

## EL RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN EN LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 1982 ANTE LAS DENOMINADAS “ZONAS DE SEGURIDAD”<sup>1</sup>

THE NAVIGATION REGIME IN THE 1982 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA IN VIEW OF THE SO-CALLED "SECURITY ZONES"

*Victoria E. Barrueco (\*)*  
*Leopoldo M. A. Godio (\*\*)*

**Resumen:** El presente trabajo examina el régimen de navegación en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 ante las denominadas “zonas de seguridad”, mediante un análisis del derecho internacional y comparado. Para ello considera oportuno desarrollar, en primer lugar, el marco jurídico que rige en la materia, incluyendo los tipos de navegación para los buques en los distintos espacios regulados por la Convención de 1982. Asimismo, el análisis se detiene en la naturaleza jurídica de las plataformas y estructuras artificiales, así como en las consecuencias respecto de la navegación, toda vez que los Estados pueden establecer zonas de protección en sus cercanías.

**Palabras Clave:** navegación – estructuras artificiales – zonas de seguridad – solución de controversias.

**Abstract:** This research project examines the navigation regime in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, to the so-called “security zones”, through an analysis of international and comparative law. For that purpose, it is considered opportune to develop, in the first place, the legal framework that operates the matter, including the types of navigation for ships in the different spaces regulated by the Convention. Likewise, it is worth dwelling on the legal status of artificial platforms and structures and their consequences on navigation specially when States can establish protection zones in their proximities. In this sense, it is extremely important to analyze its application in domestic—through examination by local courts— and comparative legislation, to distinguish those judgments from what is considered by the International Tribunal for the Law of the Sea and international arbitral tribunals.

**Key words:** navigation – artificial structures – security zones – dispute settlement.

---

<sup>1</sup> Artículo recibido el 17 de abril 2022 y aprobado para su publicación el 28 de agosto de 2022.

(\*) Victoria E. Barrueco es estudiante de abogacía (UBA) e integrante del proyecto de investigación DCT2018 “El Tribunal Internacional del Mar frente a los desafíos del derecho internacional actual y el desarrollo progresivo”.

(\*\*) Leopoldo M. A. Godio es Abogado, Magíster en Relaciones Internacionales y Doctor, con tesis *Sobresaliente* y recomendación al “Premio Facultad” (UBA). Profesor de Derecho Internacional Público (UBA-UCA-USI). Miembro Titular de la AADI; Miembro Consejero del CARI; Miembro Fundador de la Sociedad Latinoamericana y Caribeña de Derecho del Mar; y Secretario del Instituto de Derecho Internacional Público de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires.

## I. Introducción

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante, la “Convención de 1982” o la “Convención”) invita a reflexionar sobre la amplitud del principio de libre navegación en la zona económica exclusiva (ZEE), toda vez que los Estados costeros pueden establecer estructuras o islas artificiales e instaurar, junto con ellas, “zonas de protección” o “zonas de seguridad” en sus cercanías.<sup>2</sup>

Precisamente, el establecimiento de zonas de protección o seguridad ya había sido analizado por la Comisión de Derecho Internacional (CDI) y su inclusión se justificó en razón de 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 establecía una distancia de 500 metros.<sup>3</sup>

De este modo, en la ZEE se presenta la necesidad de interpretar el equilibrio de la Convención de 1982 que por un lado promueve el respeto del principio de libre navegación y, por otro lado, reconoce la jurisdicción del Estado ribereño sobre las islas artificiales y toda clase de instalaciones y estructuras emplazadas o presentes en la columna de agua de esta zona, correspondiéndole el ejercicio de una 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 cercanías, sobre las cuales podrá tomarse “medidas apropiadas” para garantizar, directamente, su seguridad y la navegación en sus proximidades.<sup>4</sup>

En razón de ello, nuestra propuesta es analizar el régimen jurídico general y especial aplicable a la navegación de los buques en los distintos espacios marítimos, para luego examinar su compatibilidad frente a la regulación legal de las plataformas y estructuras artificiales, de modo que permita identificar la existencia de posibles restricciones a la navegación. Asimismo, se incluirá un relevamiento de controversias locales e internacionales que incluyen referencias específicas al tema propuesto para, posteriormente, presentar las reflexiones personales a modo de contribución.

---

<sup>2</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículo 60.

<sup>3</sup> Cfr. Convención sobre Plataforma Continental, adoptada el 29 de abril de 1958, 499 UNTS 7302, artículo 5 (2) y (3).

<sup>4</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículo 60 (2), (3), (4) y (6).

## II. La navegación de los buques en los distintos espacios reconocidos en la Convención de 1982 y en reglamentos internacionales aplicables

En la Convención de 1982 se encuentran regulados distintos tipos de navegación para los buques: 1) derecho de paso inocente, aplicable a los buques extranjeros en el mar territorial y aún más restringido en aguas interiores; 2) paso en tránsito, presente en la regulación de los estrechos y *mutatis mutandi* en las aguas archipelágicas; y 3) libre navegación, que caracteriza la máxima expresión de aquella y su uso en la alta mar. Cada una de estas modalidades es susceptible de utilización en las zonas referidas, todas pertenecientes a la columna de agua, sin comprender las áreas conformadas por el lecho y subsuelo.<sup>5</sup>

A continuación, nos referiremos brevemente a aquellas formas de navegación y sus principales características.

### *II.a) La libre navegación en alta mar, la zona económica exclusiva y la zona contigua:*

Con fundamento en la tesis del *Mare Liberum* de Grotius, la libertad de navegación es consecuencia de su doctrina y la necesidad de las potencias marítimas para utilizar los mares y océanos con fines comerciales o estratégicos que permitiese el contacto con sus colonias o dominios de ultramar. Aunque históricamente se ha considerado a la libertad de navegación como la libre movilidad de los buques en alta mar, la Convención de 1982 acepta este principio en otros espacios en que los Estados ribereños ejercen jurisdicción.<sup>6</sup> A continuación, presentaremos las principales referencias sobre la libertad de navegación en los distintos espacios marítimos previstos en la Convención para la columna de agua al exterior del mar territorial.

#### II.a.1) La alta mar:

Aunque la alta mar es definida como la columna de agua que comprende todas las partes del mar no incluidas en la ZEE, el mar territorial, las aguas interiores y las aguas

---

<sup>5</sup> GODIO, Leopoldo M. A., “Las obligaciones de los buques y aeronaves en ejercicio del paso en tránsito por estrechos internacionales a la luz del crimen de agresión”, en Luis F. Castillo Argañarás y Gustavo Carrizo Adris (coord.), *Responsabilidad Internacional Penal del Individuo*, Buenos Aires, UADE-Aldina Editora Digital, 2021, pp. 197-211.

<sup>6</sup> HOFFMANN, Albert J., “Navigation, Freedom of”, en Rüdiger Wolfrum (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2011, para. 1-6. Acceso online (consulta el 09/07/2016).

archipelágicas de un Estado, es representada como el espacio de mayores libertades en el derecho del mar contemporáneo y su acceso se encuentra disponible a todos los Estados –ya sean ribereños o sin litoral– ningún Estado puede establecer soberanía en este espacio ni ejercer irrazonablemente los derechos que le confiere la Convención de 1982.<sup>7</sup> De este modo, la libertad de navegación es conferida por la Convención a todo buque con pabellón de un Estado, el que podrá atravesar la alta mar sin injerencia o menor posibilidad de interdicción, excepto en supuestos puntualmente reconocidos por el propio derecho internacional general o particular aplicable y de conformidad con la Convención de 1982.<sup>8</sup>

En efecto, pueden presentarse eventuales restricciones en materia de navegación por la aplicación de aquellos instrumentos internacionales que autorizan excepciones al principio de libertad en los mares –para evitar las consecuencias de la contaminación, el tráfico ilegal de armas, narcóticos y reducir la inmigración ilegal– tales como el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1988<sup>9</sup> y su Protocolo para la Supresión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de Plataformas Fijas Localizadas en la Plataforma Continental de 2005.<sup>10</sup>

Finalmente, corresponde señalar que en materia de protección del medio marino en la alta mar, los Estados pueden realizar adoptar las medidas resulten pertinentes para la protección de sus costas e intereses conexos, siempre que aquellas sean proporcionales al daño potencial o real y se dicten, asimismo, de conformidad con el derecho internacional consuetudinario o convencional.<sup>11</sup>

#### II.a.2) La zona económica exclusiva:

El establecimiento de la ZEE –con la adopción de la Convención de 1982– representó un impacto significativo para la extensión jurisdiccional de los Estados costeros frente a la

---

<sup>7</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículos 86 y 87.

<sup>8</sup> HOFFMANN, Albert J., *supra* nota 7, para. 22..

<sup>9</sup> Cfr. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las navegación marítima de 1988, Adoptado el 10 de marzo de 1988, 1678 UNTS 201.

<sup>10</sup> Cfr. Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, adoptado el 14 de octubre de 2005, 1678 UNTS 304.

<sup>11</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículo 221.

idea de la libertad de mares en la columna de agua, como consecuencia del reconocimiento de los derechos de soberanía sobre los recursos hasta una extensión de 200 millas.<sup>12</sup>

Sin embargo, la naturaleza de la ZEE no afecta a las libertades de navegación ni al sobrevuelo, el derecho de tendido de cables y tuberías, además de otros usos internacionalmente compatibles con la Convención de 1982 y el derecho internacional.<sup>13</sup> En esa lógica, la libertad de navegación en la ZEE queda comprendida dentro de los derechos y deberes reconocidos a terceros Estados como parte del “equilibrio general” aplicable a esta zona.<sup>14</sup>

Lo anterior se traduce, según Hoffmann, en la existencia de un derecho de libertad de navegación en favor del Estado del pabellón del buque y que simultáneamente obliga a abstenerse de realizar actividades que interfieran injustificadamente respecto de los derechos de soberanía reconocidos al Estado costero. Por otro lado, en el reverso de la misma medalla, el Estado ribereño debe abstenerse de interferir –sin justificación– con el ejercicio de su libertad de la navegación y otros usos internacionalmente lícitos relacionados con aquel.<sup>15</sup> El mismo autor agrega que, actualmente, la recopilación de datos de inteligencia, así como las actividades y ejercicios militares constituyen cuestiones controvertidas, toda vez que su realización en la ZEE parecen no perjudicar la defensa o la seguridad de los Estado ribereños y que por ello se trataría de un supuesto de aplicación *mutatis mutandi* de las disposiciones de la alta mar a la ZEE, por tratarse de actividades no sujetas a la jurisdicción del Estado ribereño.<sup>16</sup>

### II.a.3) La zona contigua:

---

<sup>12</sup> GODIO, Leopoldo M. A., *Instituciones de Derecho del Mar*, Buenos Aires, Aldina Editora Digital, 2018, pp. 50-51.

<sup>13</sup> *Ibidem*, pp. 51-52.

<sup>14</sup> Según Klein, este equilibrio fue consecuencia de las superadoras negociaciones realizadas durante la III Conferencia donde las acciones unilaterales de los Estados costeros tendiente a reivindicar sus intereses sobre los recursos vivos situados en las aguas suprayacentes resultaron en la creación de la ZEE. El reconocimiento de derechos a favor de los Estados ribereños y la ampliación de las zonas marítimas por un lado; y los intereses preexistentes de los Estados dedicados a las actividades “a distancia”, requirió la adopción de reglas equilibradas que compensaran en sus disposiciones las libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de tuberías y cables submarinos a la luz de los derechos recién adquiridos por los Estados ribereños y ello también tuvo efectos en el sistema de solución de controversias, con el objeto de garantizar el ejercicio continuo de las libertades tradicionales de la alta mar frente a la incremento de la soberanía y la jurisdicción de los Estados costeros, proveyendo un mecanismo que incluya su protección. Cfr. KLEIN, Natalie, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, pp. 126-127.

<sup>15</sup> HOFFMANN, Albert J., *supra* nota 7, para. 15-16.

<sup>16</sup> El autor concluye que esta tensión podría resolverse aplicando el principio de “debida consideración”. *Ibidem*, para. 17-19.

En el caso de la zona contigua, adyacente al mar territorial y perteneciente a la ZEE, todos los buques poseen de libertad de navegación bajo jurisdicción del Estado del pabellón, aunque el Estado costero posee derechos de control de policía –realizado a través de advertencias, visitas, inspección y verificación– para prevenir que se produzcan infracciones en materia aduanera, tributaria, sanitaria o migratoria. Sin embargo, es necesario aclarar que aquellas acciones de protección anticipada no habilitan una competencia sancionatoria de carácter soberano, toda vez que el buque controlado aún no estaría violando las leyes del Estado ribereño, por encontrarse fuera del mar territorial.<sup>17</sup>

*II.b) El derecho de paso inocente en el mar territorial:*

Reconocido en el artículo 17 de la Convención de 1982, es actualmente parte del derecho internacional consuetudinario pero –a pesar de los criterios objetivos del artículo 19 tendientes a aclarar su significado– la doctrina no resulta unánime al momento de afirmar si las disposiciones confieren un carácter general amplio de interpretación discrecional en favor del Estado ribereño.<sup>18</sup>

Los buques extranjeros que ejercen el derecho de paso inocente a través del mar territorial deberán cumplir las leyes y reglamentos del Estado ribereño, así como las normas internacionales generalmente aceptadas y aplicables a la prevención de abordajes en el mar. Por su parte, el Estado costero puede intervenir o suspender temporalmente el paso cuando lo requiera la seguridad en la navegación, así como designar vías de tráfico marítimo y establecer dispositivos de separación para aquel –en particular respecto de buques contenedores de hidrocarburos, buques de propulsión nuclear y aquellos que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos<sup>19</sup>– entre otras medidas para protección de su seguridad.

En caso de presentarse un paso que no posea carácter inocente, el Estado ribereño dispone de una amplia gama de facultades contra aquellos buques extranjeros como, por

---

<sup>17</sup> GODIO, Leopoldo M. A., *supra* nota 11, pp. 47-48.

<sup>18</sup> WOLF, Sarah, “Territorial Sea”, en Rüdiger Wolfrum (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2009, para. 22-24. Acceso online (consulta el 25/06/2013).

<sup>19</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículos 21 (4) y 22 (1) y (2).

ejemplo, la visita e inspección, pudiendo indicarles la salida del mar territorial o bien, dirigirlos a puerto para dar inicio al proceso administrativo o judicial que corresponda.<sup>20</sup>

*II.c) El paso en tránsito en los estrechos internacionales:*

Doctrina calificada ha afirmado que el régimen de estrechos internacionales de la Convención de 1982 fue un punto crucial del consenso y su *package deal*<sup>21</sup> ya que su regulación reconoció condiciones específicas para el derecho de paso en la misma Parte III<sup>22</sup> y obliga a los Estados costeros a no obstaculizar su ejercicio e informar todo peligro que amenace la navegación o el sobrevuelo.

La redacción concilia, de modo equilibrado, los intereses de potencias mercantes y militares, facilitando la fluidez en el tránsito internacional y dota de mayores opciones de operatividad a las fuerzas navales<sup>23</sup>; al tiempo que reconoce, por otro lado, las preocupaciones de los Estados costeros en relación con la seguridad estratégica y la protección ambiental de sus aguas<sup>24</sup>, habilitando la sanción de normas locales que regulen la seguridad de la navegación; la prevención, reducción y control de la contaminación; la prohibición de pesca; y el embarco o desembarco de productos, moneda o persona<sup>25</sup>, incluso la hipótesis de tratarse de un estrecho que constituya una frontera entre dos Estados.<sup>26</sup>

---

<sup>20</sup> Nuestra afirmación se deduce de la autorización otorgada por la Convención de 1982 al Estado ribereño para adoptar las “medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente”. *Ibidem*, artículo 25. Para un análisis sobre el paso de buques de guerra, ver GODIO, Leopoldo M. A. & ROSENTHAL, Julián M., “La libre navegación de los buques de guerra en el mar territorial y su regulación a partir de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982”, *Ars Iuris Salmanticensis*, Vol. 3, N° 2, 2015, pp. 109-131.

<sup>21</sup> SCOVAZZI, Tullio, “Evolution of International Law of the Sea”, *Recueil des Cours*, Vol. 286, 2000, p. 168.

<sup>22</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículo 37.

<sup>23</sup> SCOVAZZI, Tullio, *supra* nota 20, pp. 173-187. Para Caron, la búsqueda del equilibrio de intereses en la III Conferencia se manifiesta particularmente en estas regulaciones –en la preservación del paso, por un lado; y el reconocimiento de la posición especial de los Estados ribereños del estrecho, por el otro– al tiempo que destaca la participación de organismos internacionales como la OMI para articular, facilitar y transmitir confianza para los interesados. Cfr. CARON, David D., “The Great Straits Debate: The Conflict, Debate, and Compromise That Shaped the Straits Articles of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”, en David D. Caron & Nilufer Oral (eds.), *Navigating Straits. Challenges for International Law*, Leiden-Boston, Brill, 2014, pp. 11-32.

<sup>24</sup> TREVES, Tullio R., “Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer”, *Recueil des Cours*, Vol. 223, 1990, pp. 9-302.

<sup>25</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículo 42 (1).

<sup>26</sup> Cabe destacar que el régimen, para algunos Estados como EEUU, reviste carácter de norma consuetudinaria, tal como lo afirmó Reagan el 27 de diciembre de 1988. Cfr. UNITED NATIONS, *Law of the Sea Bulletin*, N° 12, 1988, p. 18.

En consecuencia, es correcto afirmar que en el régimen del mar territorial el derecho de paso inocente es interpretado en beneficio del Estado ribereño; mientras que en el régimen de estrechos internacionales prevalece el paso favorable al Estado del pabellón del buque.<sup>27</sup>

### III. Naturaleza jurídica de las plataformas y estructuras artificiales. Consecuencias y restricciones a la navegación

Las islas artificiales se asimilan, según la Convención de 1982, a las instalaciones, estructuras y construcciones realizadas por el Estado ribereño, aunque no generan mar territorial propio ni pueden ser utilizadas para la delimitación de espacios marítimos.<sup>28</sup> Por lo general sus emplazamientos son realizados en la proximidad de la costa y cuentan, según el objeto y fin de la instalación, con una zona de seguridad que advierta sobre su presencia y características.<sup>29</sup>

En efecto, la Convención de 1982 también autoriza al Estado costero para construir islas artificiales e instalaciones en la ZEE y en la plataforma continental sujeta a su jurisdicción, aunque limita aquellas cuando puedan interferir con la utilización de vías navegables reconocidas como esenciales para la navegación internacional.<sup>30</sup> Por esta razón es que se ha afirmado que:

“(…) independientemente del lugar de emplazamiento, el Estado ribereño es responsable por los daños que ocasionen la estructura o isla artificial –y eventualmente también lo será solidariamente respecto de la empresa constructora o explotadora de aquella, al autorizarla dentro de los espacios sujetos a soberanía o jurisdicción– incluso en la hipótesis de afectar el alta mar, según las disposiciones pertinentes a la protección

---

<sup>27</sup> GODIO, Leopoldo M. A., *supra* nota 11, p. 41. En sentido contrario, Jia sostiene que la redacción del artículo 39 (1) (a) de la Convención de 1982 se hace eco de los artículos 18 (2), 19 (2) (a) y 19 (2) (l) del mismo texto y que por ello existe una vinculación entre el paso inocente y el paso en tránsito previsto en el artículo 38 (2), por cuando considera que simplemente se expresan diferentes palabras respecto de la rapidez e ininterupción del paso. Cfr. JIA, Bing B., “Article 39”, en Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Munich, C.H. Beck-Hart-Nomos, 2017, pp. 302-303.

<sup>28</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículos 11 y 60 (8).

<sup>29</sup> MARÍN LÓPEZ, Antonio, “El régimen de las islas en el actual derecho del mar”, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. XXXVIII, N° 1, 1986, p. 157. Cabe señalar que las islas artificiales creadas por el Estado costero en aguas interiores y en mar territorial sólo dependen de su exclusiva soberanía, sólo limitado en la última zona en cuanto a la necesidad de adoptar medidas y dispositivos a fin de no afectar el principio de libre navegación, tal como lo prevé el artículo 60 (3) de la Convención de 1982. *Ibidem*, pp. 158-159.

<sup>30</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículos 60 (1) (7) y 80.



del medio marino dispuesta en la Parte XII de la Convención de 1982 y el derecho internacional aplicable”.<sup>31</sup>

Por último, queda referirnos a una hipótesis que concentra su preocupación en las estructuras, instalaciones e islas artificiales –y 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.<sup>32</sup>

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 seguridad.

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 artículo 111 (2) de la

---

<sup>31</sup> GODIO, Leopoldo M. A., *supra* nota 11, p. 60.

<sup>32</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3, artículo 60 (2), (4) y (6).

Convención de 1982 y que se aplica *mutatis mutandi* a las infracciones que se cometan en la ZEE, incluidas las zonas de seguridad.<sup>33</sup>

El carácter “apropiado” de las medidas debe ser ponderado según el artículo 60 (4) de la Convención de 1982, en el sentido que el Estado ribereño podrá adoptar aquellas necesarias para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras. Lo anterior permite inferir que su capacidad de acción discrecional no es ilimitada, sino que está restringida a su necesidad y razonabilidad atento la ubicación, características y circunstancias que presenta la estructura, plataforma o isla artificial. En cuanto a su aplicación, en algunos casos será suficiente la advertencia general o particular previa al ingreso y dependiendo las circunstancias, solicitar la retirada o remover el buque. Por ello, el arresto dentro de la zona de seguridad es jurídicamente posible, ya que tendría poco sentido facultar al Estado costero a adoptar disposiciones si no puede ejecutar las acciones necesarias para su observancia conforme a derecho.<sup>34</sup>

Finalmente, tal como se adelantó, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (1988) y su Protocolo para la Supresión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de Plataformas Fijas Localizadas en la Plataforma Continental (2005) contienen disposiciones aplicables a las plataformas artificiales y buques próximos a su ubicación que puedan afectar la navegación segura, extendiendo su ámbito de aplicación para prevenir una amplia variedad de delitos calificables como terrorismo marítimo u accesorios a éste que entrañen actos de violencia en el mar o su preparación.<sup>35</sup>

Como consecuencia de lo anterior, es posible afirmar que el Estado ribereño posee la facultad de establecer una “zona de seguridad” –oponible a terceros Estados– alrededor de la estructura, sin exceder la distancia de 500 metros a su alrededor, con el objeto de preservar la seguridad de la navegación y de la propia estructura. Sin embargo, de la propia redacción del artículo 60 (5) de la Convención contiene una posibilidad de ampliación: “(...) no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas... salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, artículo 111 (2).

<sup>34</sup> KONTOROVICH, Eugene, “Arctic Sunrise (Netherlands v. Russia); In re Arctic Sunrise (Netherlands v. Russia)”, *American Journal of International Law*, 110, Issue 1, 2016, p. 99.

<sup>35</sup> Al respecto, ver los artículos 3, 3*bis*, 3*ter*, 3*quater* y concordantes, por aplicación del Protocolo de 2005.

organización internacional competente. La extensión de las zonas... será debidamente notificada...”.<sup>36</sup>

En efecto, una interpretación armónica es posible en el sentido de ampliar los límites de la zona de seguridad más allá de los 500 metros de distancia –desde el borde exterior de la instalación– cuando ello sea autorizado por una organización internacional competente en la materia, tal como podría ser la OMI. Al respecto, se ha considerado que “Although the first sentence of paragraph 5 grants the coastal State competence to determine the breadth of the safety zones, the coastal State must ‘take into account’ applicable international standards. No standards have yet been adopted by the International Maritime Organization, and accordingly it would appear that the competence of the coastal State is limited to establishing safety zones not broader than 500 meters”.<sup>37</sup>

Nuestro razonamiento es coherente con la doctrina especializada, ya que Proelss afirma que el artículo 60 (5) asigna facultades discrecionales al Estado ribereño para establecer las zonas de seguridad y que su límite –tanto sustancial como espacial– se encuentra en la segunda frase la misma norma, en función de “razonablemente” relacionada con la naturaleza y función de la instalación. Aunque es cierto que hasta el momento tal ampliación no ha sido adoptada por la OMI –sin perjuicio instar a los Estados costeros y operadores de estructuras o instalaciones en alta mar a adoptar medidas adecuadas para prevenir infracciones en zonas de seguridad– existen inconvenientes con potenciales controversias, ya que:

“(...) Taking into account that offshore wind energy devices, in contrast to offshore oil and gas installations, are usually build in the shape of clusters of dozens of individual installations, the coastal State will usually decide to establish one single safety zone surrounding the entire farm. However, such course of action can only be considered as lawful under the Convention if the distance between the individual wind turbines is no more than 500 m. It is thus not possible to circumvent the requirements of Art. 60 (5) by way of denomination and notification of a group of installations as offshore wind energy farm”.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Cfr. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 30 de abril de 1982, *United Nations Treaty Series*, Vol. 1833, artículo 60 (5).

<sup>37</sup> NORDQUIST, Myron H., ROSENNE, Shabtai, & SOHN, Louis B., *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, Volume V, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1989, pp. 586-587.

<sup>38</sup> PROELSS, Alexander, “Article 60”, en Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Munich, C.H. Beck-Hart-Nomos, 2017, pp. 477-478.

Todo lo anterior debe entenderse, armónicamente, dentro de las normas internacionalmente aceptadas por la propia Convención de 1982 –en particular el artículo 58 (1), referido a la libertad de navegación como derecho de los Estados de pabellón– y las recomendaciones de la Asamblea de la OMI respecto de zonas de seguridad y de la navegación alrededor de instalaciones y estructuras marinas y su remoción.<sup>39</sup>

#### **IV. Las plataformas y estructuras artificiales en la jurisprudencia**

Llegado a este punto, creemos conveniente incluir algunas referencias provenientes de aquellos tribunales que han analizado y considerado situaciones que involucran estructuras o islas artificiales frente al ejercicio de la navegación de los buques.

A fin de sistematizar la información, aquella se divide en dos grupos que tratan –separada y respectivamente– la labor de los tribunales locales e internacionales.

##### *IV.a) Jurisprudencia doméstica:*

En 1993 autoridades noruegas debieron confiscar temporalmente los documentos del buque *M/V “Solo”* –operado por Greenpeace– tras una protesta<sup>40</sup> contra el Ross Rig, una plataforma petrolífera situada en el Océano Ártico, más precisamente en el Mar de Barents. Esta medida alcanzó el Tribunal Supremo de Noruega, que avaló la conducta de las autoridades locales.<sup>41</sup>

Posteriormente, la Suprema Corte de India conoció la causa “Pride Foramer v India” y en su sentencia examinó la compatibilidad de la Ley de Aduanas con la Convención de 1982, frente al intento de aplicación a la actividad de una plataforma petrolera que operaba en su ZEE.<sup>42</sup> Es en este contexto que se origina un incidente legal sobre los impuestos:

---

<sup>39</sup> OMI, Res. A.671(16) y A.672(16), adoptadas el 19 de octubre de 1989. La OMI recomendó a los Gobiernos, en su resolución A.671 (1989), que tomaran todas las medidas que fueran necesarias para evitar que otros buques de bandera ingresen o atraviesen las zonas de seguridad. Asimismo, dispuso ciertas indicaciones para la adecuada navegación de los buques: deberán navegar con precaución y teniendo en cuenta las velocidades seguras permitidas; y es imperativo que tomen medidas al acercarse a tal instalación artificial para facilitar el conocimiento por parte de las autoridades. A pesar de su carácter no vinculante, la OMI posee un rol trascendental en relación con la Convención de 1982, toda vez que sus recomendaciones pueden establecer futuras conductas de carácter formal a través de la costumbre.

<sup>40</sup> Según Greenpeace, cuatro manifestantes subieron a la estructura y colgaron un mensaje de protesta por la considerar que se trataba de una actividad innecesaria.

<sup>41</sup> Cfr. Heyesteretts kjeremfilsutvalg-HR-1993-2476-SRT-1993-1567. Fuente: <http://lovdata.no/> (consulta el 22/03/2022).

<sup>42</sup> La Pride Foramer era una empresa extranjera –con sucursal en Mumbai– que había sido contratada por la Comisión de Petróleo y Gas Natural de la India para explorar y explotar petróleo y gas. En estas circunstancias,

mientras la empresa sostenía que se trataba de una recaudación ilícita, la comisión opinaba lo contrario. Aunque la estricta cuestión aduanera no interesa en el análisis de nuestro trabajo, el caso presenta argumentos relevantes sobre la ZEE y la plataforma continental.

La empresa *Pride Foramer* afirmaba que la plataforma petrolera era un “buque dirigido al extranjero”, definido en la Sección 2 de la Ley de Aduanas como un buque dedicado a cualquier operación más allá de las aguas del mar territoriales de la India, es decir, a 12 millas de la línea de base. Asimismo, interpretó que la Ley de Zonas Marítimas era concordante con la Convención de 1982 y que la ubicación de la plataforma fuera del mar territorial se traducía en una exención del pago de derechos de importación. Sin embargo –y aquí lo interesante– India argumentó que la “zona designada” incluía áreas en la plataforma continental y la ZEE donde estaban situadas las instalaciones, estructuras y plataformas artificiales –como la plataforma en cuestión– razón por la cual la empresa debía afrontar el pago de derechos de aduana de importación.

En este contexto, la Suprema Corte de India concluyó que el Estado ribereño carecía de soberanía sobre esta zona, pero que ello no impedía el ejercicio de derechos de exploración y explotación en la plataforma continental y sus recursos naturales, de los cuales se desprende la capacidad de hacer cumplir su legislación fiscal e interceptar a aquellos buques involucrados en actividades violatorias de esta normativa. También advirtió que, según el derecho interno y la Convención sobre Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, el Estado ribereño podía ejercer el control necesario para evitar la infracción de sus normas aduaneras, fiscales, migratorias o sanitarias o sancionar la infracción de dichas normas, incluso en la alta mar contigua a sus aguas territoriales; y que la actual redacción del artículo 33 de la Convención de 1982 contiene una solución similar: la zona contigua y la ZEE no se consideran parte de la alta mar. Por último, determinó –en una interpretación forzada– que el artículo 127 de la Convención –referido a la aplicación de derechos de aduana y fiscales– resulta compatible con la obligación de la empresa para abonar los derechos de aduana reclamados por India.<sup>43</sup>

La misma Corte Suprema, en un caso similar, analizó la operación de estructuras petrolíferas en ZEE y plataforma continental frente a la posible exención de pagos por

---

la empresa realizó operaciones dentro de una área designada en la ZEE de la India, de conformidad con la “Ley de Aguas Territoriales, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva y otras Zonas Marítimas” (1976).

<sup>43</sup> *Pride Foramer v India*, Writ Petition Decision, ILDC 466 (IN 2001), No 1818 of 2000, AIR 2001 Bom 332, 24th April 2001, India; Maharashtra; Mumbai; High Court.

impuestos aduaneros. En este asunto –caratulado “Aban Loyd Chiles Offshore Limited v Union of India”– la Corte resolvió que la Convención de 1982 determina los derechos del Estado ambas zonas y que ella autorizaba a las autoridades a imponer derechos de aduana.<sup>44</sup>

En el Reino Unido –y en tiempos más recientes– se puede destacar la controversia “Shell UK Ltd v. Stichting Greenpeace Council”, disputa originada cuando un proveedor de energía intentó evitar el abordaje de sus estructuras al advertir la presencia de un buque situado a menos de 500 metros de distancia.<sup>45</sup>

El interés del caso se encuentra en la zona de seguridad –de 500 metros– prevista por el Parlamento británico alrededor de las instalaciones situadas en alta mar, que habilitaba el acceso puntual a ellas –con previa autorización– según una regulación doméstica aplicables a instalaciones offshore y obras de oleoductos del año 1995. La corte competente analizó la restricción local y consideró que aquella era necesaria y proporcionada, toda vez que la protesta se realizó sobre propiedad privada por parte de quienes no tenían derecho a ingresar u ocupar las plataformas. Adicionalmente, la corte determinó que la zona de seguridad era objeto de legislación primaria y que, por ende, la posible compatibilidad con la Convención de 1982 no era una cuestión abierta a su examen para el caso puntual.<sup>46</sup>

#### *IV.a) Jurisprudencia internacional:*

En este punto merece destacarse, por una parte, la controversia sobre el “Arctic Sunrise”, un buque rompehielos –con pabellón de los Países Bajos– que adquirió notoriedad por las actividades de protesta en el Océano Ártico y sus proximidades –área explotada por empresas canadienses, dinamarquesas, noruegas, rusas y norteamericanas que, entre otras, operan en sus aguas– cuando *Greenpeace* inició una campaña de advertencia sobre los

---

<sup>44</sup> Aban Loyd Chiles Offshore Limited v Union of India, Appeal decision, ILDC 2899 (IN 2008), 11th April 2008, India; Supreme Court.

<sup>45</sup> Las instalaciones fueron desmanteladas en varias etapas, dado que una de ellas había sido abordada por manifestantes en 2019 sin autorización, con el fin de protestar contra el método propuesto de desmantelamiento en las plataformas petrolíferas de Brent en Qatar. Como parte del programa, se habían solicitado permisos en el marco del Convenio para la Protección del Medio Marino del Noreste Atlántico, que implicaba conservar las estructuras de hormigón, ya que las consecuencias para el medioambiente resultarían más graves si se intentara removerlos. En este sentido, *Greenpeace* sostenía que, si se dejaban dentro del océano, se degradarían y contaminarían las aguas.

<sup>46</sup> Shell UK Ltd v Stichting Greenpeace Council, Court of Session (Outer House), 2020 S.L.T. 235 (2020).

peligros que estas representaban para el ecosistema de la región y reclamó el cese de aquellas.<sup>47</sup>

Una síntesis del caso concreto obliga a referir que, en septiembre de 2013, el “Arctic Sunrise” se dirigió a la ZEE rusa con el objetivo de acceder a la plataforma *Prirazlomnaya* – dedicada a la extracción de petróleo– y desplegar allí un mensaje de protesta. Al día siguiente, el buque fue abordado por oficiales rusos, quienes procedieron a la detención del buque y el arresto de su tripulación, inicialmente acusados de piratería.<sup>48</sup>

La doctrina especializada no concluye en vincular académicamente los actos de protesta con la piratería o el terrorismo y su amenaza a la seguridad marítima. Sin embargo, el argumento de la persecución a actividades de piratería fue el argumento ruso para abordar el Arctic Sunrise según el artículo 105 de la Convención de 1982 y la aplicación de la jurisdicción universal.<sup>49</sup>

Atento el fracaso de las negociaciones diplomáticas, los Países Bajos iniciaron un procedimiento arbitral contra la Federación Rusa, de conformidad con el Anexo VII de la Convención de 1982 y pocos días después –a la espera de la constitución del tribunal arbitral– presentaron una solicitud de medidas provisionales ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.<sup>50</sup> En lo que nos interesa rescatar de la controversia de fondo, los Países Bajos alegaron que el buque bajo su pabellón se encontraba –al momento de la detención– en ejercicio de la libertad de navegación reconocida en la Convención de 1982 y que correspondía a ellos la jurisdicción sobre el buque.

Los hechos del caso obligan a considerar si los artículos 56 y 60 de la Convención de 1982 proveen una base regulatoria suficiente para que la Federación Rusa pueda restringir la

---

<sup>47</sup> OUDE ELFERINK, Alex G., “The Arctic Sunrise Incident: A Multi-faceted Law of the Sea Case with a Human Rights Dimension”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol 29, 2014, pp. 244-289.

<sup>48</sup> En rigor de los hechos, el 18 de septiembre de 2013 las autoridades detuvieron a los dos manifestantes que escalaron la plataforma y fueron liberados al día siguiente. Cuando aquellos individuos se dirigieron al buque Arctic Sunrise –que ya se encontraba fuera de la distancia de 500 metros– es que las autoridades rusas procedieron a la detención del buque y el arresto de toda la tripulación.

<sup>49</sup> NOTO, María C., “The Arctic Sunrise Arbitration and Acts of Protest at Sea”, *Maritime and Security Law Journal*, Issue 2, 2016, pp. 36 y ss.

<sup>50</sup> DE APELLANIZ, María T., “The Arctic Sunrise Case. Provisional Measures”, en Alexis R. Laborías & Leopoldo M. A. Godio, *La jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar*, Buenos Aires, Aldina Editorial Digital, 2021, pp. 331-348. Sobre las posibles razones que persuadieron a los Países Bajos a no utilizar el instituto de pronta liberación de buques y sus tripulaciones (artículo 292 de la Convención de 1982) se ha afirmado que ella puede ser entendida desde la ausencia de regulación expresa respecto de plataformas petrolíferas y la vulneración de sus zonas de seguridad. Cfr. GUILFOYLE, Douglas A. J. & MILES, Cameron A., “Provisional Measures and the MV Arctic Sunrise”, *American Journal of International Law*, Vol. 108, Issue 2, 2014, p. 273.

navegación en las proximidades de las plataformas petrolíferas bajo su jurisdicción. La estructura rusa *Prirazlomnaya* –al igual que con cualquier otra estructura, instalación o isla artificial situada en su ZEE– se encuentra comprendida dentro de la definición del artículo 60<sup>51</sup>, toda vez que constituye un objeto realizado por intervención humana, tales como plataformas de perforación petrolera, torres de navegación e instalaciones de atraque y bombeo de petróleo en alta mar, cuya capacidad y establecimiento corresponde al Estado costero.<sup>52</sup>

Sin embargo, la Federación Rusa estableció una zona de recomendaciones de 3 millas –equivalente a 5556 metros– para la plataforma en cuestión, aunque este aspecto no resultó relevante para Tribunal Arbitral, que finalmente consideró que no se trataba de una “zona de seguridad” en los términos del artículo 60 de la Convención de 1982.<sup>53</sup> Por otra parte, el Tribunal Arbitral consideró que los actos de protesta pacífica en el mar resultan susceptibles de eventuales perturbaciones de la libertad de navegación, pero que ello debía ser tolerado por el Estado ribereño siempre que no interfiera en el ejercicio de sus derechos soberanos.<sup>54</sup>

Por otra parte, el segundo asunto que merece nuestra atención es el arbitraje referido a la disputa sobre el Mar del Sur de la China Meridional, entre Filipinas y China, cuyo laudo fue emitido en julio de 2016.

Sin entrar los interesantes planteos que consideró el tribunal arbitral –que ocupan casi quinientas páginas del laudo de fondo– se trata de una disputa con importantes referencias

---

<sup>51</sup> 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 artículo 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.

<sup>52</sup> DRENAN, Matthew T., “Gone Overboard: Why the Arctic Sunrise Case Signals an over-Expansion of the Ship-as-a-Unit Concept in the Diplomatic Protection Context”, *California Western International Law Journal*, Vol. 45, 2014, pp. 150-152.

<sup>53</sup> Según un aviso bajo registro N° 51/2011, que consideraba a la *Prirazlomnaya* como “peligrosa para la navegación”, por encontrarse situada en hielo y recomendar su ingreso sólo con permiso del operador de la plataforma. El Tribunal Arbitral descartó que este aviso pueda consistir en una “zona de seguridad” conforme la Convención de 1982. Cfr. Award in the Arbitration regarding the *Arctic Sunrise*, Award on the Merits, 14 August 2015, RIAA, Vol. XXXII, p. 265, para. 215.

<sup>54</sup> Cfr. Award in the Arbitration regarding the *Arctic Sunrise*, Award on the Merits, 14 August 2015, RIAA, Vol. XXXII, p. 297, para. 328.



que ya han sido citadas en procesos arbitrales internacionales iniciados con posterioridad y actualmente en curso.<sup>55</sup>

Entre los distintos planteos analizados por el tribunal arbitral, uno de ellos debió abordar la condición jurídica de los arrecifes. En esencia, China había afirmado (en sus documentos oficiales) que determinados arrecifes se encontraban en pleamar pero el tribunal arbitral advirtió que aquellas formaciones habían sido sustancialmente alteradas a través del relleno con tierra y diversas adiciones artificiales, impidiendo su calificación bajo el supuesto del artículo 121 de la Convención de 1982, atento la ausencia de su carácter “natural”.<sup>56</sup>

En lo estrictamente referido al análisis del artículo 60 (1) (a) de la Convención de 1982, el Tribunal consideró que el arrecife Mischief era sin dudas artificial pero que por su carácter de elevación natural en bajamar no podía ser considerado una “isla natural” en los términos del artículo 121 de la Convención de 1982.<sup>57</sup>

## VI. Reflexiones finales

Llegado a este punto, resulta claro que el principio de libre navegación debe ser respetado por los Estados costeros en alta mar y la ZEE, aunque ellos pueden encontrarse restringidos por razones de seguridad alrededor de las estructuras e plataformas artificiales sin que este condicionamiento supere los 500 metros alrededor de la instalación.

Sin embargo, la práctica presenta controversias al momento de su implementación, pero la solución de la doctrina y la jurisprudencia constituyen pautas de aclaración útiles al momento de establecerse la jurisdicción del Estado ribereño en las zonas de seguridad y una solución lógica puede advertirse desde la misma Convención de 1982: es posible que el Estado con jurisdicción en la instalación pueda adoptar medidas de cumplimiento y eventual detención siempre que el buque se encuentre dentro de la zona en la que se produjo la violación si existen razones fundadas en la seguridad de la navegación, ya que ella no es otra que las razones que habilitan la creación de aquellas zonas de seguridad.

---

<sup>55</sup> Por caso, ver *Detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, *Provisional Measures*, Order of 25 May 2019, *ITLOS Reports 2018-2019*, p. 283; y *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. The Russian Federation)*, Award concerning the Preliminary Objections of the Russian Federation, 21 February 2020 (PCA Case No. 2017-06).

<sup>56</sup> GODIO, Leopoldo M. A., “Las controversias marítimas con contenido geopolítico y el rol del arbitraje internacional. Contrastes y matices en su utilización”, *El Derecho*, 17 de marzo de 2021, pp. 1-4.

<sup>57</sup> Cfr. *The South China Sea Arbitration between the Republic of the Philippines and the People’s Republic of China*, Award of 12 July 2016, RIAA, Vol. XXXIII, pp. 153-617.

Finalmente, no existen impedimentos para que un Estado con jurisdicción en este tipo de estructuras establezca recomendaciones mayores sin que ello se traduzca en la reducción del derecho de libre navegación que poseen los Estados de pabellón.

Ahora bien, respecto del desarrollo de las zonas de seguridad de las estructuras artificiales en la jurisprudencia doméstica e internacional es posible extraer, de su comparación, algunas cuestiones.

Por un lado, que los tribunales locales receptan en su legislación interna su derecho a establecer zonas de seguridad en las cercanías de sus islas artificiales dentro de su ZEE, de acuerdo al régimen dispuesto por la Convención. En concordancia, los tribunales nacionales han implementado dicha normativa, avalando las actuaciones de las autoridades locales en diversos conflictos, ya sea con el objetivo de detener movilizaciones que interrumpan la actividad de la estructura, de ejercer la explotación de recursos naturales e incluso de imponer el cobro de sus derechos aduaneros y fiscales.

A diferencia de los tribunales domésticos, los tribunales internacionales aplicaron un criterio mucho más restrictivo en la aplicación del artículo 60 de la Convención, evitando reconocer las áreas en cuestión como zonas de seguridad, y resolviendo las controversias planteadas mediante el análisis de otras figuras jurídicas de la Convención.

En conclusión, a pesar de existir una base jurídica y teórica sólida en la materia, se observa un desacuerdo en la jurisprudencia respecto del reconocimiento de las zonas de seguridad. No obstante, podría deberse al avance relativamente reciente de las infraestructuras y nuevas modalidades de extracción de recursos naturales, así como también de la incidencia derecho ambiental internacional. Quizás en un futuro cercano, con un progreso tecnológico mayor y un aumento de la práctica de los Estados, el análisis cambie sustancialmente.

### **Bibliografía y fuentes**

- CARON, David D., “The Great Straits Debate: The Conflict, Debate, and Compromise That Shaped the Straits Articles of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”, en David D. Caron & Nilufer Oral (eds.), *Navigating Straits. Challenges for International Law*, Leiden-Boston, Brill, 2014, pp. 11-32.

- DRENAN, Matthew T., “Gone Overboard: Why the Arctic Sunrise Case Signals an over-Expansion of the Ship-as-a-Unit Concept in the Diplomatic Protection Context”, *California Western International Law Journal*, Vol. 45, 2014, pp. 109-167.
- DE APELLANIZ, María T., “The Arctic Sunrise Case. Provisional Measures”, en Alexis R. Laborías & Leopoldo M. A. Godio, *La jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar*, Buenos Aires, Aldina Editorial Digital, 2021, pp. 331-348.
- GODIO, Leopoldo M. A., “Respuestas a la corrupción asociada al crimen organizado transnacional desde la regulación del derecho del mar aplicable a la Zona Económica Exclusiva”, en Héctor Olasolo Alonso (dir.), *La respuesta del derecho internacional a la corrupción asociada al crimen transnacional organizado, a la luz de las dinámicas de comportamiento del sistema de narcotráfico marítimo y de la respuesta ofrecida para Colombia por el derecho público comparado*, Valencia, Tirant Lo Blanch, 2022 (en prensa).
  - “Las obligaciones de los buques y aeronaves en ejercicio del paso en tránsito por estrechos internacionales a la luz del crimen de agresión”, en Luis F. Castillo Argañarás y Gustavo Carrizo Adris (coord.), *Responsabilidad Internacional Penal del Individuo*, Buenos Aires, UADE-Aldina Editora Digital, 2021, pp. 197-211.
  - “Las controversias marítimas con contenido geopolítico y el rol del arbitraje internacional. Contrastes y matices en su utilización”, *El Derecho*, 17 de marzo de 2021, pp. 1-4.
  - *Instituciones de Derecho del Mar*, Buenos Aires, Aldina Editora Digital, 2018.
- GODIO, Leopoldo M. A. & ROSENTHAL, Julián M., “La libre navegación de los buques de guerra en el mar territorial y su regulación a partir de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982”, *Ars Iuris Salmanticensis*, Vol. 3, N° 2, 2015, pp. 109-131.
- GUILFOYLE, Douglas A. J. & MILES, Cameron A., “Provisional Measures and the MV Arctic Sunrise”, *American Journal of International Law*, Vol. 108, Issue 2, 2014, pp. 271-287.
- HOFFMANN, Albert J., “Navigation, Freedom of”, en Rüdiger Wolfrum (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2011.

- JIA, Bing B., “Article 39”, en Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Munich, C.H. Beck-Hart-Nomos, 2017.
- KLEIN, Natalie, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, pp. 126-127.
- KONTOROVICH, Eugene, “Arctic Sunrise (Netherlands v. Russia); In re Arctic Sunrise (Netherlands v. Russia)”, *American Journal of International Law*, 110, Issue 1, 2016, pp. 96-102.
- MARÍN LÓPEZ, Antonio, “El régimen de las islas en el actual derecho del mar”, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. XXXVIII, N° 1, 1986, pp. 151-170.
- NORDQUIST, Myron H., ROSENNE, Shabtai, & SOHN, Louis B., *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary, Volume V*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1989.
- NOTO, Maria C., “The Arctic Sunrise Arbitration and Acts of Protest at Sea”, *Maritime and Security Law Journal*, Issue 2, 2016, pp. 36-56.
- OUDE ELFERINK, Alex G., “The Arctic Sunrise Incident: A Multi-faceted Law of the Sea Case with a Human Rights Dimension”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol 29, 2014, pp. 244-289.
- PROELSS, Alexander, “Article 60”, en Alexander Proelss (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, Munich, C.H. Beck-Hart-Nomos, 2017.
- SCOVAZZI, Tullio, “Evolution of International Law of the Sea”, *Recueil des Cours*, Vol. 286, 2000, pp. 39-243.
- TREVES, Tullio R., “Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer”, *Recueil des Cours*, Vol. 223, 1990, pp. 9-302.
- UNITED NATIONS, *Law of the Sea Bulletin*, N° 12, 1988.
- WOLF, Sarah, “Territorial Sea”, en Rüdiger Wolfrum (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2009.

### **Normativa internacional (ordenada cronológicamente)**

- Convención sobre Plataforma Continental, adoptada el 29 de abril de 1958, 499 UNTS 7302.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS 3.

- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las navegación marítima de 1988, Adoptado el 10 de marzo de 1988, 1678 UNTS 201.
- OMI, Res. A.671(16), adoptada el 19 de octubre de 1989.
- OMI, Res. A.672(16), adoptada el 19 de octubre de 1989.
- Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, adoptado el 14 de octubre de 2005, 1678 UNTS 304.

### **Jurisprudencia (ordenada cronológicamente)**

- *Heyesteretts kjeremfilsutvalg*-HR-1993-2476-SRt-1993-1567.
- *Pride Foramer v India*, Writ Petition Decision, ILDC 466 (IN 2001), No 1818 of 2000, AIR 2001 Bom 332, 24th April 2001, India; Maharashtra; Mumbai; High Court.
- *Aban Loyd Chiles Offshore Limited v Union of India*, Appeal decision, ILDC 2899 (IN 2008), 11th April 2008, India; Supreme Court.
- “*Arctic Sunrise*” (*Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation*), *Provisional Measures, Order of 22 November 2013*, ITLOS Reports 2013, p. 230.
- *The South China Sea Arbitration between the Republic of the Philippines and the People’s Republic of China*, Award of 12 July 2016, RIAA, Vol. XXXIII, pp. 153-617.
- *The Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia)*, Award on Compensation of 10 July 2017, pp. 317-353.
- *Detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, *Provisional Measures, Order of 25 May 2019*, ITLOS Reports 2018-2019, p. 283.
- *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. The Russian Federation)*, Award concerning the Preliminary Objections of the Russian Federation, 21 February 2020 (PCA Case No. 2017-06).
- *Shell UK Ltd v Stichting Greenpeace Council*, Court of Session (Outer House), 2020 S.L.T. 235 (2020).