

Capítulo 8

Respuestas a la corrupción asociada al crimen organizado transnacional desde la regulación del derecho del mar aplicable a la zona económica exclusiva

LEOPOLDO M. A. GODIO*

1. INTRODUCCIÓN

La adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el 30 de abril de 1982¹, representó la obra más acabada de la comunidad internacional destinada a la regulación integral del régimen aplicable a los mares y océanos, mereciendo el calificativo de “Constitución para los Océanos” (Koh, 1983)².

* Abogado, Magíster en Relaciones Internacionales y Doctor (summa cum laude, Universidad de Buenos Aires). Doctor en Ciencias Jurídicas (summa cum laude, Pontificia Universidad Católica Argentina). Profesor de derecho internacional público. Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales “Ambrosio L. Gioja”. Miembro Titular de la Asociación Argentina de Derecho Internacional; Miembro Consejero del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales; Miembro Correspondiente del Instituto de Derecho Internacional Público y Derecho de la Integración de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba; Secretario del Instituto de Derecho Internacional Público de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires; y Miembro Fundador de la Sociedad Latinoamericana y Caribeña de Derecho del Mar.

¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 30 de abril de 1982, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1833, p. 397. En adelante, nos referiremos a este instrumento como la Convención de 1982 y sólo reservaremos la expresión “Convemar”, habitual en la doctrina especializada de América Latina, para aquellos casos en que se trate de citas textuales.

² Cabe destacar que el extraordinario esfuerzo negociador desarrollado por las delegaciones estuvo cerca de alcanzar un consenso al votarse la adop-

Superados los obstáculos que impidieron su entrada en vigor³, finalmente acaecida el 16 de noviembre de 1994, la Convención de 1982 ha resistido, con notable éxito, gran parte de los desafíos posteriores e incluso, mantiene su plena vigencia al aproximarnos a cuatro décadas de culminar la III Conferencia.

Precisamente, pocos años luego de la adopción del texto, la comisión de actos delictivos en el mar⁴, que no habían sido contemplados expresamente en el texto final de la Convención de 1982⁵ —ya que sólo se refiere expresamente a la piratería y autoriza la represión de otras figuras delictivas como el tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas— merecieron una reacción de la comunidad internacional, que se mostró favorable a negociación y adopción de textos compatibles con la Convención de 1982, con el objeto de prevenir y sancionar distintas figuras delictivas a través de

ción del texto. Votaron 130 Estados a favor, hubo 17 abstenciones y sólo 4 votos en contra.

³ Principalmente, requirió de la negociación de dos importantes acuerdos complementarios: 1) el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, debido al conflicto de intereses, en relación a la Zona, que hacía peligrar la entrada en vigor de la Convención; y en menor medida, del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, con el objeto de regular la obligación de conservar y preservar los recursos vivos en el mar (Godio, 2018a).

⁴ Particularmente, luego del incidente terrorista a bordo del buque *Achille Lauro*, en octubre de 1985, que puso en evidencia la necesidad de contar con disposiciones referidas a la prevención y sanción de actos terroristas en el mar. Los cuestionamientos más valiosos son contemporáneos al acontecimiento (McGinley, 1985).

⁵ Aranda advierte que, durante las negociaciones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar “[...] las cuestiones de seguridad eran consideradas primariamente como una preocupación de orden local” y que ello explica el texto de la Convención, que prevé la obligación de cooperación de los Estados en distintas áreas, pero que no se refiere a la represión del terrorismo y demás amenazas a la seguridad marítima (Aranda, 2019).

una autorización al ejercicio de los poderes jurisdiccionales de los Estados⁶, destacándose entre ellos el Convenio para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988⁷ y sus posteriores protocolos —luego de una extensa revisión, como consecuencias de episodios perpetrados contra la seguridad de los buques, pasajeros y tripulaciones— que ampliaron la lista de delitos e incluyeron, por ejemplo, la utilización de un buque como elemento de daño; transporte de armas químicas, biológicas o nucleares⁸; y transporte ilegal e internacional de personas conocidas por cometer delitos en marco de estos acuerdos (Aranda, 2019).

Este mosaico normativo, con fundamento en la Convención de 1982 y los tratados posteriores adoptados de conformidad con aquella, invita a evaluar su posible aplicación respecto de las actividades delictivas transnacionales en la Zona Económica Exclusiva (ZEE). El examen propuesto, constituye un necesario recorte metodológico, toda vez que se trata de una zona poseedora de un régimen *sui generis*, cuyo escenario particular es regulado y complementado por una gran cantidad de artículos dispersos en acuerdos internacionales.

En consecuencia, dedicaremos una breve conceptualización de la ZEE y luego se examinará, detenidamente, el régimen aplicable en ella frente a la corrupción generalizada por la delincuencia organizada transnacional y así identificar las respuestas que ofrece —o

⁶ Con posterioridad al incidente del Achille Lauro, calificada doctrina advirtió que el derecho internacional aplicable al terrorismo aún se encontraba en proceso de desarrollo, y alentó el desarrollo de acuerdos destinados a la represión de conspiraciones y delitos cometidos con fines políticos, sin desconocer las dificultades para consensuar una definición de “terrorismo” y garantizar la cooperación internacional necesaria (Halberstam, 1988).

⁷ Se trata del primer instrumento internacional dedicado al terrorismo en el mar que, además, estableció un régimen cooperativo sin omitir el principio *aut dedere aut iudicare*, respecto de la obligación de juzgar o extraditar a los perpetradores de estos hechos (Türk, 2008).

⁸ Curiosamente, en el contexto de los esfuerzos internacionales para controlar los movimientos de armas de destrucción masiva y material relacionado, la Resolución 1540 del Consejo de Seguridad (2004) parece colocar a los Estados en la obligación de actuar en tales circunstancias. Las medidas de ejecución habilitadas incluyen el arresto y detención de individuos, así como la realización de investigaciones penales a bordo del buque (Guilfoyle, 2009).

pueden ofrecer— las disposiciones de la Convención de 1982 y otros instrumentos internacionales compatibles con ella, que autorizan la remisión o aplicación de otras normas en la materia, que también analizaremos. Finalmente, presentaremos nuestras reflexiones finales en función de una posible estrategia —desde el derecho internacional— para evitar la comisión de delitos transnacionales en la ZEE y sus disvaliosos efectos.

2. BREVE CONCEPTUALIZACIÓN DE LA ZEE COMO ESCENARIO DE ANÁLISIS. SU PARTICULAR DESAFÍO FRENTE A LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL

Desde inicios del siglo XX, los Estados costeros reclamaban una mayor extensión de su mar territorial que empezó a ser aceptada en los años posteriores al fin de la Segunda Guerra Mundial, especialmente luego de las proclamaciones de Truman en septiembre de 1945 que anunciara, entre otros, el interés especial de Estados Unidos respecto de zonas de pesca en áreas más allá del mar territorial, con el objeto de establecer una zona de regulación y control para la conservación ictícola, aunque sin afectar el derecho de libre navegación (Nelson, 2012).

Décadas más tarde, como consecuencia del proceso de descolonización y el surgimiento de Estados de reciente independencia, la comunidad internacional advirtió las reivindicaciones de soberanía sobre el lecho y el subsuelo del mar, cuestiones decisivas para un cambio del régimen⁹ que establezca una zona exclusiva de pesca¹⁰.

⁹ Por ejemplo, en la Conferencia de Santo Domingo de 1972 los Estados del Caribe reclamaron un “mar patrimonial” de 200 millas, al tiempo que Estados africanos hicieron lo propio en el Seminario de Yaundé, desarrollando, a nivel de la Organización de la Unidad Africana, un concepto de “zona económica” o “zona económica exclusiva”, análogo al mar patrimonial.

¹⁰ En América Latina, los Estados de la región consolidaron sus pretensiones en la Declaración de Montevideo de 1970. Posteriormente, la Corte Internacional de Justicia (la Corte o CIJ) en los asuntos referidos a *Fisheries Jurisdiction* —decididos el 25 julio de 1974— advirtió que el concepto de una

Las discusiones ocuparon parte de la segunda mitad de aquel siglo y pueden advertirse en la posterior codificación y desarrollo progresivo del derecho del mar.

2.1. Consideraciones jurídicas elementales aplicables a la ZEE

El resultado del texto obtenido con la adopción de la Convención de 1982 logró una verdadera conciliación de intereses de los Estados que se refleja en los artículos 55, 56, 58 y 59 que, a nuestro entender, resultan característicos de la ZEE y su reconocimiento como un espacio *sui generis*¹¹.

En efecto, la ZEE es definida como un “[...] área más allá del mar territorial y adyacente a éste” y cuya anchura máxima —a partir de la línea de base— no puede superar las 200 millas marinas. En este espacio el Estado ribereño posee: derechos de soberanía para los fines de explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y no vivos; jurisdicción respecto al establecimiento y uso de islas artificiales, así como instalaciones, estructuras, la realización de investigación científica marítima y la protección del medio marino; y, otros derechos y deberes previstos expresamente (Convención de 1982, arts. 55 a 57)¹².

zona de pesca con competencia exclusiva, hasta un límite de 12 millas, era una práctica aceptada. Asimismo, reconoció los derechos preferenciales de Islandia en aguas más allá de las 12 millas y los derechos históricos de pesca de los Estados demandantes, advirtiendo que era necesaria una reconciliación de modo equitativa. Cfr. *Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Iceland), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1974*, p. 3; y *Fisheries Jurisdiction (Federal Republic of Germany v. Iceland), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1974*, p. 175.

¹¹ Scovazzi afirma que la ZEE presenta un carácter *sui generis*, ya que el Estado no puede ejercer soberanía plenamente y que su aplicación resulta respecto de materias específicas (Scovazzi, 1986).

¹² Al respecto, en el asunto de *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area*, entre Canadá y EEUU, la CIJ consideró que estas disposiciones de la Convención no fueron objetadas al adoptarse y que, en consecuencia, pueden ser consideradas actualmente derecho internacional general. Cfr. *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Judgment, I.C.J. Reports 1984*, p. 246.

Como consecuencia de lo anterior, Estado costero posee derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos susceptibles de explotación económica —situados en esta columna de agua— y de aquellos se desprende el ejercicio de la “jurisdicción” a su favor respecto de las actividades de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos, habilitando el ejercicio de la jurisdicción con el fin de proteger y garantizar la correcta observancia de los derechos y obligaciones respecto de aquellos mediante promulgación de normas, la instalación de islas artificiales o el desarrollo de tareas de investigación científica marina; entre otros.

Asimismo, la jurisdicción del Estado ribereño se extiende a las islas artificiales y toda clase de instalaciones y estructuras emplazadas o presentes en la columna de agua de la ZEE, correspondiendo el ejercicio de jurisdicción exclusiva sobre ellas, aunque su construcción debe ser correctamente notificada a terceros Estados y encontrarse señalizada de modo adecuado para facilitar su localización y visualización por los buques que naveguen en sus proximidades y establecer, de ser necesario, zonas de seguridad en sus cercanías¹³.

Respecto a la libertad de sobrevuelo en la columna de aire suprayacente a la ZEE no posee limitación —en la medida que la actividad no contemple, por ejemplo, el desarrollo de investigación científica— mientras que la navegación también se rige por el principio de libertad, aunque encuentra sujeta a distintas restricciones cuando se presentan “zonas de seguridad razonables” en las proximidades de islas y estructuras artificiales o “zonas restringidas” a fin de prevenir contaminación o daños en áreas ambientalmente sensibles. En el caso particular de las actividades pesqueras, los buques no pueden realizar operaciones extractivas sin licencia del Estado costero al cual pertenece la ZEE y en caso de contar con la autorización, debe res-

¹³ Artículo 60 (3). El establecimiento de zonas de protección o seguridad ya había sido analizado por la CDI y se justificó debido a la extrema vulnerabilidad de las instalaciones artificiales en el mar. Posteriormente, este criterio fue reconocido en el artículo 5 de la Convención de 1958 sobre Plataforma Continental, que dispuso una distancia de 500 metros. Cfr. Convención sobre Plataforma Continental, adoptada el 29 de abril de 1958, *United Nations Treaty Series*, Vol. 499, artículo 5 (2) y (3).

petar sus condiciones junto con la legislación doméstica aplicable (Convención de 1982, arts. 60 (4), 62 (4), 73, 211 (6)).

En cuanto al tendido de cables y tuberías submarinas en la ZEE, el Estado ribereño puede adoptar medidas razonables para prevenir, reducir y controlar la contaminación que éstos puedan producir. Al respecto, la Convención de 1982 reconoce que todos los Estados el derecho de instalar cables y tuberías submarinas en la ZEE de cualquier Estado, aunque esta libertad se encuentra sujeta a las demás disposiciones de la Convención y en conformidad con lo dispuesto por el Estado ribereño (art. 58).

En definitiva, el Estado costero no puede afectar —con fundamento en sus derechos de soberanía y la jurisdicción en la ZEE— la libertad de navegación y sobrevuelo en este espacio, excepto en casos expresamente previstos en la Convención de 1982, como tampoco respecto de las tareas de tendido de cables y tuberías submarinas, actividades que permanecen como derechos de los terceros Estados (arts. 58, 60, 73, 87 et seq)¹⁴ y que confirman, en su conjunto, el carácter *sui generis* de la ZEE. Precisamente, con relación a la competencia del Estado costero en materia pesquera —destinada al control y sanción de estas actividades en la ZEE— la Convención de 1982 reconoce dos límites: 1) en caso de apresarse un buque extranjero por infracción a sus normas, el mismo debe ser liberado con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía; y, 2) las sanciones no pueden, excepto acuerdo entre Estados, incluir penas privativas de libertad (arts. 73 y 292).

Finalmente, es necesario señalar que la Sección 3 de la Parte XV de la Convención de 1982 dispone restricciones a la solución de controversias mediante medios jurisdiccionales cuando la disputa se refiera a la interpretación o aplicación de las disposiciones en materia de pesquerías (art. 297 (3) (a)). En síntesis, habilita la negociación y conciliación —Sección 1 de la Parte XV— y fracasada estas se autoriza el procedimiento de conciliación obligatoria dispuesto en la

¹⁴ Díez de Velasco (2013) sostiene, con razón que “[...] el régimen de libertades en materia de comunicaciones en la zona económica no difiere, en líneas generales, del relativo al alta mar, llegando la Convención a hacer una remisión expresa al régimen de libertades de la alta mar...”.

Sección 2 del Anexo V de la Convención, a pedido de cualquiera de las partes en disputa¹⁵.

De este modo, hemos presentado una síntesis de los aspectos más destacados de la ZEE —al menos en la propuesta de nuestra investigación— como principal escenario de la actividad pesquera y centro de arduos debates sobre el equilibrio necesario entre la protección y el adecuado aprovechamiento de los recursos vivos, atento su carácter de reserva alimenticia que no debería ser infrautilizada (Scovazzi, 1995)¹⁶.

2.2. El desafío de la delincuencia organizada transnacional. Sus actividades en la ZEE

A fin de establecer una correcta asociación entre la corrupción y la delincuencia organizada que podría operar en la ZEE, es necesario conceptualizar cada una de ellas y vincularlas con este escenario. Se trata de un ejercicio necesario para analizar, posteriormente, las disposiciones de la Convención de 1982 que puedan resultar de interés y eventual valoración en estos casos.

El primer concepto por examinar es la corrupción y resulta obligada la referencia al Preámbulo de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (2003), que considera que estos hechos socavan las instituciones y los valores de la democracia, la ética y la justicia, además de comprometer el desarrollo sostenible y el imperio

¹⁵ Procederá la conciliación obligatoria cuando se alegue: 1) el incumplimiento manifiesto del Estado costero respecto de las medidas de conservación y administración, de modo que peligren los recursos vivos de la ZEE; 2) la negativa arbitraria del Estado costero para fijar la cuota de captura permisible y la capacidad de pesca en la ZEE; 3) la negativa arbitraria a asignar el total o parte del excedente que el propio Estado costero haya declarado.

¹⁶ La utilización óptima de los recursos vivos habilita a que el Estado ribereño administre las cuotas de capturas máximas permitidas, sobre una base científica que posibilite la explotación sostenible del recurso y que, en caso de presentarse un excedente no explotado debe brindarse su acceso a otros Estados mediante acuerdos específicos (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 61).

de la ley. Asimismo, advierte que “[...] la corrupción ha dejado de ser un problema local para convertirse en un fenómeno transnacional que afecta a todas las sociedades y economías, lo que hace esencial la cooperación internacional para prevenirla y luchar contra ella [...] [tareas que] son responsabilidad de todos los Estados y que éstos deben cooperar entre sí [...]”¹⁷. Esto se debe principalmente a que:

El fenómeno de la corrupción transnacional presenta en muchas de sus manifestaciones (y sin duda en las más graves) los siguientes elementos: (a) amplia extensión (naturaleza generalizada o gran escala); (b) carácter organizado y frecuente naturaleza sistémica o estructural en la forma de operar de las instituciones y organizaciones de los sectores público y privado, y de los grupos delincuenciales organizados transnacionales, involucrados; (c) búsqueda de seguridad financiera para los activos mal habidos; (d) búsqueda de garantía de impunidad frente a la aplicación del Derecho (seguridad jurídica) y de anonimato para sus beneficiarios últimos; (e) desinterés y/o encubrimiento por los grandes medios de comunicación de masas; y (f) grave afectación de los derechos fundamentales de los grupos más vulnerables de la población (Olasolo y Galain Palermo, 2022).

Finalmente, corresponde referirse a la delincuencia organizada transnacional, cuya prevención y combate encuentra su pilar en la Convención Internacional contra la Delincuencia Organizada Transnacional (más conocida como “Convención de Palermo”, del año 2000)¹⁸, el primer instrumento con vocación universal que considera a la corrupción “[...] como una actividad esencial de la delincuencia organizada” y que es consecuencia del “derecho penal transnacional”, completado por múltiples instrumentos de cooperación universales y regionales (Olasolo & Mané Granados, 2021).

Este instrumento se inserta dentro de una lógica que advierte la existencia de delitos que poseen alcance global y que exigen, en consecuencia, la adopción de estrategias de fortalecimiento y promoción

¹⁷ Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, adoptada el 31 de octubre de 2003, *United Nations Treaty Series*, Vol. 2349, p. 41.

¹⁸ Convención Internacional contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptada el 15 de noviembre de 2000, *United Nations Treaty Series*, Vol. 2225, p. 209. Al respecto, ver también la Resolución 55/25 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

de la cooperación internacional, destinada a quebrantar eficazmente la capacidad de los delincuentes internacionales¹⁹.

En el ámbito marítimo, es posible advertir el ejercicio del transporte que aparenta licitud, pero cuyo objeto o fin de traslado resulta contrario a derecho, por tratarse de acciones asociadas —directa o indirectamente— a delitos transnacionales como el terrorismo, el narcotráfico, la trata de mujeres y niños, el tráfico ilícito de armamentos, el tráfico y el traslado ilícito de migrantes²⁰. A ello corresponde agregar aquellas actividades contempladas expresamente en la Convención de 1982 y que autoriza el derecho de visita, con el eventual derecho de persecución, como: (a) el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; (b) las transmisiones “no autorizadas” desde buques o instalaciones en alta mar, en violación a los reglamentos internacionales; (c) la piratería²¹; y (d) los delitos cuya

¹⁹ Laborías sintetiza, correctamente, que la Convención de Palermo “(...) resulta aplicable a dos grupos de conductas ilícitas. En primer lugar, los delitos específicamente tipificados en dicho tratado: pertenencia a un grupo delictivo organizado (art. 5°), blanqueo de capitales (art. 6°), corrupción del funcionario público (art. 8°) y obstrucción de justicia (art. 23). Y, en segundo lugar, otros delitos tipificados en los ordenamientos jurídicos de los Estados parte, siempre que reúnan dos requisitos: a) que sean considerados “graves”, es decir, que la pena para los mismos sea de privación de la libertad por 4 años o más; y b) que esos delitos tengan carácter transnacional y los realice un grupo delictivo organizado” (Laborías, 2008).

²⁰ Con relación a este último supuesto, la Convención de 1982 contiene —en el artículo 99— una expresa prohibición al transporte de esclavos y autoriza que todo Estado pueda adoptar medidas eficaces para impedir y castigar esta actividad en buques de su pabellón. Al respecto, Hinrichs Oyance advierte que “*The Convention establishes a comprehensive regime dealing with all matters relating to the law of the sea, although it does not contain any specific provision concerning the activity of smuggling of migrants at sea*” (Hinrichs, 2003).

²¹ En opinión de Proelss y Hofmann, la piratería es el único —pero no excluyente, potencialmente— delito transnacional organizado regulado en la Convención de 1982 que autoriza el apoderamiento de los buques y aeronaves, además de la detención de individuos, en la alta mar, la propia ZEE y la ZEE de terceros Estados. Asimismo, afirman que la actual configuración de la piratería puede ser considerada como prototipos de delito organizado transnacional, aunque los requisitos para su represión distan de estar claros, ya que la Convención de 1982 no prevé una regulación integral al

jurisdicción penal corresponde, en principio, al Estado del pabellón del buque y que autoriza, en supuestos expresamente previstos, la actuación del Estado ribereño.

Mención aparte merecen las disposiciones pertinentes que autorizan la adopción de medidas, por parte de un Estado costero, para proceder a las detenciones y visitas de buques extranjeros en distintas zonas reguladas por la Convención de 1982 y particularmente en espacios bajo jurisdicción como la ZEE, respecto de actividades como la pesca y el abastecimiento de combustible —tanto en forma independiente, como asociadas entre sí— para mencionar algunas posibilidades²².

respecto, razón por la cual depende de las circunstancias particulares de cada caso (Proelss y Hofmann, 2016).

²² El problema de la pesca ilegal ha preocupado a la doctrina dedicada al derecho ambiental, que alertan no sólo sobre el daño económico y social que ocasiona, sino que alienta debates sobre la necesidad de contar con una definición del “delito de pesca ilegal” —como parte de un concepto mayor dentro de la perspectiva de la *Green Criminology* y sin perjuicio de un posible encuadre de la actividad organizativa de las empresas pesqueras, verdaderos conglomerados económicos cuando no entidades estructuradas o vinculadas, que implementan estrategias legales y tributarias para evitar ser detectadas y responsabilizadas— dentro de la figura del delito de contrabando y su remisión a las disposiciones penales locales. Al respecto, Morelle Hungría advierte que las empresas pesqueras “[...] utilizan mecanismos que se encuentran cada vez más ligados a las tácticas utilizadas por la denominada delincuencia organizada: utilizan flotas de buques pesqueros que comparten las mismas redes de suministro, mismos canales de distribución y comercialización, y a menudo se observan otros tipos delictivos ligadas a estas prácticas, como el blanqueo de dinero procedente de las capturas ilegales... constituyen una forma internacional de delincuencia organizada, y los autores de esas técnicas ilegales deberían ser tratados como auténticos delincuentes” (Morelle Hungría, 2017). En idéntico sentido, se sostiene un criterio a favor de considerar la pesca ilegal como “actividad delictiva” y parte de “[...] un problema del crimen organizado y [que requiere...] la cooperación de los Estados a nivel global” (Dubner, 2002; Telesetsky, 2014), para quienes el problema de fondo que involucra a la pesca ilegal no trata sobre la gestión de las pesquerías, sino sobre graves delitos transnacionales que dañan, irreparablemente, el medio marino.

Sin embargo, para poder profundizar sobre estos aspectos es necesario realizar un examen de las distintas disposiciones de la Convención de 1982 para intentar identificar las facultades y restricciones que poseen los Estados, teniendo presente el particular equilibrio de intereses que rige en este acuerdo y cuya esencia no debería ser alterada, al menos en lo referido a los mares y océanos, respecto de aquellos asuntos debatidos en la III Conferencia. Debido a lo expuesto, continuaremos con nuestro análisis por separado a este punto.

3. LAS DISPOSICIONES DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 1982 REFERIDAS A LAS JURISDICCIONES ESTATALES Y LOS DELITOS TRANSNACIONALES

La expresión “delito” se encuentra presente tan sólo en el artículo 27 de la Convención de 1982, referido a la jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero, en previsión de distintos supuestos, caracterizados por el reconocimiento de la jurisdicción penal del Estado costero respecto de aquellos buques en ejercicio del derecho de paso inocente por su mar territorial, como también respecto de aquellos que abandonaron sus aguas interiores. Este ejercicio del Estado costero debe ser realizado teniendo, debidamente en cuenta, los intereses de la navegación.

Asimismo, contiene una clara referencia al impedimento de toda medida, por parte del Estado ribereño, contra un buque extranjero —en ejercicio del derecho de paso inocente— por motivos de delitos cometidos antes del ingreso al mar territorial, excepto que se trate de una medida adoptada en protección del medio marino o de violación a las normas y reglamentos aplicables a la ZEE, de conformidad con la Parte XII y V de la Convención de 1982, respectivamente.

El propósito del art. 27 no es otro que establecer reglas claras y equilibradas para el ejercicio de la jurisdicción penal del Estado ribereño respecto de infracciones “a bordo” —es decir, internamente y no a la conducta exterior— de un buque con pabellón extranjero que atraviese su mar territorial. Sin embargo, se ha advertido que esta norma no resuelve, en general, cuestiones controvertidas de ju-

jurisdicción al dejar que aquellas se determinen “caso por caso” y que el Estado costero posea mayor justificación de jurisdicción en asuntos que tengan consecuencias en su territorio, que perturben su paz o el buen orden, además de habilitar su intervención en circunstancias de asistencia o la implementación de medidas para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas (Barnes, 2017).

En otras palabras, la norma establece un equilibrio entre la jurisdicción penal del Estado ribereño y los derechos del Estado del pabellón del buque extranjero, ya que por un lado reconoce la soberanía del primero sobre el mar territorial, pero al mismo tiempo alienta a que la jurisdicción “no debería ejercerse”, a fin de reflejar una práctica estandarizada por motivos prácticos de cortesía, conveniencia y uso, por la cual el Estado costero no ejerce jurisdicción en aquellos casos en que sólo se afecte el orden interno del buque y que la tranquilidad del puerto no resulte afectada (Barnes, 2017).

En cuanto al proceso de detención, el art. 27 de la Convención de 1982 no contiene disposiciones explícitas o sustantivas, pero a partir de los incisos (2) y (4) es posible interpretar que el Estado costero debe tener “debidamente en cuenta” los intereses de la navegación, sin que ello impida la posible detención del buque como parte de un proceso de investigación posterior. El significado de la expresión “tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación” no es aclarado en el artículo 27 (4) pero presenta una redacción similar al artículo 33 —pertenciente a la zona contigua, adyacente al mar territorial y superpuesta a la ZEE— que autoriza la adopción de medidas de fiscalización, con carácter preventivo y respecto de materias aduaneras, fiscales, migratorias y sanitarias.

En el mismo sentido, corresponde incluir la referencia al artículo 56 de la Convención, en sus dos primeros incisos. El artículo 56 (1) reconoce los derechos de soberanía del Estado ribereño sobre los recursos situados en la columna de agua, como también la jurisdicción respecto del establecimiento y utilización de islas, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; y la preservación del medio marino. Sin embargo, al final del inciso reconoce que el Estado costero posee “Otros derechos y deberes provistos en esta Convención”.

Sobre este punto, Proelss opina que la expresión constituye un criterio relevante, considerando la posible superposición de la zona contigua con las primeras 12 millas de la ZEE, susceptible de permitir la aplicación *mutatis mutandi* del derecho de persecución —consagrado en el art. 111 de la Convención— respecto de aquellas infracciones cometidas en la ZEE e incluso respecto de zonas de seguridad alrededor de las instalaciones artificiales (Proelss, 2017).

En cuanto al art. 56 (2), aquel impone obrar al Estado ribereño de manera compatible con otras disposiciones de la Convención y tener “[...] debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados”. En efecto, al tratarse la ZEE de un espacio *sui generis*, las referencias normativas anteriores deben completarse con el reconocimiento de las libertades consagradas en el art. 87, las que no revisten carácter absoluto, toda vez que pueden encontrarse sujetas a requisitos, observancias y condiciones. En la puntual distinción entre ZEE y alta mar, los arts. 58 y 86 de la Convención resultan concluyentes en caso de dudas: las libertades pueden ejercerse en la medida en que no sean incompatibles con la Parte V, razón por la cual se encuentran sujetos a los recaudos de la Convención dispuestos para la ZEE y la normativa adoptada por el Estado costero de conformidad con aquella.

Al respecto, merece considerarse las reflexiones de Proelss, para quien la coexistencia de los derechos y la jurisdicción del Estado costero en la ZEE, por un lado; y la continuación de las libertades de otros Estados, por otro, resulta en un considerable potencial de controversias entre los dos grupos de derechos y que, en la medida en que no exista regla especial, los diferendos deben evitarse y resolverse sobre la base del art. 56 (2) de la *lex generalis* y teniendo en cuenta el inciso (3), disposiciones que establecen obligaciones de respeto mutuo, tal como lo consideró la CIJ en el asunto de las *Fisheries Jurisdiction* (Proelss, 2017)²³.

²³ El autor recuerda, correctamente, que el artículo 56 (2) fue analizado por el Tribunal Arbitral del Anexo VII, que entendió en la controversia sobre el área protegida alrededor del archipiélago de Chagos entre Mauricio y Reino Unido, adoptando el mismo criterio que la CIJ en el caso de pesquerías y

El mismo Proelss afirma que la expresión “actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención”, contenida en el art. 56 (2) se trata de un elemento de carácter declarativo, toda vez que las los derechos soberanos y la jurisdicción reconocida al Estado ribereño, en los términos del art. 56 (1) resultan vinculantes por sí mismo y que en todo caso, el 56 (2) parece estar destinado a recordar —a los Estados ribereños— el carácter referencial del art. 56 (1) (b), cuestión actualmente relevante frente a los recientes acontecimientos que cuestionan la libertad de la navegación en que se basa la Convención de 1982 (Proelss, 2017; van Dyke, 2005).

Este mosaico de regulaciones sobre la jurisdicción del Estado costero, constituye una clara guía interpretativa para la Parte V de la Convención de 1982, que confiere significativos derechos a los Estados ribereños al momento de administrar y conservar los recursos ubicados en su ZEE, comprendiendo la posibilidad de determinar la captura permisible, el establecimiento de leyes y reglamentos relacionados con la concesión de licencias y la regulación de las actividades pesqueras y que sustancialmente son reconfirmadas en el art. 73, referido a la ejecución de las normas referidas a dichas leyes y reglamentos —junto con las garantías que impiden un hipotético abuso por parte del Estado costero (arts. 61 (1), 62 (4) y 73)— aplicable por ejemplo, a la detención de buques pesqueros extranjeros que no las observen²⁴.

destacar la necesidad de realización de negociaciones y consultas, de buena fe.

²⁴ Al respecto, el Tribunal Internacional de Derecho del Mar en el caso del buque M/V SAIGA; sostuvo que el artículo 73 de la Convención constituye un desarrollo del artículo 56 (1), referido a la ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño destinados a la garantizar el cumplimiento de disposiciones referidas a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos de la ZEE, autorizando la realización de visitas a buques, sus inspecciones, su eventual apresamiento y, llegado el caso, el inicio de procedimientos judiciales. Cfr. *M/V “SAIGA” (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, *Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997*, p. 16. En la práctica, la generalidad de las legislaciones locales habilita a las autoridades de control marítimo, la facultad de emprender investigaciones en los buques (Godio, 2018b).

Al realizar un examen de la norma, Harrison considera que el art. 73 (1) confiere derechos amplios a los Estados ribereños para hacer cumplir sus leyes y reglamentos relacionados con los recursos vivos en la ZEE y que, de hecho, son sustancialmente mayores a los derechos destinados para la prevención de la contaminación por buques presentes en el artículo 220 de la Convención. Sin embargo, advierte que la norma limita las medidas a aquellas “[...] que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención”, explicitando particularmente la visita, la inspección, el apresamiento y el inicio de procedimientos. En consecuencia, Harrison concluye que los funcionarios del Estado ribereño pueden incluso, investigar —a través de la detención, visita y registro— a los buques sospechosos y que, de presentarse evidencia o presunción legal de infracción, permite llevar los mismos a puerto e iniciar el proceso local correspondiente. Asimismo, por “necesario”, el autor afirma que se trata de un término con distintos significados —desde “contribuir” a “lo indispensable”— y que, en el contexto de la actividad de los buques pesqueros, es probable que el Estado ribereño cuente con un amplio margen de apreciación para decidir qué medidas son necesarias (Harrison, 2017).

El reenvío normativo de la Convención de 1982 hacia la legislación local del Estado ribereño es consecuencia del consenso negociador en la III Conferencia, razón por la cual la Parte V contiene pocas reglas explícitas sobre cómo deben ejercerse aquellos poderes, que pueden llegar a autorizar medidas de fuerza coactivas en ejercicio del derecho de persecución, tal como lo prevé el art. 111 de la Convención.

En definitiva, del examen de las distintas normas que configuran y justifican el abanico de posibilidades del Estado ribereño, es posible advertir una coherencia e identificación entre las disposiciones aplicables a aguas interiores, al mar territorial, la ZEE y la alta mar, con las respectivas adaptaciones y restricciones propias de cada zona. Sin embargo, lo anterior no significa que el Estado costero pueda aplicar *mutatis mutandi* sus normas de ordenación territorial —aplicables a las aguas interiores y al mar territorial— íntegramente en la ZEE, ya que debe limitarse a los derechos de soberanía y la jurisdicción reconocida en el artículo 56 de la Convención, disposición ejemplar para

la posterior planificación espacial marítima con un enfoque integral (Pyć, 2019).

Por otra parte, queda referirnos al art. 108 de la Convención, dedicado especialmente al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. La norma, incluida en Parte VII referida a la alta mar, evidencia la preocupación de la comunidad internacional para combatir estas actividades más allá de las jurisdicciones locales de los Estados y las facultades que provee la Convención en su art. 27 (1) (d).

En opinión de Guilfoyle, no resultaría práctico que los Estados esperen el ingreso de estos buques en el mar territorial, toda vez que la operatoria delictiva de los traficantes se encuentra organizada para evitar los controles, sumado al hecho que la posibilidad de evadir una persecución en alta mar resulta más dificultosa. De este modo, la lógica del art. 108 (1) promueve la cooperación internacional para reprimir estos actos y se diferencia claramente de los supuestos comprendidos en el art. 110 (1), razón por la cual considera que los Estados costeros no poseen una clara jurisdicción, en su ZEE, sobre el tráfico ilícito de estupefacientes pero que en caso de desear cooperar puede hacerlo y llegado el caso habilita su realización en una ZEE extranjera sin consentimiento previo, aunque en este último supuesto debe actuar “con la debida consideración” respecto de los intereses y los derechos de soberanía del Estado ribereño (Guilfoyle, 2017).

Lo anterior obliga a recordar que la noción esencial de la ZEE se justifica —en sentido estricto— en los derechos de soberanía sobre los recursos naturales y la jurisdicción que se proyecta en consecuencia, traduciéndose en una excepción al estatus básico de la alta mar que, como todas las excepciones, debe ser interpretada en forma restrictiva. Por esta razón, la “debida consideración” debe ser entendida en relación con estos cánones de estrictez.

Con esta impronta en mente es que debe analizarse el art. 108 (1) de la Convención de 1982, que dispone el deber general de cooperación en la alta mar, a fin de reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, al tiempo que habilita la remisión a otras convenciones internacionales, de las cuales nos ocuparemos más adelante. Sin embargo, un cuidadoso análisis de la norma permite advertir que se trata de un deber amplio en cabeza de los Estados,

sin limitarse a los buques de su propio pabellón, ya sea para emprender una intercepción o en auxilio de un Estado que solicite auxilio.

Por último, queda referirnos a una hipótesis que concentra su preocupación en las estructuras, instalaciones e islas artificiales —no exclusivamente en los buques— situados en la ZEE (o en la plataforma continental), respecto de las cuales el Estado costero posee jurisdicción exclusiva, incluida aquella referida a las leyes y reglamentos en materia aduanera, sanitaria, migratoria y de seguridad. En efecto, la Convención autoriza el establecimiento de “zonas de seguridad razonables”, sin que excedan los 500 metros alrededor de estas islas, estructuras e instalaciones, sobre las cuales podrá tomarse “medidas apropiadas” para garantizar, directamente, su seguridad y la navegación en sus proximidades (arts. 60 (2), (4) y (6)).

El examen de relación entre las zonas de seguridad y la ZEE en nuestro caso de estudio permite advertir que la Convención de 1982 reconoce mayores facultades al Estado ribereño, ya que las zonas de seguridad —estrictas y limitadas en cuanto a su establecimiento y tamaño— prevalecen sobre el “equilibrio general” que presenta la ZEE en que se encuentra, configurándose un “equilibrio especial” dentro de la misma.

Lo anterior se traduce en un refuerzo de la observancia que impone la Convención de 1982 para que se tenga “debidamente en cuenta” los derechos del Estado costero y que invita a considerar que al tratarse de zonas de seguridad es necesario tener “debida y especialmente” en cuenta —atento su carácter excepcional— sus normas, leyes y reglamentos aplicables, en la medida que autoriza el propio artículo 60. En otras palabras, las medidas del Estado ribereño deben tener, como finalidad, evitar situaciones de riesgo en la zona y deben orientarse a evitar “de forma apropiada” —discrecionalmente de modo idóneo, pero jamás irrestricto— la presencia de buques por razones de seguridad²⁵.

²⁵ Para un examen de la norma, ver la opinión disidente del Magistrado Golitsyn en el caso de medidas provisionales referidas al *Arctic Sunrise* ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Asimismo, los Magistrados Wolfrum y Kelly, en su opinión separada del mismo asunto, afirmaron que la Federación Rusa poseía jurisdicción exclusiva, con fundamento en el ar-

La consecuencia a la violación de aquellas disposiciones de seguridad autoriza, a nuestro entender, la adopción de todas las medidas apropiadas y comprende, entre las posibilidades, el derecho de persecución que reconocido en el art. 111 (2) de la Convención de 1982 y que se aplica *mutatis mutandi* a las infracciones que se cometan en la ZEE, incluidas las zonas de seguridad (art. 111 (2)).

4. LOS DELITOS TRANSNACIONALES EN CONVENCIÓNES INTERNACIONALES COMPATIBLES CON LA CONVENCIÓN DE 1982

La relación entre la Convención de 1982 con otros acuerdos internacionales pertinentes posee su fundamento en el art. 58, referido a los derechos y deberes de los Estados en la ZEE según la Parte V de la Convención, pero que también habilita a otras zonas en la medida que sean compatibles con ésta, toda vez que los Estados deben tener “debidamente en cuenta” los derechos y deberes del Estado costero, tal como adelantamos anteriormente. A lo anterior corresponde incluir la posible aplicación de “otras normas pertinentes de derecho internacional”, tal como lo expresa el art. 58 (2).

En esta referencia es posible incluir el reenvío a aquellas convenciones concernientes, directa o indirectamente, a la prevención y represión de delitos transnacionales, cuya aplicación no se encuentra necesariamente limitada al territorio de los distintos Estados Parte, aunque deben ser compatibles con la Convención de 1982.

título 60 (2) de la Convención, incluyendo jurisdicción legislativa y de ejecución de normas. Lo anterior se traduce en una habilitación para que el Estado ribereño realice funciones de ejecución a fin de proteger la plataforma artificial en el interior de la zona de seguridad. Finalmente, señalaron que el buque podría haber invocado en la libertad de expresión en la ZEE tal como es reconocida en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, pero que aquella no podía ejercerse en la zona de seguridad, ya que estos derechos ceden ante los intereses de seguridad de su operador. Cfr. “*Arctic Sunrise*” (*Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation*), *Provisional Measures*, Order of 22 November 2013, *ITLOS Reports 2013*, p. 230.

4.1. *Tratados internacionales anteriores a la adopción de la Convención de 1982*

A fin de ordenar la interacción entre los distintos tratados, consideramos necesario referirnos brevemente a aquellos acuerdos relevantes, sin que se encuentren afectados por su carácter previo a la Convención de 1982 y que, en todo caso, deben interpretarse armónicamente con esta última, especialmente en lo referido a la ZEE, espacio creado por el texto adoptado el 30 de abril de 1982, tal como hemos adelantado.

En primer lugar, corresponde mencionar la Convención Única sobre Estupefacientes (1961, en vigor desde el 13 de diciembre de 1964)²⁶. Aunque no contiene disposiciones de específica aplicación a los espacios marítimos, su art. 32 regula especialmente el transporte de drogas en botiquines de primeros auxilios de buques o aeronaves de línea internacional, autorizando “cantidades limitadas” para la prestación de ayuda médica o casos urgentes en el curso del viaje. Asimismo, el artículo faculta al Estado de pabellón la adopción de recaudos para evitar un uso indebido o un desvío con fines ilícitos —sujeta el transporte de las drogas a su legislación, permisos y licencias— sin perjuicio del derecho de las autoridades locales de un Estado costero para “efectuar comprobaciones e inspecciones o adoptar otras medidas de fiscalización a bordo del buque o aeronave”.

El segundo texto por destacar es el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas (1971, en vigor desde el 16 de abril de 1976)²⁷. Este acuerdo contiene, en sus arts. 14 a 16, disposiciones similares a la Convención Única de 1961, aunque expande su aplicación a otras formas de transporte público de carácter internacional, como los ferrocarriles y autobuses, junto con una mayor precisión normativa en materia

²⁶ Convención Única sobre Estupefacientes, adoptada el 30 de marzo de 1961, *United Nations Treaty Series*, Vol. 520, p. 151. Posee actualmente, 154 Estados Parte.

²⁷ Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas, adoptada el 21 de febrero de 1971, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1019, p. 175. Posee actualmente, 184 Estados Parte.

de inspección, comunicación e información que deben facilitar los Estados Parte.

4.2. Tratados internacionales posteriores a la adopción de la Convención de 1982

Posiblemente, una de las más destacadas normas adoptadas con posterioridad a la Convención de 1982 es la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (1988, en vigor desde el 11 de noviembre de 1990), acuerdo que incorpora la preocupación de la comunidad internacional ante el incremento de la producción, demanda y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, cuya sostenida penetración social comprende un peligro grave para la sociedad, además de generar “[...] considerables rendimientos financieros y grandes fortunas que permiten a las organizaciones delictivas transnacionales invadir, contaminar y corromper las estructuras de la administración pública, las actividades comerciales y financieras lícitas y la sociedad a todos sus niveles”²⁸.

Entre las distintas iniciativas que impulsaron esta convención se encuentra el deseo de mejorar la cooperación internacional para la supresión del tráfico ilícito a través del mar. En efecto, su art. 17 constituye la disposición central para nuestro examen y es dedicado al tráfico ilícito por mar, el cual promueve la cooperación y asistencia internacional para eliminar aquel. Asimismo el párrafo 3 dispone que, ante la existencia de motivos razonables para creer que un buque —en uso aparente de libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra Parte— es utilizado para el tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, el Estado Parte podrá notificarlo al Estado del pabellón y requerir una confirmación de la matrícula para, en

²⁸ Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, adoptado el 20 de diciembre de 1988, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1582, p. 95. Posee actualmente, 191 Estados Parte.

caso afirmativo, solicitar autorización para adoptar las medidas adecuadas respecto del buque.

Lo anterior se completa con el art. 17 (4) a (7), que habilita el accionar del “Estado requirente” —con previa autorización del Estado de pabellón”, en virtud de tratados vigentes o por acuerdo especial— a realizar la visita e inspección del buque, así como adoptar las “medidas adecuadas” respecto del buque, la tripulación y la carga en caso de descubrir tráfico ilícito. Finalmente, el art. 17 (11) impone el límite para el ejercicio de esta habilitación, toda vez que prevé la necesidad de que ésta tenga “debidamente en cuenta” la necesidad de no afectar ni menoscabar las competencias, los derechos y obligaciones de los Estados costeros²⁹.

El otro tratado a destacar es el Convenio para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, ya referido y conocido como “Convenio SUA” (1988, en vigor desde el 1° de marzo de 1992)³⁰, cuyo art. 3 enuncia delitos asociados a la tentativa o concreción en el apoderamiento y control ilegal de un buque —como también respecto de la amenaza, intimidación o actos de violencia realizados desde el mismo o ya sea contra cualquier persona a bordo del mismo o la propia seguridad de la navegación y de terceros, incluyendo la destrucción del artefacto naval, sus instalaciones o servicios, al punto de tipificar el entorpecimiento grave del funcionamiento— y que, en palabras de Aranda:

[...] está dirigido a las embarcaciones flotantes o sumergibles que no sean buques de guerra, no estén siendo utilizadas para finalidades aduaneras o policiales, ni hayan sido retiradas de la navegación o puestas fuera de servicio. Por último, importa destacar que el Convenio de 1988 y su Protocolo listan una serie de delitos, dentro de ellos, ayudar o compeler a alguien a practicar actos como secuestrar un buque, practicar violencia contra personas a bordo, destruir o causar

²⁹ Estas disposiciones se encuentran desactualizadas frente al narcotráfico con buques semi-sumergibles sin pabellón ni registración —a veces operados en forma remota o con escasos uno o dos tripulantes— utilizados frecuentemente para el tráfico ilícito de estupefacientes. Incluso, en ocasiones la logística se organiza a partir de un buque madre situado “alta mar”.

³⁰ Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, adoptado el 20 de diciembre de 1988, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1678, p. 221, Posee actualmente, 39 Estados Parte.

daño a un buque o a su carga, destruir o dañar instalaciones de navegación marítima de modo que impida la navegación segura y difundir informaciones sabidamente falsas de forma que ponga en peligro a la nave (Aranda, 2019).

En cuanto a su aplicación zonal, del art. 4 y 6 (1) surge la autorización jurisdiccional al Estado Parte respecto de todo buque que navegue —o tenga previsto hacerlo— en aguas más allá del mar territorial otro Estado y respecto de: 1) delitos cometidos contra buques de su pabellón o a bordo de un buque de su pabellón al momento de cometerse el delito; 2) delitos cometidos en el territorio del Estado; y 3) cuando sean realizados por un nacional del Estado. Por lo tanto, se trata de una herramienta jurídica de potencial utilidad en la lucha contra la corrupción y la criminalidad organizada atento la amplitud de la norma, más aún si existen razones fundadas para la detención de un individuo a bordo del buque y que se encuentre sospechado de cometer delitos previstos en el Convenio SUA³¹.

Con este recaudo, es posible advertir como el SUA 1988 expande el ámbito de represión penal —sin contradecir la Convención de 1982— a través del reconocimiento de categorías generales de delitos y que habilitan el empleo de figuras delictivas susceptibles de ser reprimidas en supuestos de difícil tipificación de la Convención de 1982 como, por ejemplo, en lo referente a la intención del delincuente o la perpetración de un buque a otro.

Independientemente de lo anterior, resulta claro que estas normas invitan a una posible aplicación del Convenio SUA sobre aquellas áreas susceptibles de jurisdicción de los Estados costeros más allá del mar territorial (MacDonald, 2013), como pueden ser las plataformas, estructuras e islas artificiales situadas en la ZEE o la platafor-

³¹ Asimismo, el art. 9 sujeta la aplicación del Convenio SUA 1988 a la Convención de 1982, toda vez que dispone que ninguna de sus normas “[...] afectará a las reglas de derecho internacional relativas a la competencia que tienen los Estados para investigar o ejercer su jurisdicción a bordo de buques que no enarbolan su pabellón” e idéntica solución adopta el Protocolo del Convenio SUA 2005.

ma continental³². Sin embargo, en el contexto de la Convención de 1982 pareciera que el principio correspondería aplicar inicialmente la jurisdicción del Estado del pabellón buque (Churchill & Lowe, 1999) y alguna intención de aclaración en favor del Estado costero presenta la Resolución A. 671(16) de la OMI, del 19 de octubre de 1989, que recomienda a los gobiernos estudiar las características del tráfico marítimo, a través de las zonas de exploración y explotación de recursos —situados mar adentro— a fin disminuir los riesgos en operaciones hidrocarburíferas, al punto de describir detalladamente el proceso desde la perspectiva del Estado del pabellón del buque, al tiempo que contiene referencias genéricas respecto de las facultades del Estado costero y su interpretación en la práctica., sin especificar reglas detalladas (Tho Pesch, 2015).

Por otra parte, en materia pesquera es necesario mencionar al Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (1995, en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)³³. Se trata de una convención popularmente conocida como “Acuerdo de Nueva York de 1995” y adoptada en un contexto de controversias sensibles entre Canadá y España por la pesca en áreas del Atlántico Norte y que lle-

³² Sin embargo, en opinión de Tho Pesch, a pesar que el Convenio SUA 1988 es complementado con su Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas ubicadas en la plataforma continental (conocido como “SUA PROT 1988”), el texto sólo establece pautas para los Estados pero que la aplicación de los instrumentos SUA es realizado “después de que el acto ha tenido lugar” y que “el Convenio SUA y sus Protocolos no hacen ninguna contribución a las normas de zonas de seguridad” (Tho Pesch, 2015).

³³ Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, adoptado el 4 de agosto de 1995, *United Nations Treaty Series*, Vol. 2167, p. 3, Posee actualmente, 91 Estados Parte.

gó hasta la CIJ³⁴, entre otras disputas relevantes que evidenciaron la influencia entre la política y el derecho para proyectar la regulación de la gestión y conservación de las pesquerías a nivel global (Joyner & Alvarez Von Gustedt, 1996)³⁵.

Precisamente, el art. 1 (b) se refiere a los términos y alcance del acuerdo y entiende como “medidas de conservación y ordenación” a aquellas destinadas a gestionar los recursos vivos de modo compatible con la Convención de 1982 y el propio Acuerdo de 1995 y habilita, en consecuencia, que los Estados costeros adopten acciones pero no brinda mayores precisiones, toda vez que se limita a expresar “[...] medidas para conservar y ordenar una o más especies de recursos marinos vivos que se adopten y apliquen en forma compatible con las normas pertinentes del derecho internacional consignadas en la Convención y en el presente Acuerdo”. El examen del texto permite considerar dos posibilidades: una amplia y otra restrictiva.

La primera merece destacar la expresión “medidas” —entendida como un término genérico presente en distintos instrumentos internacionales, normas y reglamentos locales— que debe ser asociada, inmediatamente y en simultáneo, a las palabras “conservación” y “ordenación”. Atento el carácter descriptivo de las dos últimas expresiones, es posible interpretar al art. 1 (b) dentro de dos opciones: el conjunto de acciones que pueden realizar los Estados costeros respecto de los recursos vivos; o más restrictivamente, ya que la expresión debe excluir a toda medida unilateral que afecte los derechos de otros Estados según la Convención del 1982, por lo que no podría ir en modo alguno más allá de la ZEE respecto de buques que no formen parte del Acuerdo de 1995.

A pesar de las interesantes posibilidades de acción que permite el Acuerdo de 1995, su texto aparenta una alteración a la jurisdicción

³⁴ Al respecto, ver *Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada), Jurisdiction of the Court, Judgment, I.C.J., Reports 1998*, p. 432.

³⁵ Este acuerdo dispone la obligación de conservación y preservación de estas especies, aunque ha sido cuestionado por considerarse que altera principios elementales en materia de derecho de los tratados e invaden las atribuciones soberanas de Estados costeros en desarrollo, afectando la esencia del consenso dispuesto en la Convención de 1982 (Abruzza, 2007).

del Estado del pabellón del buque y las libertades en la alta mar, toda vez que el equilibrio de intereses reconocido en la Convención de 1982 cede ante las facultades que poseen los Estados miembros de la organización regional de ordenación pesquera (conocida como OROP) que gestione la ZEE o la alta mar. Al respecto, cabe destacar la opinión de calificada doctrina que afirma:

[...] el texto alcanzado... suprime la libertad de pesca o el derecho a pescar libremente en alta mar, de antigua raigambre consuetudinaria codificado en el artículo 87 de la Convemar.

El núcleo normativo que dispara la alteración del equilibrio de competencias estatales receptado en la Convemar anida literalmente en los textos correspondientes al artículo 8.3 y 8.4 del Acuerdo... Las conductas contrarias a la obligación de conservar los recursos vivos marinos son ilegales y deben ser calificadas como 'pesca ilegal' en tanto son violatorias de la Convemar, pero no lo son por no ajustarse a una medidas de ordenación dictada por una OROP de la que el Estado del pabellón no es miembro y siendo que ese Estado tampoco es parte en el Acuerdo de Nueva York. En lo que concierne a la obligación de cooperar con otros Estados... los Estados y las OROP cumplen su obligación informando a los demás Estados acerca de sus actividades extractivas... y proporcionando datos de sus capturas... ya sea individualmente o como miembros de una OROP [...] (Mansi, 2015).

Posteriormente, siguiendo el criterio cronológico, encontramos que el Anexo III a la Convención de Palermo contiene el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (en vigor desde el 28 de enero de 2004), que adopta un enfoque más amplio para concretar la cooperación, el intercambio de información y la adopción de otras medidas apropiadas —incluidas las de índole socioeconómica, en los ámbitos nacional, regional e internacional— para abordar el problema del tráfico y el transporte ilícito de migrantes por mar y combatir esta forma de delincuencia³⁶.

³⁶ Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado el 15 de noviembre de 2000, *United Nations Treaty Series*, Vol. 2241, p. 507. Posee, actualmente, 150 Estados Parte.

Del protocolo en cuestión, interesa señalar los arts. 3 (d), 7 y 8. El primero contiene una definición de “buque” y excluye, expresamente, los buques de guerra, auxiliares de armada, buques de propiedad de un Estado o explotado por este para servicios oficiales sin carácter comercial. La segunda disposición refiere a una fórmula genérica de cooperación para reprimir este delito y la última norma merece verdadera atención, ya que establece aquellas medidas que puede adoptar un Estado que “[...] tenga motivos razonables para sospechar que un buque que enarbole su pabellón o pretenda estar matriculado en su registro, que carezca de nacionalidad o que, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón, tenga en realidad la nacionalidad del Estado Parte interesado” y que el buque en cuestión se encuentre —o parezca estar— en el tráfico ilícito de migrantes.

Al respecto, el Estado interesado podrá solicitar la asistencia de otros Estados Parte —en la medida de lo posible, con los medios que dispongan— para poner término a la utilización del buque para ese fin. Sin perjuicio de lo anterior, la norma autoriza que todo Estado que posea motivos razonables de sospecha respecto de un buque en ejercicio de libre navegación, con arreglo al derecho internacional, puede solicitar información y autorización al Estado del pabellón para adoptar las mismas medidas, aunque este último podrá consentir, entre otras opciones, a: (a) efectuar visita del buque; (b) registrar el buque; o (c) adoptar las medidas apropiadas en caso de encontrar pruebas respecto del tráfico ilícito de migrantes, dentro de los límites de la autorización otorgada, y sólo podrá ir más allá en la medida que sea necesario para eliminar un peligro inminente para la vida de las personas o se encuentren justificadas en acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes.

Poco tiempo después de los atentados del 11-S, en 2001, la Organización Marítima Internacional (OMI) alentó el establecimiento del Código Internacional para la Protección de Buques y las Instalaciones Portuarias (conocido como “Código PBIP”, en vigor desde julio de 2004) —que se inserta jurídicamente dentro del régimen de seguridad marítima diseñado en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (más conocido como “Con-

venio SOLAS”)³⁷— instrumento que canaliza la cooperación entre los Estados y los actores del sector naviero y portuario para prevenir, detectar y actuar —con prontitud y eficacia adecuada— respecto de amenazas contra buques e instalaciones portuarias utilizadas en el comercio internacional.

El Código PBIP habilita la designación de personal de protección específica para instalaciones portuarias, buques y protección marítima —según corresponda— para evaluar, gestionar e implementar planes frente a posibles amenazas. La vinculación de este régimen de seguridad con nuestro examen anterior se encuentra en la cristalización de funciones de control —por parte de los Estados costeros y los Estados del pabellón— y encuentra una lúcida explicación en las palabras de Aranda, para quien el Código PBIP resulta indudablemente aplicable a la navegación internacional, con el fin de:

[...] prevenir y suprimir actos de terrorismo contra la navegación y las instalaciones portuarias... Específicamente, su esencia parte del principio de que garantizar la seguridad de los buques e instalaciones portuarias es una actividad de gestión de riesgos, para la cual la determinación de las medidas apropiadas surge de una evaluación de riesgos en cada caso particular. El objetivo del código radica en generar estructuras estandarizadas y consistentes para la evaluación de riesgos, capacitando gobiernos en cuanto a la previsión de alternativas de amenazas y modificaciones en la vulnerabilidad de buques y de instalaciones portuarias... En el mismo orden de ideas, en consonancia con las iniciativas de la OMI en orden a mejorar la seguridad de los mares, se estructuró el concepto de “Conciencia del Dominio Marítimo”, cuyo propósito consiste en aumentar la capacidad de los Estados para identificar las amenazas de manera anticipada y a mayor distancia del suelo continental. El concepto fue inicialmente acuñado

³⁷ El acuerdo contiene disposiciones mínimas referidas a la construcción, equipo y utilización de buques mediante certificaciones expedidas por los Estados. El texto constituye una sucesiva evolución desde la primera versión del acuerdo adoptado en 1914 como respuesta a la catástrofe del *Titanic*, actualizado luego en 1929, 1948, 1960 y 1974, reforma última que incluye el procedimiento de aceptación tácita que establece la entrada en vigor de la enmienda, en una fecha determinada, a menos que un determinado número de Estados Parte objete ello. La versión vigente en la actualidad es conocida como “Convenio SOLAS, 1974, enmendado”. Cfr. Convenio de Seguridad para la Vida Humana en el Mar, adoptado el 1° de noviembre de 1974, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1184, 1185 (p. 2).

por los Estados Unidos de Norteamérica como complemento de su "Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima (Aranda, 2019).

4.3. Ponderación de los instrumentos en su aplicación a los mares y océanos

Como consecuencia del análisis de la legislación relevada y aplicable —directa o indirectamente, según corresponda— a la lucha contra los delitos organizados transnacionales, es posible advertir que la intención manifiesta de estos instrumentos no es otra que dotar a los Estados parte de mayores y mejores herramientas jurídicas, asistenciales, informativas y procedimentales, para responder adecuadamente ante el desafío de la delincuencia transnacional organizada y sus operaciones en el mar.

Por supuesto, nuestro análisis e interpretación no podría contener a la totalidad de las posibles aproximaciones y vinculaciones —con distintos matices— entre el derecho del mar y los delitos organizados transnacionales, aunque es posible invitar a una profundización del debate, especialmente durante las cuestiones delictivas en el mar que han preocupado a la comunidad internacional en los últimos ochenta años, con particular referencia en los años dedicados a la III Conferencia³⁸.

No obstante, creemos que su estatus jurídico exige observar cuidadosamente la redacción de cada disposición y su naturaleza, con una preferencia a examinar caso por caso. Nuestro fundamento se encuentra en el art. 311 (2) y (5) de la Convención de 1982, cuyo texto dispone:

³⁸ Durante su proceso de negociación, si bien abordó temas de piratería y tráfico ilícito de narcóticos, no fue posible incluir las cuestiones referidas al crimen organizado transnacional y sus prácticas de corrupción en el mar. Sin embargo, sí adquirió relevancia la represión del narcotráfico en la agenda internacional —que en los años 60 del siglo XX era observada principalmente desde el ámbito de la salud pública— y ello explica el fomento ulterior de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988.

Esta Convención no modificará los derechos ni las obligaciones de los Estados Parte dimanantes de otros acuerdos compatibles con ella y que no afecten al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que a los demás Estados Parte correspondan en virtud de la Convención... Este artículo no afectará a los acuerdos internacionales expresamente autorizados o salvaguardados por otros artículos de esta Convención.

En otras palabras, la norma advierte el reconocimiento de eventuales acuerdos —por parte de dos o más Estados— que modifiquen o suspendan disposiciones la Convención de 1982, siempre que no afecten la aplicación de sus principios básicos, ni de aquellos acuerdos autorizados o garantizados por otros artículos de la misma Convención. Lo anterior se traduce, necesariamente, en que todo acuerdo especial debe reconocer la compatibilidad con la Convención de 1982 y que, en definitiva, no podemos afirmar la aplicación obligatoria e irrestricta de los tratados, resoluciones de organizaciones internacionales o instrumentos de *soft law* sin examinar y superar una especie de “examen de constitucionalidad de los océanos” —parafraseando la afirmación de Tommy B. Koh que recordamos al inicio de nuestro trabajo— a fin de asegurar un desarrollo normativo del derecho internacional aplicable a mares y océanos, de modo compatible con la Convención de 1982.

5. REFLEXIONES FINALES

El relevamiento normativo y el análisis de las disposiciones de la Convención de 1982 y distintos instrumentos internacionales complementarios aplicables al fenómeno de la corrupción y la delincuencia —con distintos grados de organización— en los espacios marítimos y océanos, pone en evidencia el complejo entramado de regulaciones y principios que los Estados deben tener en consideración —respetando el fundamental equilibrio de intereses global consagrado en la Convención de 1982— al momento de prevenir, afrontar y reprimir, eficientemente, estos actos delictivos.

Esta lógica, signada por la creciente preocupación de la comunidad internacional en la materia, exhibe también el progresivo diseño e implementación de distintas medidas de cooperación dedicadas,

principalmente a la protección y seguridad de los derechos de soberanía del Estado ribereño sin afectar la libre navegación aplicable a los buques, ni alterar los principios que autoriza el art. 311 (3) de la Convención de 1982.

Sin embargo, en tiempos de ambiciones y proyecciones geopolíticas dentro de un escenario de “gobernanza global” —que involucra a recursos y territorios estratégicos— no se trata de un aspecto menor³⁹. En efecto, con sólo advertir algunas controversias territoriales y marítimas es posible advertir que detrás de aquellos diferendos se encuentra una pugna por el control de los espacios marítimos por parte de algunas potencias navales, incluso a grandes distancias de sus dominios, tal como puede advertirse en el Mar del Sur de China, Gibraltar, el archipiélago de Chagos o las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, para mencionar algunos (Fabrizi, 2017).

En ese aspecto, es necesario agregar que las ZEE representan la parte más importante de los mares y océanos —escenario de una gran cantidad de eventos complejos que surgen como consecuencia de las expectativas de los Estados en la zona y las interpretaciones del derecho aplicable— y las actividades pesqueras constituyen uno de los principales focos de preocupación, aunque no la única. En cuanto al obrar de distintas potencias por el control y la presencia en los mares y océanos, sin bien estas acciones no constituyen la evidencia *per se* de prácticas internacionales generadoras de derecho, advierten la conveniencia de examinarlas, a fin de evitar un escenario de futura inestabilidad en las relaciones internacionales (Kraska, 2011).

De nuestro análisis, es posible advertir que la identificación del derecho del mar contemporáneo desde el régimen jurídico particu-

³⁹ Se ha sostenido que “La geopolítica no es, indudablemente, parte de la ciencia jurídica. Pero su íntima conexión con la política internacional y sus innegables relaciones con el derecho internacional hacen que ella no pueda ni deba ser dejada de lado en el estudio del estado en su acción —política o jurídica— internacional [...] En esta idea de espacio políticamente dominado se encuentra la raíz de la geopolítica, bajo cuyo punto de vista adquiere [...] un esencial sentido político [...] su dinámica [...] la influencia ejercida por la geografía en la evolución dinámica del espacio estatal” (de la Guardia, 1949).

lar de la ZEE establece, principal y exclusivamente, la responsabilidad y jurisdicción en cabeza del Estado del pabellón del buque. Sin embargo, de conformidad con la propia Convención de 1982 y otros acuerdos internacionales es posible advertir una contribución adicional a la actuación en este espacio a partir de las eventuales habilitaciones al accionar de otros Estados respecto de buques, instalaciones, estructuras e islas artificiales en supuestos contemplados por el Convenio SUA y su Protocolo posterior. Asimismo, es posible que la jurisdicción correspondientes a aguas en una OROP—independientemente del diseño jurídico polémico de la llamada “Convención de Nueva York de 1995”— habiliten en accionar de los Estados Parte en ella respecto de las normas y reglamentos tendientes a la exploración, explotación, protección y administración de los recursos marinos ictícolas en la medida que las actividades de pesca ilegal puedan ser consideradas como parte de una organización transnacional que involucra a operadores y actores público-privados⁴⁰.

En definitiva, nuestra labor constituye una prudente radiografía sobre los desafíos legales que presentan los Estados costeros al momento de intentar tutelar y garantizar su soberanía, jurisdicción y derechos de soberanía, frente a los derechos que confiere—en general— el derecho internacional a favor de los Estados de pabellón, de modo que se mantenga la esencia del equilibrio de intereses alcanzado por el consenso negociador de la III Conferencia y su posterior adopción en la Convención de 1982.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Jurisprudencia

“Arctic Sunrise” (*Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation*), *Provisional Measures*, Order of 22 November 2013, *ITLOS Reports 2013*, p. 230.

Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Judgment, *I.C.J. Reports 1984*, p. 246.

⁴⁰ Este aspecto se encuentra aún en incipiente debate, aunque desde hace años es desarrollada por los especialistas españoles.

Fisheries Jurisdiction (Federal Republic of Germany v. Iceland), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1974, p. 175.

Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada), Jurisdiction of the Court, Judgment, I.C.J. Reports 1998, p. 432.

Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Iceland), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1974, p. 3.

M/V "SAIGA" (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, p. 16.

Doctrina

Abruzza, A., (2007), "Nuevos desafíos y conflictos de intereses en el aprovechamiento de los recursos vivos del mar", *Anuario Argentino de Derecho Internacional*. Tomo II. Pp. 17-50.

Aranda, R. (2019), "Piratería y Terrorismo marítimo", en Leopoldo M. A. Godio (comp.), *El Sistema de Solución de Controversias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Contribuciones de su Experiencia*. Buenos Aires: Eudeba. Pp. 565-580.

Atencio, J., (1975), *¿Qué es la geopolítica?*, 2da. Ed., Buenos Aires: Editorial Pleamar.

Barnes, R. (2017). "Article 27". En: Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Munich, C.H. Beck-Hart-Nomos. Pp. 229-237.

Churchill, R. & Lowe. (1999). Alan V., *The Law of the Sea*, 3rd Ed. Manchester: Manchester University Press.

De la Guardia, E. (1949), "Consideraciones geopolíticas", *Revista del Instituto de Derecho Internacional*, Año II, N° 9-10. Pp. 355-361.

Diez, M. (2013), *Instituciones de Derecho Internacional Público*, 16° edición. Madrid: Tecnos.

Dubner, B. (2002), "Recent Developments in the International Law of the Sea", *International Lawyer (ABA)*, Vol. 36. Issue 2. Pp. 721-732.

Fabrizi, R. [et al] (2017). "Strategic Control". En: Golley, J, Jaivin, L & Tomba, L. (ed.), *China Story Yearbook 2016: Control*, Canberra, ANU Press. Pp: 319-335.

Fronza, E & Insolera, P. (2021), "El caso Odebrecht", en Héctor Olasolo [et al] (coords.), *Respuestas nacionales e internacionales al fenómeno de la corrupción. Particular atención al ámbito iberoamericano*. Valencia: Tirant lo Blanch. Pp. 43-75.

- Godio, L. (2018a), *Instituciones de Derecho del Mar*. Buenos Aires: Aldina Editora Digital.
- Guilfoyle, D. (2017), "Article 108". En: Alexander Proelss (ed.). *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*. Munich: C.H. Beck-Hart-Nomos, Pp. 759-763. *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Halberstam, M. (1988). "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety". *American Journal of International Law*, Vol. 82. Issue 2. Pp. 269-310.
- Harrison, J. (2017), "Article 73", en Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*. Munich: C.H. Beck-Hart-Nomos. Pp. 556-563.
- Hinrichs, X. (2003). "Measures against Smuggling of Migrants at Sea: A Law of the Sea Related Perspective", *Revue Belge de Droit International / Belgian Review of International Law*. Vol. 36. N° 2. Pp. 413-451.
- Joyner, C. & Alvarez, A. (1996), "The Turbot War of 1995: Lessons for the Law of the Sea", *International Journal of Marine & Coastal Law*. Vol. 11. Issue 4. Pp. 425-458.
- Koh, T., (1983), "A Constitution for the Oceans". En: United Nations, *The Law of the Sea – Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*. New York. Pp. xxiii.
- Kraska, J. (2011), *Maritime Power and the Law of the Sea. Expeditionary operations in world politics*. Oxford: Oxford University Press.
- Laborías, A. (2008), "Crimen organizado transnacional en la Convención de Palermo". *La Ley* (suplemento actualidad).
- MacDonald, S., (2013), "The SUA 2005 Protocol: A Critical Reflection", *International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 28 (3). Pp. 485-516.
- McGinley, & Gerald P., (1985), "The Achille Lauro Affair-Implications for International Law". *Tennessee Law Review*. Vol. 52 (4). Pp. 691-738.
- Mansi, A., (2015) "Comentarios en torno a la génesis y la aplicación del concepto de 'pesca no reglamentada' en alta mar", separata de Pablo E. Slavin, Tamara Rogers & Claudina Orunesu (comp.), *Nuevos debates en Filosofía y Ciencia Política*, Mar del Plata. Facultad de Derecho UNMDP. Pp. 3-31.
- Morelle, E. (2017), "La pesca ilegal como actividad delictiva: una aproximación a la problemática española". *Actualidad Jurídica Ambiental*. N° 74. Pp. 7-32.

- Nelson, D. (2012), "Exclusive Economic Zone". En: Rüdiger Wolfrum (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, Oxford University Press.
- Olasolo, H. & Mané, C., (2021), "La respuesta desde los mecanismos de aplicación del derecho penal internacional", en Héctor Olasolo [et al] (coords.), *Respuestas nacionales e internacionales al fenómeno de la corrupción. Particular atención al ámbito iberoamericano*, Valencia: Tirant lo Blanch. Pp. 641-692.
- Proelss, A. (2017), "Article 56". En: Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*. Munich: C. Beck-Hart-Nomos. Pp. 418-437.
- Proelss, A & Hofmann, T. (2016), "Law of the Sea and Transnational Organised Crime", En: Pierre Hauck & Sven Peterke (eds.), *International Law and Transnational Organised Crime*. Oxford: Oxford University Press. Pp. 422-447.
- Pyč, D. (2019), "The Role of the Law of the Sea in Marine Spatial Planning". En: Jacek Zaucha & Kira Gee (eds.) *Maritime Spatial Planning. Past, present, future*. Cham, P. Pp. 375-395.
- Scovazzi, T. (1995), *Elementos de Derecho Internacional del Mar*. Madrid: Tecnos.
- (1986). *La línea de base del mar territorial*. Milano: Giuffrè.
- Telesetsky, A. (2014), "Laundering Fish in the Global Undercurrents: Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Transnational Organized Crime", *Ecology Law Quarterly*. Vol. 41 (4). Pp. 939-998.
- Tho, S. (2015), "Coastal State Jurisdiction around Installations: Safety Zones in the Law of the Sea", *International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 30 (3). Pp. 512-532.
- Türk, H. (2008), "Combating terrorism at sea", *International and Comparative Law Review*. Vol. 15. Pp. 337-367.
- Van, D & Jon M., (2005), "The Disappearing Right to Navigational Freedom in the EEZ", *Marine Policy*. Vol. 29 (2). Pp. 107-121.

Informes, resoluciones y otros documentos

Normativa internacional (ordenada cronológicamente)

Convención sobre Plataforma Continental, adoptada el 29 de abril de 1958, *United Nations Treaty Series*. Vol. 499.

Convención Única sobre Estupefacientes, adoptada el 30 de marzo de 1961, *United Nations Treaty Series*, Vol. 520. Pp. 151.

- Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas, adoptada el 21 de febrero de 1971, *United Nations Treaty Series*. Vol. 1019. Pp. 175.
- Convenio de Seguridad para la Vida Humana en el Mar, adoptado el 1° de noviembre de 1974, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1184, 1185. Pp. 2.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 30 de abril de 1982, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1833, p. 397.
- Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, adoptado el 20 de diciembre de 1988, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1582, p. 95.
- Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, adoptado el 20 de diciembre de 1988, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1678, p. 221.
- Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, adoptado el 4 de agosto de 1995, *United Nations Treaty Series*, Vol. 2167, p. 3.
- Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado el 15 de noviembre de 2000, *United Nations Treaty Series*, Vol. 2241, p. 507.