). Por su parte, el art. 292 de la Convención establece el mecanismo por el que el Estado pabellón puede obtener (por sí mismo o en su nombre) una orden de pronta liberación del buque y su tripulación, mediante el depósito de una fianza razonable o garantía financiera con el objeto de proteger los intereses del Estado ribereño (WOLFRUM 2008: 7)<sup>iv</sup>.

Así, el objeto del artículo 292 de la Convención consiste en conciliar los intereses del Estado de pabellón para con su buque y tripulación; y el interés del Estado apresor asegurar la comparecencia del capitán y el pago de las multas<sup>18</sup>.

Por su parte, el art. 73 de la Convención señala dos intereses: el del Estado ribereño para tomar las medidas necesarias que aseguren el cumplimiento de sus leyes y reglamentos y el del Estado del pabellón para asegurar la pronta liberación de sus buques y sus tripulaciones. En esencia, el art. 73 constituye un justo equilibrio entre los dos intereses y por ello se habilita el depósito de una fianza u otra garantía "razonable", cuya función es proteger los intereses del Estado del pabellón y de otras personas afectadas por la detención del buque.

<sup>17</sup> El referido artículo en su texto oficial en inglés expresa: Article 49 "The proceedings before the Tribunal shall be conducted without unnecessary delay or expense".

<sup>18</sup> Conf. The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 18 December 2000, Párrafos 70 y 71.

La legitimación activa para el inicio de este procedimiento ha sido objeto de análisis por el Tribunal. Al respecto, determinó que en el esquema del art. 292 de la Convención, es el Estado del pabellón del buque quien posee la legitimación activa para solicitar la pronta liberación y que, asimismo, cualquier otra entidad puede presentar una solicitud única en nombre del Estado del pabellón del buque conforme a lo dispuesto en el inciso 2º que expresa: "(...) *La solicitud de liberación del buque o de su tripulación sólo podrá ser formulada por el Estado del pabellón o en su nombre*"<sup>19</sup>.

También, del análisis del art. 292.3 surge claramente que el Tribunal sólo conocerá la cuestión de la pronta liberación sin que ello implique juzgar el fondo del asunto ni prejuzgar sobre cualquier demanda interpuesta contra el buque, su propietario o su tripulación ante el tribunal nacional apropiado; y finalmente, que las autoridades del Estado ribereño seguirán siendo competentes para liberar el buque y/o su tripulación en cualquier momento (SOHN 2010: 507).

Cuando una solicitud de pronta liberación de un buque y su tripulación se presenta, el Tribunal de Hamburgo en virtud del art. 113 de su Reglamento, está obligado a decidir si procede o no tal solicitud y, de corresponder, analizar el fundamento de la misma. Si el Tribunal ordena la liberación, es necesario determinar la fianza o garantía financiera requerida para la liberación del buque y su tripulación<sup>20</sup>.

Con relación a la competencia para conocer el caso, el Tribunal de Hamburgo sostuvo que un tribunal debe "en todo momento" estar convencido de su propia competencia para conocer el caso sometido. Por ello, posee la facultad de examinar de oficio la base de su jurisdicción, tal como lo hizo en el asunto "Saiga"<sup>21</sup> y como lo ha realizado la CIJ al señalar que el tribunal debe estar convencido de que tiene competencia y, si es necesario, analizar *motu proprio* la cuestión<sup>22</sup>.

Sin perjuicio de lo anterior, debemos destacar que el art. 292.3 de la Convención dispone que la Corte o Tribunal (referidos en el art. 287) decidan sin demora la solicitud de la liberación.

El reconocimiento a la jurisdicción del Tribunal en estos casos es producto de un intento de poner freno a los Estados ribereños en el ejercicio de su legislación interna, a fin de evitar abusos. En ese sentido, al permitirle al Tribunal liberar rápidamente al buque y su tripulación en un procedimiento que, a la luz del art. 113 del Reglamento del Tribunal, es de carácter especial e independiente<sup>23</sup>.

Asimismo, el Tribunal de Hamburgo esclarece el alcance de la jurisdicción contemplada en los procedimientos de pronta liberación, interpretando que la misma abarca sólo a los casos en que se alegue

<sup>19</sup> The "Grand Prince" Case (Belize v. France), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 20 April 2001, Párrafo 66. El Tribunal destacó también la importancia de asegurarse que la solicitud realizada en nombre del Estado de pabellón del buque, cumpla con las exigencias del art. 292.2 de la Convención. Fuente: The "Grand Prince" Case (en nota 19), Párrafo 80.

<sup>20</sup> The "Monte Confurco" Case (en nota 18), Párrafo 67.

<sup>21</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 40. En idéntico sentido ver The "Grand Prince" Case (en nota 19), Párrafo 77.

<sup>22</sup> Conf. Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council, Judgment, I.C.J. Reports 1972, pp. 46-52. Fuente: The "Grand Prince" Case (Belize v. France), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 20 April 2001, Párrafos 77 y 78).

<sup>23</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 50. Para el Tribunal, el procedimiento establecido en el artículo 292 de la Convención es un proceso independiente de conformidad con la sección E de la Parte III reglamento del Tribunal (art. 110-114), lo que no impide su análisis posterior por parte del Tribunal u otra corte competente, de

una detención del Estado ribereño que no cumpla con las disposiciones de la Convención para la pronta liberación del buque o su tripulación, y su relación con el establecimiento de una fianza o garantía financiera razonable<sup>24</sup>.

Es oportuno destacar que el Tribunal posee el derecho de considerar todos los aspectos que involucren su jurisdicción, sean o no expresamente invocados por las partes y asegurarse que la solicitud sea correctamente presentada por el Estado o en su nombre<sup>25</sup>.

La independencia del procedimiento de pronta liberación surge también del mismo art. 292, y es necesario destacar que no puede ser considerado como un recurso contra las decisiones de tribunales nacionales<sup>26</sup>.

El agotamiento de las instancias internas de los Estados no es un requisito previsto en los casos del art. 292 de la Convención, toda vez que dicho instituto se ha diseñado para liberar a un buque y su tripulación de una detención prolongada, mediante el establecimiento de una fianza razonable y, al mismo tiempo, evitar pérdidas para los armadores o afectaciones de los derechos de las personas involucradas en ese tipo de apresamiento<sup>27</sup>.

En el asunto "Saiga" N° 1, el Tribunal sostuvo que, de conformidad con el Reglamento del Tribunal, las solicitudes de liberación deben ser analizadas sin demora, y su art. 112.1, establece la prioridad a las solicitudes de pronta liberación por sobre cualquier otro procedimiento ante el Tribunal<sup>28</sup>.

Con relación a la supuesta falta de cumplimiento de las disposiciones de la Convención relativas a la pronta liberación de buques y su tripulación mediante el depósito de una fianza razonable u otra garantía financiera, el Tribunal sostuvo que deben tenerse especialmente en cuenta los arts. 73.2, 220.6 y 220.7 de la Convención que ya fueran mencionados, así como el art. 226.1.c referido a la posible denegación de la pronta liberación del buque, fundada en reparaciones tendientes a evitar daños al medio marino y sus requisitos de validez<sup>29</sup>.

---

acuerdo con el artículo 287 de la Convención. En otras palabras, esta circunstancia no le impide considerar la cuestión de la liberación.

<sup>24</sup> The "Camouco" Case (Panama v. France), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 7 February 2000, Párrafo 59.

<sup>25</sup> The "Grand Prince" Case (en nota 19), Párrafos 78 y 80.

<sup>26</sup> The "Camouco" Case (en nota 24), Párrafo 58. Criterio sostenido posteriormente en el asunto "Monte Confurco" al aclarar que el artículo 292 de la Convención, no constituye un foro de apelación contra una decisión de un tribunal nacional. Fuente: The "Monte Confurco" Case (en nota 18), Párrafo 72.

<sup>27</sup> El Tribunal expresó que no es normal (por parte de las autoridades locales) agotar todos los recursos internos en un período de tiempo tan corto. Fuente: The "Camouco" Case (en nota 24), Párrafos 57 y 58. Del mismo modo, la fianza o garantía financiera resguarda los intereses del Estado ribereño mediante el pago de una fianza razonable u otra garantía financiera.

<sup>28</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 48. Asimismo, el artículo 112.3 prevé la fijación de la primera fecha posible para una audiencia, siempre que no exceda de diez días desde la recepción de la solicitud y establece la regla general de que las audiencias no deben durar más de un día para cada parte. Por su parte, el artículo 112.4 dispone que la sentencia del Tribunal se adoptará tan pronto como sea posible en una fecha que no puede exceder más de diez días luego de las audiencias.

<sup>29</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 52. El artículo 226.1.c expresa: "*Sin perjuicio de las reglas y estándares internacionales aplicables relativos a la navegabilidad de los buques, se podrá denegar la liberación de un buque, o supeditarla al requisito de que se dirija al astillero de reparaciones apropiado más próximo, cuando entrañe un riesgo excesivo de daño al medio marino. En caso de que la liberación haya sido denegada o se haya supeditado a determinados requisitos, se informará sin dilación al Estado del pabellón, el cual podrá procurar la liberación del buque de conformidad con lo dispuesto en la Parte XV*".

Durante la tramitación de la solicitud de pronta liberación, la conducta del Estado de pabellón "durante todo el tiempo de la controversia" es un factor importante en la determinación de la nacionalidad del buque<sup>30</sup>.

El Tribunal argumentó que el período de 10 días mencionado en el art. 292.1 de la Convención, permite a las partes la liberación del buque o acordar una corte o tribunal, pero bajo ningún punto de vista sugiere que de no presentarse la solicitud inmediatamente, la cuestión no será tratada como una solicitud de "pronta liberación" en el sentido del art. 292 de la Convención<sup>31</sup>.

Respecto al establecimiento de la fianza o garantía financiera, el Tribunal expresó que la misma forma parte de las disposiciones de la Convención, cuya violación hace aplicable que el procedimiento del art. 292<sup>32</sup> y que, de conformidad con el art. 113.2 del Reglamento del Tribunal, puede determinar la cantidad, naturaleza y tipo de fianza o garantía financiera. Para ello, la orientación más importante para determinar la cuantía es la regla contenida en el art. 292.1 de la Convención, por cuanto dispone que la fianza debe ser "razonable"<sup>33</sup>.

Planteada la cuestión de una garantía previa a la solicitud de pronta liberación, el Tribunal declaró que el pago de una fianza u otra garantía no es necesariamente una condición previa a la presentación, situación que fue rotundamente determinada en los asuntos "Saiga" y "Camouco"<sup>34</sup>.

Asimismo, se consideró inapropiado considerar si un Estado ribereño tiene derecho a imponer condiciones, mediante el ejercicio de sus derechos de soberanía a la luz de la Convención. En el caso "Volga", el Tribunal estudió si la "fianza razonable u otra garantía" mencionada en el artículo 73.2 de la Convención puede incluir tales condiciones. En efecto, interpretó que el concepto "*bond or other security*" debe ser analizado en su contexto; considerando el objeto y fin de los arts. 292, 220.7 y 226.1 (b). Estas normas, al articular expresiones como "*bond or other financial security*" y "*bonding or other appropriate financial security*" hacen que la expresión "*bond or other security*" contenida en el art. 73.2 deba interpretarse como una fianza o garantía de carácter financiero<sup>35</sup>.

También el Tribunal consideró que, cuando la Convención prevé la imposición de condiciones adicionales a una fianza u otra garantía financiera, la misma debe contemplarse expresamente, tal como el supuesto del art. 226.1 (c), por cuanto dispone que la liberación de un buque puede ser denegada o condicionada si presenta riesgos para el medio marino. En estos casos, resulta claro que las condiciones

<sup>30</sup> Así lo consideró el Tribunal en el caso "Saiga" (No. 2). Fuente: The "Grand Prince" Case (en nota 19), Párrafo 89.

<sup>31</sup> The "Camouco" Case (en nota 24), Párrafo 54.

<sup>32</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 76. Criterio reiterado por el Tribunal en The "Camouco" Case (en nota 24), Párrafo 49.

<sup>33</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 82. En el caso "Monte Confurco" el Tribunal sostuvo que la fianza razonable a determinarse en virtud del artículo 292 de la Convención debe estar basada en la Convención y otras normas del derecho internacional compatibles con la misma. Fuente: The "Monte Confurco" (en nota 18), Párrafo 75.

<sup>34</sup> Párrafos 76-77 y 63, respectivamente.

<sup>35</sup> The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 23 December 2002, Párrafos 76-77. Cabe aclarar que los textos oficiales no siempre poseen una traducción literal entre sí, pero para mejor comprensión del lector, los términos se refieren a "fianza razonable u otra garantía", "fianza razonable u otra garantía financiera" y "fianza u otras garantías financieras apropiadas", respectivamente.

financieras no pueden ser consideradas como componentes de la fianza o garantía a los fines del art. 292 en presunta violación del art. 73.2<sup>36</sup>.

La razonabilidad de la fianza o garantía financiera también ha sido materia de análisis por el Tribunal en cada caso de pronta liberación. Ya en su primer sentencia, sostuvo que debe tenerse en cuenta el valor comercial del bien transportado<sup>37</sup>, y que a fin de evaluar la razonabilidad considera como factores relevantes: la gravedad del supuesto delito, las penas impuestas o que pueden imponerse conforme a las leyes del Estado de detención, el valor del buque detenido y de la carga incautada, y el monto de la fianza dispuesta por el Estado de detención<sup>38</sup>.

Esto fue confirmado por el Tribunal en el asunto "Monte Confurco" y agregó que no se trata de una lista completa de factores ni el Tribunal intenta establecer normas rígidas<sup>39</sup>. En otras palabras, estos factores no son taxativos, destacando que a criterio del Tribunal, no existen normas rígidas en ese sentido y deben complementarse con los criterios de razonabilidad señalados en el caso "Saiga"<sup>40</sup>.

Todo lo anterior es un equilibrio de intereses que surgen de los arts. 73 y 292 de la Convención, estableciendo el criterio rector para evaluar la razonabilidad de la fianza o garantía, debiendo el Tribunal analizar los hechos, las leyes del Estado de detención, junto a las decisiones de sus tribunales<sup>41</sup>, teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso particular<sup>42</sup>, evaluando los factores pertinentes a partir de toda la información facilitada por las partes<sup>43</sup> y, finalmente, la necesidad de evitar una desproporción entre la gravedad de los presuntos delitos y el monto de la fianza<sup>44</sup>.

Una interpretación peculiar puede encontrarse en el asunto "Volga". Allí el Estado de detención planteó al Tribunal la posibilidad de establecerse una garantía adicional de "buen comportamiento", tendiente a prevenir futuras violaciones, argumento que fue rechazado por el Tribunal, ya que la misma no puede ser considerada como una fianza o garantía en el sentido del art. 73.2 de la Convención, analizado conjuntamente con el procedimiento establecido en el art. 292<sup>45</sup>.

Sin embargo, desde el asunto M/V "Saiga", el Tribunal también consideró que el establecimiento de una fianza por el Estado de detención, no deja sin objeto a la solicitud; incluso cuando considera que la fianza fijada por el Estado no es razonable<sup>46</sup>.

Las circunstancias presentadas en el asunto "Tomimaru", permitieron al Tribunal de Hamburgo analizar y expedirse sobre el instituto de la confiscación de buques. Al respecto, estableció que la misma

<sup>36</sup> The "Volga" Case (en nota 35), Párrafo 77.

<sup>37</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafos 83 y 84.

<sup>38</sup> The "Camouco" Case (en nota 24), Párrafo 67. Asimismo, el Tribunal sostuvo que el valor del buque por sí solo no puede ser el factor decisivo en la determinación de la fianza o garantía financiera (párrafo 69).

<sup>39</sup> The "Monte Confurco" Case (en nota 18), Párrafo 75.

<sup>40</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 76.

<sup>41</sup> The "Monte Confurco" Case (en nota 18), Párrafo 72.

<sup>42</sup> The "Volga" Case (en nota 35), Párrafo 65.

<sup>43</sup> The "Juno Trader" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea-Bissau), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 18 December 2004, Párrafo 85. En idéntico sentido The "Hoshinmaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 6 August 2007, Párrafo 88.

<sup>44</sup> The "Juno Trader" Case (en nota 43), Párrafo 89.

<sup>45</sup> The "Volga" (en nota 35), Párrafos 79-80.

no produce en sí, un cambio automático de la bandera o su pérdida, distinguiendo propiedad y nacionalidad de un buque a la luz de los arts. 91 y 94 de la Convención, referidos a las condiciones establecidas por un Estado para conceder la nacionalidad a un buque e inscribirlo; y los deberes del Estado de pabellón, que revisten un papel central en el inicio del procedimiento de pronta liberación. Asimismo, determinó que si bien el art. 73 de la Convención no hace ninguna referencia a la confiscación de las embarcaciones, muchos Estados han previsto medidas de confiscación de buques de pesca en su legislación referida a la gestión y conservación de los recursos vivos<sup>47</sup>.

El planteo de la Federación de Rusia en este asunto radicaba en considerar que la confiscación dejaba a la solicitud de pronta liberación sin objeto. Finalmente, luego de considerar que la confiscación de un buque pesquero no debía utilizarse para alterar el equilibrio de los intereses del Estado de pabellón y del Estado ribereño, el Tribunal determinó que la confiscación elimina el carácter provisional de la detención del buque, dejando sin objeto al procedimiento de pronta liberación<sup>48</sup>.

Desde un punto de vista procesal, el Tribunal consideró que el artículo 73.2 posee dos aspectos importantes que deben ser analizados junto a la obligación de pronta liberación de buques y sus tripulaciones: las consideraciones elementales de humanidad y debido proceso con la equidad como uno de los propósitos para el requisito de una fianza o garantía financiera razonable<sup>49</sup>.

El Tribunal estima que la celeridad procesal es un valor en sí misma y que puede destacarse cuando el establecimiento de la fianza no es prevista en las leyes del Estado ribereño o no ha sido fijada, rechazada o se alega que la misma no es razonable<sup>50</sup>.

En la interpretación efectuada al art. 113.2 del Reglamento, cuando el Tribunal considera que la solicitud está bien fundada, tiene que determinar la cantidad, naturaleza y forma de la fianza o garantía financiera. Para llevar a cabo esta tarea, debe aplicar las disposiciones de la Convención y otras normas de derecho internacional que sean compatibles<sup>51</sup>.

Una mirada exclusivamente procesalista advierte que toda la jurisprudencia del Tribunal en materia de pronta liberación ha sido dictada dentro de los plazos previstos en el art. 112 del Reglamento del Tribunal<sup>52</sup> e incluso dos de aquellas tramitaron en simultáneo, como en los asuntos "Tomimaru" y "Hoshinmaru"<sup>53</sup>.

---

<sup>46</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 77.

<sup>47</sup> The "Tomimaru" Case (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, ITLOS, Judgment of 6 August 2007, Párrafos 70-72.

<sup>48</sup> También sostuvo que, teniendo en cuenta el objeto y el propósito del sistema del procedimiento de pronta liberación, la confiscación de una embarcación no impide que el Tribunal examine una solicitud mientras el procedimiento ante los tribunales internos del Estado de detención se encuentre en trámite. The "Tomimaru" Case (en nota 47), Párrafos 75-78.

<sup>49</sup> The "Juno Trader" Case (en nota 43), Párrafo 77.

<sup>50</sup> The M/V "SAIGA" Case (en nota 12), Párrafo 77.

<sup>51</sup> The "Juno Trader" Case (en nota 43), Párrafo 81.

<sup>52</sup> La norma en cuestión establece la prioridad en el tratamiento de asuntos de pronta liberación con relación a todos los demás, con la excepción referida a medidas provisionales. De una atenta lectura de los párrafos 3 y 4 resulta que estos casos no pueden demorarse más de 30 días contados a partir de la presentación de la solicitud. Article 112 Rules of the Tribunal: "1. The Tribunal shall give priority to applications for release of vessels or crews over all other proceedings before the Tribunal. However, if the Tribunal is seized of an application for release of a vessel or its crew and of a request for the

El Tribunal de Hamburgo también ha colaborado en esclarecer y destacar la importancia del vínculo entre el buque y el Estado de pabellón, como un factor relevante a los fines de analizar la gravedad de los presuntos delitos y las penas que podría imponer el Estado de detención en cumplimiento de sus leyes, así como el valor de la embarcación detenida y la carga incautada. En definitiva, cuestión vital para determinar la fianza impuesta por el Estado<sup>54</sup>.

También debemos destacar que el Tribunal rechazó la solicitud de pronta liberación en el caso "Grand Prince", al decidir que el buque detenido no poseía la nacionalidad del Estado demandante<sup>55</sup>. Así como también fue rechazado el pedido de pronta liberación en el asunto "Tomimaru", al concluirse que la solicitud del Japón carecía de objeto, ya que, la Corte Suprema de la Federación de Rusia se había pronunciado sobre el fondo y había confirmado una confiscación<sup>56</sup>.

Asimismo, otra destacada ilustración en materia de pronta liberación radica en que la violación a los derechos del Estado de pabellón no es el embargo del buque en sí, sino el incumplimiento de las obligaciones por parte del Estado de detención para la liberación inmediata, una vez establecida la garantía o fianza razonable.

La bandera del buque que establece su nacionalidad y permite la legitimación del Estado que solicita la liberación, también fue un aspecto aclarado por el Tribunal. Si bien un buque privado de su pabellón puede dar lugar a una falta de protección de los buques inmovilizados en puertos extranjeros, existen situaciones en que un buque "efectivamente" pierde su bandera, tal como ocurrió en el asunto del "Grand Prince", cuando Belice había decidido suprimir el buque de su registro nacional después de haber sido detenido y llevado a puerto por Francia<sup>57</sup>.

## V. Algunas repercusiones sobre la labor del Tribunal.

A pesar de aislados y parciales cuestionamientos referidos a la labor del Tribunal de Hamburgo (ANKARDE 2010: 1), el mismo ha realizado en sus primeros años una gran contribución al Derecho

---

*prescription of provisional measures, it shall take the necessary measures to ensure that both the application and the request are dealt with without delay.*

*2. If the applicant has so requested in the application, the application shall be dealt with by the Chamber of Summary Procedure, provided that, within five days of the receipt of notice of the application, the detaining State notifies the Tribunal that it concurs with the request.*

*3. The Tribunal, or the President if the Tribunal is not sitting, shall fix the earliest possible date, within a period of 15 days commencing with the first working day following the date on which the application is received, for a hearing at which each of the parties shall be accorded, unless otherwise decided, one day to present its evidence and arguments.*

*4. The decision of the Tribunal shall be in the form of a judgment. The judgment shall be adopted as soon as possible and shall be read at a public sitting of the Tribunal to be held not later than 14 days after the closure of the hearing. The parties shall be notified of the date of the sitting."*

<sup>53</sup> Respectivamente, The "Tomimaru" Case (Japan v. Russian Federation) y The "Hoshinmaru" Case (Japan v. Russian Federation). Disponibles en [www.itlos.org](http://www.itlos.org)

<sup>54</sup> The "Hoshinmaru" Case (en nota 43), Párrafo 65.

<sup>55</sup> The "Grand Prince" Case (en nota 19), Párrafo 89 y ss.

<sup>56</sup> The "Tomimaru" Case (en nota 47), Párrafo 59 y ss. Al respecto, el Tribunal sostuvo que la confiscación debe ser analizada a través de procedimientos compatibles con el derecho internacional y que una medida de estas características decidida con excesiva premura podría poner en riesgo la aplicación del art. 292 de la Convención.

Internacional, invalidando los pronósticos de quienes vaticinaban su inutilidad durante las negociaciones de la Tercera Conferencia.

Bernard H. Oxman y Vincent P. Bantz sostienen que el Tribunal, en el asunto "Camouco", no sólo ha identificado los factores a considerarse en el establecimiento de la garantía o fianza razonable, sino que también demostró una capacidad de acción rápida y que la solución del caso podría influir en los tribunales locales (OXMAN & BANTZ 2000: 719-721).

Al respecto, Thomas A. Mensah, el primer presidente del Tribunal, al realizar un balance sobre los primeros años de vida del Tribunal, destacó no únicamente el respeto a las sentencias emanadas del Tribunal, sino también la conducta de los Estados, teniendo en consideración sus efectos en el largo plazo (MENSAH 2002: 115)<sup>58</sup>.

Este criterio es compartido por Cesare Romano, quien se pregunta si esta clase de tribunales constituyen el foro apropiado para resolver cuestiones trascendentales como lo son la relación entre el sistema de solución de controversias creado por la Convención y las diversas convenciones regionales y sectoriales. En resumidas cuentas, y con la salvedad de que su análisis trata sobre las medidas cautelares, Romano criticó el laudo arbitral del asunto del Atún de Aleta Azul (uno de los primeros casos en que luego de la entrada en vigor de la Convención las partes optaron por dicho sistema de solución) y argumentó sobre la ventaja de los tribunales judiciales permanentes, en el que los jueces se encuentran por un largo período de tiempo en el mismo lugar y pueden emplear los precedentes, a fin de lograr una jurisprudencia coherente que elimine las dudas e incertidumbres creadas por los Tribunales *ad hoc* y simultáneamente se garantice la preservación del ordenamiento jurídico internacional (ROMANO 2001: 334)<sup>59</sup>.

En idéntico sentido, Peter Tomka expresa que, a pesar de inspirarse en la Corte Internacional de Justicia, el Tribunal de Hamburgo logró adaptarse a las exigencias establecidas en la Convención y realizó una valiosa contribución al desarrollo del derecho internacional, reforzando la confianza de la comunidad internacional en el arreglo judicial de las controversias y continuando la promoción del imperio de la ley (TOMKA & HERNANDEZ 2012: 1784-1785)<sup>60</sup>.

<sup>57</sup> Al respecto cabe preguntarse ¿Qué ocurriría en estos casos con la tripulación? Belice podría ejercer la protección consular sólo respecto a los tripulantes de su nacionalidad, mientras que los miembros de otras nacionalidades dependen de sus propios Estados.

<sup>58</sup> En sus palabras: "*States [that], in their sovereign discretion, accept the jurisdiction of the international judicial bodies will, in general, find it in their long term interests to comply with decisions of these bodies, even when the decisions are not favourable to them for one reason or another... [T]he judgments and orders issued so far by the Tribunal have been fully complied with by the parties to whom they were addressed*" ..

<sup>59</sup> En palabras de Romano: "(...) *having undermined the UNCLOS dispute settlement regime, the Arbitral Tribunal felt the need to warn that reliance on exceptions contained in dispute settlement clauses of regional and sectorial agreements will not be total. Such admonitions are more effective if made by a permanent judicial body, where judges sit for long periods of time and rely, with varying degrees of consistency, on past judgments*" y que "(...) *At the beginning of the 21st century, there are dozens of regional fishing agreements, encompassing almost all known fisheries. At the same time, adherence to UNCLOS is global. Some or all states participating in sectorial or regional regimes will also be parties to the UNCLOS. For this reason, the doubt and uncertainty created by the dissonant judgments must be dispelled as soon as possible...*"

<sup>60</sup> Expresa el jurista: "*By partly drawing inspiration from the International Court of Justice yet adapting the practices of that court to the exigencies of the Tribunal's role under UNCLOS, the International Tribunal for the Law of the Sea has made a valuable contribution to the development of the international law governing provisional measures. Although it has been seized of such request only*

Por su parte, el Relator Especial John Dugard, al elaborar su quinto informe titulado *Diplomatic protection of ships' crews by the flag State*, realizó una amplia referencia a la jurisprudencia del Tribunal en el caso Saiga N° 2, referida a la composición multinacional de la tripulación y la excesiva carga que conllevaría a cada persona la protección diplomática de su propio Estado. En ese mismo informe, el relator destacó la relación del buque con sus tripulantes entendiéndolo como una unidad y, en consecuencia, consideró a todas las personas como una entidad vinculada al Estado del pabellón. En otras palabras, la nacionalidad de esas personas no es relevante y pueden verse beneficiadas al mismo tiempo, con el procedimiento (WOLFRUM 2008: 7).

## VI. Conclusión.

El Tribunal de Hamburgo ha tenido desde su constitución, en octubre de 1996, nueve solicitudes de pronta liberación de buques (casi todas con origen en cuestiones de pesquerías) y en sus sentencias, ha conformado una jurisprudencia coherente que influye en el desarrollo del derecho internacional, aclarando aspectos de una Convención que cumple en 2012 treinta años de su apertura a la firma.

En los casos de pronta liberación, no sólo ofrece pautas de interpretación procesales (ej.: explicando que el proceso no constituye un incidente, sino que reviste carácter autónomo, tal como lo expresara en el asunto "Saiga" N° 2; o que el hecho de acudir al Tribunal no requiere agotar las instancias internas, cuestión enfatizada posteriormente en el caso "Camouco") y aportes tendientes a la determinación de una "fianza razonable", también aclara los requisitos necesarios para establecer la condición del Estado del pabellón.

De su labor, podemos sostener que el Tribunal asegura, gracias a un reglamento convalidado en la práctica, un procedimiento rápido, eficiente y expeditivo de gran importancia, considerando las graves consecuencias que, en materia de derechos humanos, surgen de detener a una tripulación durante largo tiempo.

Asimismo, su elaboración jurisprudencial y su impacto en la comunidad académica permite explicar las razones por las que, luego del asunto Tomimaru, no se han planteado nuevos asuntos sobre pronta liberación de buques y es de esperarse que esta situación de interpretación consolidada perdure, por lo menos hasta que se plantee un nuevo caso que incorpore diferentes elementos o factores que requieran de su interpretación.

Lo expresado hasta aquí autoriza a considerar al Tribunal de Hamburgo como un tribunal internacional especializado que, con características propias, ha demostrado experiencia y eficiencia no únicamente en los casos referidos a la pronta liberación de buques, también lo realizó en todos los asuntos que llegaron a su conocimiento.

---

*five times, it is almost certain that, in an age of increasing recourse to international judicial bodies in order to resolve disputes between states, the Tribunal's contribution will continue to grow. From the vantage point of The Hague and the International Court of Justice, this is surely a development to be welcomed, as it strengthens the confidence of the community of states in the judicial settlement of international disputes and continues to promote the rule of law on the international plane".*

Finalmente, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ha demostrado en sus primeros años de vida internacional, que puede actuar no sólo con rapidez y transparencia y su contribución no se limita a la solución concreta de los asuntos sometidos a su consideración. En definitiva, sus aportes en materia de interpretación de la Convención constituirán la más sólida base del Derecho del Mar e incluso del Derecho Internacional durante el Siglo XXI.

### **Bibliografía.**

- ADEDE, A., (1987) *The system for settlement of disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1987.
- AKL, J. (2012) "Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea in Prompt Release Proceedings", en *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, 2012, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 1591-1614.
- ANKARDE, D., (2010) "The Hamburg Tribunal Heats Up? Is ITLOS now in Business?". En *European Journal of International Law blog*. Disponible online en: <http://www.ejiltalk.org> (Consulta el 13/10/2011)
- ARMAS PFIRTER, F., (2003) "El caso 'Grand Prince' ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar", en *Estudios de Derecho Internacional en Homenaje al Profesor Ernesto J. Rey Caro*, 2003, Córdoba, Dnas-Lerner Editores, 399-418.
- BURGT, N., (2005) "The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and its dispute settlement procedure", en *Griffin's View on International and Comparative Law*, 6 (1), (2005), 18-34. Disponible en <http://www.rechten.vu.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=2004>
- CAMINOS, H., (2002) "The creation of specialized courts: the case of the International Tribunal for the Law of the Sea", en *Liber Amicorum Judge Shigeru Oda*, The Hague, Kluwer Law International, 2002), 569-574.
  - o (2006) "The International Tribunal for the Law of the Sea: an overview of its jurisdictional procedure", en *The Law and Practice of International Courts and Tribunals* (2006), 13-27.
  - o (2007) "El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: Algunas consideraciones sobre su Jurisdicción y Procedimiento", en *Primer Encuentro de Cortes Internacionales y Regionales de Justicia en el Mundo en celebración de los Cien Años de la Corte Centro Americana de Justicia. Managua 4 y 5 de octubre 2007*. Disponible en: [www.itlos.org](http://www.itlos.org) (consulta el 23/09/2011).
- DAVÉRÈDE, A., (1998) "Regulación de la pesca en el área adyacente a la Zona Económica Exclusiva", en *Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia*, 1998, Vol. VII – N°2, 273-287.
- ESPALIU BERDUD, C., (2008) "Las solicitudes de pronta liberación de buques y de sus tripulaciones ante la Corte Internacional de Justicia: compatibilidad del artículo 292 de la

- CNUDM y los textos reguladores de la actividad de la Corte”, en *Revistas de estudios jurídicos*, 2008, N° 8, 1-22. Disponible en <http://revistaselectronicas.ujaen.es> (consulta el 17/10/2011).
- KOH, T. B., (1982) *A Constitution for the Oceans*, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Disponible en <http://www.un.org> (Consulta el 16/10/2011).
  - MENSAH, T., (2002) “The International Tribunal for the Law of the Sea: A Review of the First Five Years”, en *Globalism: People, Profits and Progress*; The Netherlands, Kluwer Law International, 2002, 106-117.
  - OXMAN, B. & BANTZ, V., (2000) “The ‘Camoucs’ (Panama v. France) (Judgment). ITLOS Case No.5”, en *The American Journal of International Law*, 2000, Vol. 94, No. 4 (Oct., 2000), 719-721.
  - ROMANO, C., (2001) “The Southern Bluefin Tuna Dispute: Hints of a World to Come... Like It or Not”, en *Ocean Development & International Law*, 2001, 32, 313-348.
  - SOHN, L. y otros (2010) *Law of the Sea*, St. Paul, West Publishing, 2010.
  - SOROETA LICERAS, J., (2005) *La Jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (1997-2005)*, Madrid, Dilex, 2005.
  - TOMKA, P. & HERNANDEZ, G., (2012) “Provisional Measures in the International Tribunal for the Law of the Sea”, en *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger*, 2012, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 1763-1785.
  - WHITE, M. (2007) “Prompt release cases in ITLOS”, en *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, 2007, Leiden ; Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1025-1052.
  - WOLFRUM, R. (2008) Statement delivered to the International Law Commission, Geneva, 31 July 2008, p. 7. Disponible: <http://www.itlos.org> (Consulta el 17/10/2011).

<sup>i</sup> En vigor desde el 16 de noviembre de 1994. Tommy T.B. Koh sostuvo la Convención regula 25 temas y cuestiones que abarcan los aspectos de los usos y recursos del mar, conformando una verdadera “Constitución para los Océanos” (Conf. KOH, T. B. *A Constitution for the Oceans*, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Disponible en [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/koh\\_english.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf) . Consulta el 16/10/2011).

<sup>ii</sup> La fórmula de Montreux fue una iniciativa de la *Rockefeller Foundation* y adquiere su nombre en honor a la ciudad suiza en donde fue diseñada (informalmente) por Willem Riphagen durante el tercer periodo de sesiones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Conf. ADEDE, A. O. *The system for settlement of disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Dordrecht, The Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 1987, pp. 53 y ss.).

<sup>iii</sup> Al respecto, Davèrède explica que el Acuerdo en materia de administración y conservación de los recursos contiene un régimen similar a la Convención “madre” en los artículos 116: Derecho de pesca en alta mar, y 119: Conservación de los recursos en alta mar (Conf. DAVÉRÈDE, A. “Regulación de la pesca en el área adyacente a la Zona Económica Exclusiva”, en *Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia*, 1998, Vol. VII – N°2, 286).

<sup>iv</sup> Según Espaliú Berdud, este último artículo no brinda mucha información sobre la naturaleza jurídica de la pronta liberación en sí, aunque indica algunos elementos de importancia. Las disposiciones de la Convención referida a la pronta liberación del buque y su tripulación mediante la constitución de una fianza razonable o garantía financiera fueron incluidas por Hamilton S. Amerasinghe, Presidente de la Tercera Conferencia, idea aceptada por las delegaciones participantes (Conf. ESPALIÚ BERDUD, C. “Las solicitudes de pronta liberación de buques y de sus tripulaciones ante la Corte Internacional de Justicia: compatibilidad del artículo 292 de la CNUDM y los textos reguladores de la actividad de la Corte”, en *Revistas de estudios jurídicos*, N° 8, año 2008, pp. 5 y ss. Disponible en <http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rej/article/view/12>. Consulta el 17/10/2011).