

LOS ASUNTOS DEL M/V SAIGA ANTE EL TRIBUNAL DE HAMBURGO: REFLEXIONES A VEINTE AÑOS DE UNA CONTROVERSIA HISTÓRICA*

THE CASES OF THE M/V SAIGA BEFORE THE HAMBURG COURT: REFLECTIONS AFTER TWENTY YEARS OF A HISTORICAL CONTROVERSY

*Leopoldo M. A. Godio***

Resumen: La propuesta del trabajo es realizar un detallado estudio de los hechos que generaron la controversia del buque M/V SAIGA ante el Tribunal Internacional de las Naciones Unidas para el derecho del mar. La importancia de estos asuntos, que constituyen los dos primeros casos de este tribunal permanente, adquiere una particular relevancia para la comprensión del derecho del mar contemporáneo y, en general, del derecho internacional público, cuyas lecciones continúan vigentes al cumplirse veinte años de los acontecimientos que le dieron origen, brindando una influencia e interpretación en cuestiones sustanciales de la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar de 1982 y sus aspectos procedimentales.

Palabras-clave: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - Pronta liberación de buques - Tribunal Internacional del Derecho del Mar - Solución de controversias.

Abstract: This work proposes a detailed study of the facts that built the M/V SAIGA case before the United Nations International Tribunal for the Law of the Sea. Having passed twenty years from the facts that gave origin to the very first caselaw of this international forum, its importance is now more pivotal than ever given its continuous importance over both International Law of the Sea and International Law, giving a significant influence and interpretation on substantive issues of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and these procedural aspects.

* Trabajo recibido el 3 de agosto de 2017 y aprobado para su publicación el 6 de septiembre de 2017.

** Abogado y Magíster en Relaciones Internacionales, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Derecho, Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales "Ambrosio L. Gioja" Miembro Titular de la AADI. Miembro del Instituto de Derecho Internacional del CARI, y Miembro del Instituto de Derecho Internacional de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, entre otras instituciones. Contacto: leopoldogodio@derecho.uba.ar.

Key-words: United Nations Convention on the Law of the Sea - Prompt release of vessels - International Tribunal on the Law of the Sea - Dispute Settlement.

Sumario: I. Introducción y planteo de la cuestión.- II. Los hechos que originaron la controversia respecto del buque M/V SAIGA.- III. El procedimiento de pronta liberación de buques y sus tripulaciones iniciado por San Vicente y las Granadinas contra Guinea.- IV. La adopción de medidas provisionales y la posterior decisión de fondo.- V. Consideraciones sobre las decisiones adoptadas por el tribunal en los asuntos "Saiga".- VI. Conclusión.- VII. Bibliografía.

I. Introducción y planteo de la cuestión

En la jurisprudencia internacional y su desarrollo en tribunales permanentes resulta habitual señalar que los primeros casos presentados ante la Corte Permanente de Justicia Internacional y su continuadora, la Corte Internacional de Justicia, trataron sobre controversias relativas a buques y su navegación, tal como ocurrió con los casos Wimbledon y Canal de Corfú decididos en 1923 y 1949, respectivamente.

Sin embargo, a pesar de competencia que posee este último tribunal como órgano de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante, ONU) para resolver estos asuntos, la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (realizada entre 1973 y 1982) debatió -además de regular los usos de mares y océanos- la necesidad de crear una institución judicial especializada de carácter permanente. Su resultado fue la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante, "la Convención") (1) que, en materia de solución de controversias, dispuso el establecimiento del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (también denominado "Tribunal de Hamburgo") con competencia en la materia y a elección de los "Estados Parte" (2) y otorgándole dos supuestos de "competencia obligatoria": las

(1) En vigor desde el 16 de noviembre de 1994. Tommy T. B. Koh sostuvo la Convención regula 25 temas y cuestiones que abarcan los aspectos de los usos y recursos del mar, conformando una verdadera "Constitución para los Océanos". Cfr: KOH, Tommy B. "A Constitution for the Oceans", *The Law of the Sea - Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*, New York, United Nations, 1983.

(2) La Parte XV de la Convención reconoce, en el artículo 287, un régimen de libre elección conocido como *fórmula Montreux* -que permitió superar las objeciones de cada delegación- y habilita cuatro medios a disposición de las partes: 1) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar; 2) la Corte Internacional de Justicia; 3) el arbitraje y 4) el arbitraje especial. La fórmula Montreux fue una iniciativa de la Rockefeller Foundation y adquirió su nombre en honor a la ciudad suiza en donde fue diseñada, informalmente por Willem Riphagen, durante el tercer período de sesiones de la III Conferencia. Cfr. Adede, Andrónico O. *The system for settlement of disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1987, p. 53 y ss. Sobre la competencia y el acceso al Tribunal de Hamburgo, los artículos 20 a 23 de su Estatuto prevé que el tribunal está disponible para los "Estados Parte", entendiéndose a aquel de acuerdo al artículo 1 (2) de la Convención de 1982, también aplicable *mutatis mutandi* a las entidades distintas a los Estados referidas en el artículo 305, párrafos 1 (b a f) los cuales se convierten en Partes de la Convención. Además de las entidades provistas en el Parte XI que tienen acceso a la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, el

medidas provisionales (3) y la pronta liberación de buques, previstas en los artículos 290 [5] y 292 de la Convención, respectivamente (4).

A pesar de su importancia, la entrada en vigor de la Convención demoró más de una década y se produjo recién el 16 de noviembre de 1994, habilitando posteriormente la labor de la Conferencia de Estados Parte destinada a la elección de los miembros del tribunal y cuya conformación se obtuvo el 1º de agosto de 1996, luego de ocho votaciones (5).

La labor del tribunal se inicia formalmente el 1º de octubre de 1996, pero su primer caso llega a conocimiento luego los hechos ocurridos el 28 de octubre de 1997, que involucraron la actividad del buque M/V SAIGA y su detención por parte de autoridades de Guinea. Los individuos que participaron en esta controversia no sospecharon, en aquel entonces, que el buque y las causas de su detención iban a representar la generación de un acontecimiento histórico: el estreno del Tribunal del Hamburgo en dos de sus procedimientos, la pronta liberación de buques y sus tripulaciones y la sentencia de fondo del caso, decisiones que se adoptaron en 1997 y 1999.

Es por ello que, ante el inminente vigésimo aniversario de los hechos que originaron los casos “Saiga” y la primera sentencia emitida por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el objetivo del presente trabajo es examinar ambos procedimientos e identificar las principales consideraciones efectuadas por el tribunal al momento de interpretar la Convención de 1982 para, posteriormente, reflexionar a título personal sobre su incidencia en la futura consolidación del derecho internacional.

II. Los hechos que originaron de la controversia respecto del buque M/V SAIGA

El buque M/V SAIGA, con pabellón de San Vicente y las Granadinas, fue detenido por autoridades aduaneras de Guinea –en una zona marítima situada en la costa de África occidental y próxima a Sierra Leona– bajo el pretexto que el buque se encontraba involucrado en actividades de contrabando y que aquéllas habrían sido realizadas

Tribunal reconoce acceso a las entidades distintas de los Estados en cualquier asunto, de conformidad con el acuerdo que determine la jurisdicción del tribunal.

(3) Un análisis específico de estas medidas en el derecho del mar puede encontrarse en GONZÁLEZ NAPOLITANO, Silvina S. “La importancia de las medidas provisionales en las controversias relativas a la pesca” en Angela del VECCHIO (ed.). *La gestión de los recursos marinos y la cooperación Internacional: actas del seminario*, Santiago de Chile, 22-23 de marzo 2004, Instituto Italo-Latino Americano, Roma, 2006, pp. 169-175.

(4) Cabe señalar que el artículo 292 es uno de los dos artículos -junto con el 293- que pertenece a la Parte XV de la Convención y no posee la palabra “disputa”.

(5) Se eligieron 21 miembros de un total de 33 candidatos, quienes comenzaron oficialmente su labor, ocupándose de labores administrativas internas y la aprobación del reglamento interno del Tribunal. Prestaron juramento oficial ante el Secretario General de las Naciones Unidas el 18 de octubre de 1996. Fuente: comunicación verbal del Profesor Hugo Caminos (febrero 2014), quien fuera uno de los Magistrados electos.

en sus costas antes de proceder al arresto en aparentemente ejercicio del derecho de persecución, que se produjo el 28 de octubre de 1997.

Parte de los hechos y la calificación jurídica realizada por Guinea fue cuestionada por el Estado del pabellón del buque, razón por la cual es posible clasificar a algunos de ellos como “controvertidos” por las partes y otros como “no controvertidos”. Como parte del primer grupo, los Estados acordaron que el M/V SAIGA era un buque petrolero con pabellón de San Vicente y las Granadinas y que su armador era, al momento de su detención, Lemania Shipping Group Ltd., una empresa de transportes registrada en Ginebra y propiedad de la empresa chipriota Tabona Shipping Co. Ltd. que, a su vez, era controlada por la empresa escocesa Seascot Shipmanagement Ltd.

Más allá de los detalles, que sí constituyeron aspectos controvertidos por las partes, el M/V SAIGA se dedicaba al suministro de combustible destinado a distintas embarcaciones que operaban en la proximidad de la costa de Guinea y, en su actividad, transitó la zona económica exclusiva (en adelante, “ZEE”) del Estado costero en cuestión, luego de cruzar la frontera marítima entre Guinea y Guinea Bissau y de haber suministrado gasoil a tres buques de pesca (el Primo Giuseppe, Creta y el S. Eleni) durante la madrugada del 27 de octubre de 1997.

Al día siguiente, el 28 de octubre de 1997, el M/V SAIGA fue detenido por buques pertenecientes a la patrulla aduanera de Guinea dentro de la ZEE de Sierra Leona y en una acción que culminó con dos miembros de la tripulación del M/V SAIGA heridos (6). Con posterioridad, el buque fue trasladado al puerto de Conakry (capital de Guinea), se produjo el desembarco de la carga y los miembros de la tripulación, incluyendo los accidentados que ya contaban con alta médica, quedaron a disposición de las autoridades locales, al tiempo que el capitán del M/V SAIGA permaneció detenido (7).

En relación a los hechos controvertidos, San Vicente y las Granadinas afirmó que el buque M/V SAIGA no había ingresado en el mar territorial de Estado de Guinea y que, en la fecha crítica del 28 de octubre de 1997 y a partir de las 08:00 horas se encontraba a la deriva en la ZEE de Sierra Leona cuando fue atacado, alrededor de las 09:11, por dos patrullas de aduana guineanas. Asimismo, alegó que las autoridades del Estado de detención carecían de competencia para realizar estas acciones, al punto que ni siquiera se le notificó los motivos de la detención y que, adicionalmente, Guinea omitió el cumplimiento del artículo 73 (2) de la Convención (8).

(6) Ello surge también, con mayor detalle, cuando el Tribunal escuchó los informes orales entre los días 27 y 28 de noviembre de 1997, y el testimonio de testigos presentados por San Vicente y las Granadinas, entre ellos el Sr. Sergiy Klyuyev, segundo oficial del M/V SAIGA, que recibió fragmentos de bala en un brazo cuando las autoridades guineanas detuvieron al buque.

(7) Un relato de los hechos relativos a la detención y los cargos contra el buque fue registrado por las autoridades aduaneras de Guinea en un documento oficial titulado *Procès-Verbal, que contiene una declaración del capitán del M/V SAIGA*. Cfr. M/V “SAIGA” (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, para. 32.

(8) La norma, referida a la ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño, dispone en este punto que “Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía”.

Finalmente, el Estado del pabellón afirmó que el buque estaba asegurado por un valor cercano a 1.500.000 de dólares estadounidenses y transportaba un cargamento de aproximadamente 5.000 toneladas de gasoil, cuyo importe total cotizaba alrededor de 1.000.000 de dólares estadounidenses.

Por otra parte, Guinea, como Estado de detención, sostenía que el M/V SAIGA estaba involucrado en actos de contrabando y delitos aduaneros vinculados al abastecimiento de combustible a distintos buques de pesca en aguas jurisdiccionales dentro de su ZEE –aunque durante el desarrollo del proceso afirmarí, luego, que el abastecimiento fue realizado en la zona contigua (9)– sin la autorización que requería su ordenamiento interno. El Estado costero afirmó que, en definitiva, no se trataba de un apresamiento realizado por actividades de pesca en la ZEE, sino de un auténtico contrabando en violación a sus normas aduaneras, por lo que su detención, durante el desarrollo del derecho de persecución, habría sido realizada de conformidad al artículo 111 de la Convención (10). Guinea cuestionó, además, la identidad del propietario real del buque (11).

El derecho aplicable, a partir de los argumentos de las partes también representó una controversia que encuadra totalmente en la definición señalada por la Corte Permanente de Justicia Internacional en su sentencia del caso *Mavrommatis*, que considera a aquella como “(a) *dispute is a disagreement on a point of law or fact, a conflict of*

(9) Este espacio, adyacente al límite exterior del mar territorial y superpuesto parcialmente con la ZEE, posee una distancia máxima de 24 millas a contar desde la línea de base. En el mismo, el Estado costero puede ejercer el control necesario para evitar las infracciones a normas territoriales mediante funciones de policía en materia aduanera, migratoria, sanitaria y tributaria que se realizan a través de la inspección, verificación y advertencia que considere prudentemente necesarias. Cabe señalar que el Estado ribereño no posee, atento la naturaleza de la zona contigua, competencias legislativas de fondo más allá de las necesarias para salvaguardar sus derechos de soberanía en la ZEE y ejercer las funciones de prevención ya señaladas, debido a que el buque aún no violó las leyes del Estado ribereño, por encontrarse en la zona contigua y no en el mar territorial. Distinta hipótesis presentan los supuestos de violación a normas de aplicación en el mar territorial por parte de un buque que se dirige a alta mar, ya que habilitaría su detención en las condiciones previstas por el artículo 33, 111 y concordantes de la Convención. Cfr. GODIO, LEOPOLDO M. A. “El Derecho del Mar”, en Ricardo ARREDONDO (dir.). *Manual de Derecho Internacional Público*, Buenos Aires, La Ley, 2012, pp. 530-531.

(10) El derecho de persecución sobre buques extranjeros puede ser emprendido por el Estado ribereño cuando se presenten motivos fundados de violaciones a sus normas. Para su procedencia, aquella debe ser realizada por buques o aeronaves militares o al servicio del gobierno con tal fin, tener origen en las aguas interiores, el mar territorial, las aguas archipelágicas, la ZEE o el área adyacente (en los casos previstos por la misma Convención) y continuarse interrumpidamente hasta su apresamiento. El derecho de persecución cesa cuando el buque perseguido ingresa en el mar territorial de su propio Estado de pabellón o en el mar territorial de un tercer Estado. En caso de un apresamiento en incumplimiento de los requisitos expresados, el Estado de detención deberá resarcir los daños y perjuicios ocasionados. Asimismo, la Convención autoriza a los Estados ribereños la adopción de medidas pertinentes para proteger sus costas e intereses conexos, siempre que éstas sean proporcionales al daño real o potencial y se dicten conforme al derecho internacional consuetudinario o convencional (según los artículos 111 y 221 de la Convención). *Ibidem*, pp. 542-543.

(11) Cfr. M/V “SAIGA” (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, para. 36.

legal views or of interests between two persons" (12). En consecuencia y parafraseando la misma, ambos Estados se encontraban en desacuerdo sobre cuestiones de hecho y de derecho, en relación a sus intereses jurídicos reconocidos en la Convención, sus principios y libertades.

III. El procedimiento de pronta liberación de buques y sus tripulaciones iniciado por San Vicente y las Granadinas contra Guinea

Entre los intentos previos al inicio formal de la solicitud de pronta liberación del M/V SAIGA, un dato poco difundido por la doctrina –y que merece señalarse– fue el intento preliminar de San Vicente y las Granadinas para someter el asunto a la Sala de Procedimientos Sumarios del Tribunal (13). El fracaso en la estrategia se debió a la ausencia de conformidad por parte de Guinea, que obligó al Estado del pabellón a iniciar, en consecuencia, el procedimiento previsto en el artículo 292 de la Convención.

III.1. La solicitud de pronta liberación y su contestación

La controversia originó, inicialmente, una solicitud formal de pronta liberación que requerida al Tribunal por el Estado del pabellón, el 13 de noviembre de 1997, con fundamento en su versión de los hechos y un argumento posteriormente determinante: la obligación o garantía financiera prevista para este tipo de casos no había sido fijada por las autoridades guineanas, razón por la cual era admisible el procedimiento previsto en el artículo 292 de la Convención (14).

En detalle, San Vicente y las Granadinas afirmaba que el Estado ribereño sólo disponía de un derecho de soberanía dentro de su ZEE cuyo ejercicio era limitado y específico a la luz de la interpretación del artículo 56 de la Convención. En consecuencia, afirmó que Guinea había incurrido en errores respecto de su pretendida jurisdicción sobre el M/V SAIGA –en exceso a lo permitido por la Convención– interfiriendo los derechos del buque e incumpliendo el artículo 73 (2), para concluir que, en definitiva, el Tribunal de Hamburgo podía determinar la cantidad, naturaleza y forma de la fianza o garantía financiera necesaria para la liberación del buque y su tripulación en sus condiciones originales previas a la detención. En otras palabras, el solicitante requirió una interpretación amplia del artículo 292, de modo que el tribunal declarase aplicable el precepto de esta norma al apresamiento de un buque en violación a una

(12) Cfr. *Mavrommatis Palestine Concessions (Greece v Great Britain)*, PCIJ, Judgment of 30 August 1924 (Objection to the Jurisdiction of the Court), Serie A, No. 2, p. 11.

(13) De conformidad con la Parte XV de la Convención, el tribunal posee salas especiales de carácter permanente, que pueden ser modificadas o suprimidas, con el objeto de estudiar disputas puntuales a petición de las partes de una controversia, destacándose, entre ellas, la Sala de Procedimientos Sumarios, integrada por cinco Miembros que tratan los asuntos de modo más expeditivo. Cfr. Artículo 15, para. 3-4 del Estatuto del Tribunal. La referencia a la estrategia se encuentra disponible en Rao, P. Chandrasekhara y Gautier, Philippe (eds.). *The Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea: A Commentary*, Leiden, Martinus Nijhoff, 2006, p. 67.

(14) Cfr. M/V "SAIGA" (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, para. 31.

norma de derecho internacional y sin necesidad de referirse a un precepto concreto de la Convención en materia de pronta liberación (15).

Guinea, por su parte, desde su interpretación del derecho aplicable argumentó que el tribunal carecía de jurisdicción en el procedimiento y que el reclamo debía ser rechazado por inaplicabilidad del artículo 73 de la Convención. También consideró que la solicitud del Estado demandante no había sido presentada de conformidad con el artículo 110 del Reglamento del Tribunal (16) y que, en consecuencia, el artículo 292 de la Convención no resultaba imputable –y que cabía agregar que el solicitante no había alegado que el Gobierno de Guinea incumpliese las disposiciones de la Convención para la pronta la liberación del buque y su tripulación–, al tiempo que la demanda no se encontraba bien fundada a partir de los dichos de San Vicente y las Granadinas. Por último, Guinea admitió que la detención del M/V SAIGA se produjo fuera de sus ZEE, aunque aclaró que realizó la misma en uso del derecho en persecución, de conformidad con el artículo 111 de la Convención.

III.2. La admisibilidad del asunto y la orden de pronta liberación dispuesta por el Tribunal

Ante la urgencia del procedimiento y las necesidades humanitarias de la tripulación, el tribunal se vio obligado a actuar con rapidez y expedirse respecto de la solicitud, decisión a la que arriba el 4 de diciembre de 1997 (17). Para lograr su cometido dentro del plazo máximo de un mes, los magistrados debieron examinar y determinar la jurisdicción y competencia del tribunal para entender en el proceso, advirtiendo que

(15) *Ibidem*, para. 53.

(16) Este artículo dispone que una solicitud de pronta liberación de un buque y su tripulación podrá ser hecha por el Estado del pabellón del buque o en su nombre y establece el procedimiento mediante el cual los Estados pueden autorizar personas físicas o jurídicas a presentar aquellas en su nombre. No obstante, esta norma resulta también concordante con el artículo 53 del reglamento, respecto del cual ha señalado su particular importancia en estas solicitudes ya que la idea de una legitimación “en nombre del Estado del pabellón” y no directamente el propio Estado ha provocado inquietudes respecto de la idoneidad de aquellas personas designadas como agentes “en su nombre”. Sin embargo, se ha concluido que corresponde a las propias partes determinar quiénes eligen representarle ante el tribunal, traduciéndose en un riesgo exclusivo del Estado del pabellón del buque, quien posee la prerrogativa soberana para su designación. Cfr. Rao, P. Chandrasekhara y Gautier, Philippe (eds.), *supra* nota 13, pp. 158 y 165-166.

(17) Al respecto, cabe señalar que el tribunal debe observar el artículo 49 de su Reglamento, que dispone: “The proceedings before the Tribunal shall be conducted without unnecessary delay or expense.” Esta norma representó una innovación para el propio Tribunal que no posee equivalente similar en el Reglamento de la Corte Internacional de Justicia. Se trata de una disposición que proporciona las bases para una política procedimental que tuvo en consideración las experiencias de otras instituciones judiciales internacionales de carácter permanente, con el objeto de brindar la respuesta más expeditiva posible. *Ibidem*, p. 144. Respecto de esta norma, Caminos afirma que cumple una función clave de impulsar y establecer un ritmo de trabajo para el Tribunal. Cfr. CAMINOS, Hugo. “El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: Algunas consideraciones sobre su Jurisdicción y Procedimiento”, en *Primer Encuentro de Cortes Internacionales y Regionales de Justicia en el Mundo en celebración de los Cien Años de la Corte Centro Americana de Justicia*. Managua 4 y 5 de octubre 2007, p. 7. Disponible en: www.itlos.org (consulta el 23/06/2017).

ambos Estados eran Parte de la Convención –San Vicente y las Granadinas la había ratificado el 1° de octubre de 1993 y Guinea el 6 de septiembre de 1985– y que la misma se encontraba en vigor para éstos desde el 16 de noviembre de 1994.

Asimismo, los magistrados tomaron nota del previo intercambio entre las partes respecto de la liberación del M/V SAIGA y, ante la ausencia de acuerdo para someter esta cuestión a otro órgano jurisdiccional, el tribunal consideró que la solicitud había cumplido con los requisitos del artículo 292 de la Convención y del artículo 110 del Reglamento del Tribunal que obligaban, en consecuencia, a desestimar la excepción de Guinea y resultar competente en el asunto y con el alcance dispuesto en estas normas (18).

En esa idea de argumentación, el tribunal agregó que las solicitudes de pronta liberación debían ser juzgadas sin demora y que el artículo 112 (1) del Reglamento establece la prioridad de estos asuntos por sobre cualquier procedimiento, al tiempo que el artículo 112 (3) prevé el establecimiento de una audiencia en la primera fecha posible dentro de los diez días de presentada la solicitud, sin que aquella exceda una duración en más de un día para cada parte. Asimismo, recordó que el artículo 112 (4) dispone que la decisión debía ser adoptada por el tribunal tan pronto como sea posible en una fecha no mayor a diez días desde la celebración de la etapa de audiencias (19).

Respecto de la naturaleza del procedimiento previsto en el artículo 292 y su relación con el proceso sustancial de la controversia, el tribunal destacó que se trataba de un asunto independiente y separado que excluía el análisis del fondo del caso, el cual debía ser tratado más adelante por la Corte o tribunal competente de conformidad con el artículo 287 de la Convención. De todos modos, los magistrados aclararon que el tribunal podía analizar y conocer, como si fuese un grifo de agua a criterio de los propios magistrados, todas las circunstancias necesarias para entender la cuestión de la liberación (20).

En relación a la supuesta falta de cumplimiento de las disposiciones de la Convención para la pronta liberación de buques mediante el depósito de una fianza razonable u otra garantía financiera, que había alegado San Vicente y las Granadinas, el tribunal consideró que aquella debía tener en cuenta los artículos 73 (2), 220 (6 y 7) y el artículo 226 (1) (c) de la Convención (21).

Ya entrado en el análisis del artículo 73 de la Convención, a la luz de los argumentos planteados por ambas partes, el tribunal señaló que el abastecimiento de combustible a un buque de pesca situado en la ZEE puede ser considerado como una actividad

(18) El tribunal agregó que el procedimiento para la pronta liberación de buques y su tripulación se caracteriza por el requisito establecido en el artículo 292 (3) de la Convención. Cfr. M/V “SAIGA” (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, para. 45 y 47.

(19) *Ibidem*, para. 48.

(20) *Ibidem*, para. 50-51.

(21) *Ibidem*, para. 52.

comprendida dentro de la regulación del Estado ribereño y cuya inobservancia a sus normas de abastecimiento equivaldría a una violación de las leyes y reglamentos adoptados para la regulación de la pesca y otras actividades que pueden afectar a los recursos vivos y su conservación en dicha zona, tal como lo señala también el artículo 62 (4) de la Convención. En otras palabras, la detención en estos supuestos quedaría comprendida en el ámbito del artículo 73 (1), al tiempo que la pronta liberación del buque y la tripulación se encuentra sujeta al artículo 73 (2) de la misma Convención. Sin embargo, el tribunal consideró que no era necesario expedirse sobre esta cuestión a los efectos de la admisibilidad de la solicitud de pronta liberación, ya que sólo resultaba suficiente analizar el incumplimiento de esta última norma (22).

En cuanto a los argumentos guineanos, que consideraban al suministro de combustible como violación a su legislación aduanera –ya que el abastecimiento era realizado en su zona contigua– y la posterior detención del buque como consecuencia del ejercicio del derecho de persecución previsto en el artículo 111 de la Convención, el tribunal advirtió el reconocimiento de Guinea respecto del inicio de la búsqueda del M/V SAIGA un día después de la supuesta violación a su legislación aduanera y en un momento en el que el buque no se encontraba ya en la zona contigua señalada (23), tal como surge del libro de registro hallado en la nave en cuestión. Asimismo, el tribunal agregó, con acierto, que no se encontraba llamado a decidir sobre la legitimidad de la detención del M/V SAIGA, sino sobre la pronta liberación del buque y su tripulación (24).

El tribunal afirmó también que Guinea había consentido –en su contestación– la aplicación del artículo 73 de la Convención en un contexto de violación sobre abastecimiento de combustible y que aquella norma es precisamente, en la interpretación de los magistrados, parte de un grupo de disposiciones –entre los artículos 61 a 73– que desarrolla al artículo 56 de la Convención en lo referido a los derechos de soberanía aplicables a la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos vivos en la ZEE (25).

Es por ello que el tribunal concluyó que, a los efectos de la solicitud de pronta liberación, la acción de Guinea se encontraba comprendida en el artículo 73 de la Convención, descartando así la interpretación pretendida por el Estado de detención.

(22) Asimismo, el tribunal señaló que el abastecimiento de combustible en el mar como actividad independiente no presenta un criterio unánime dentro de las interpretaciones de los Estados que cuentan con ZEE, ya que algunos de ellos consideran al abastecimiento de combustible en buques de pesca como actividades conectadas a dichas actividades. *Ibidem*, para. 56 y 58-59.

(23) Por ello el tribunal determinó que “a primera vista” no era defendible la postura guineana, pues el abastecimiento se realizó, con toda probabilidad, en la zona contigua de Guinea. Sin embargo, si bien los magistrados adoptaron este criterio como “probable”, la misma podría revestir una postura que involucra parte de un análisis de fondo de la controversia. *Ibidem*, para. 54.

(24) Es por ello que, al confirmar su competencia, el tribunal entendió que la cuestión referida a la propiedad del buque planteada por Guinea no revestía un aspecto de análisis en el marco del artículo 292 de la Convención y el artículo 110 (2) de su Reglamento. *Ibidem*, para. 61-62.

(25) *Ibidem*, para. 66-67.

El tribunal consideró que las autoridades guineanas debieron optar una de dos calificaciones jurídicas posibles: una implicaba la transgresión del derecho internacional y otra significaba evitar su violación, inclinándose necesariamente por la segunda (26).

Por otra parte, el tribunal señaló que la omisión de notificar la detención del buque por parte de las autoridades guineanas, de conformidad con el artículo 73 (4) (27), se traduce en una negativa a discutir la cuestión de la fianza y habilita, en consecuencia, el inicio de la solicitud. Ello significa que el establecimiento de una fianza o garantía razonable forma parte de las disposiciones de la Convención y su violación activa el procedimiento del artículo 292, además de revestir trascendental importancia en casos que la celeridad reviste un valor en sí misma, la que puede prevalecer cuando la determinación de la fianza no ha sido posible, ha sido rechazada o no está prevista en las leyes del Estado ribereño o bien, cuando se alegue que la aquella no es razonable (28).

En definitiva, el tribunal no sólo admitió conocer la solicitud, sino que finalmente ordenó la liberación del buque y la tripulación que se encontraba detenida sin demora, luego de establecer una fianza o garantía razonable, siguiendo las indicaciones previstas en el artículo 292 (1) de la Convención (29) y el artículo 113 (2) del Reglamento del Tribunal, que habilitan la determinación de cantidad, naturaleza y forma de la fianza o garantía financiera “razonable”, en función de un criterio consideró el valor comercial del combustible transportado y fijó la misma, en vista de las circunstancias de la controversia, en 400.000 dólares estadounidenses (30).

IV. La adopción de medidas provisionales y la posterior decisión de fondo

A pesar de la constitución de la fianza y la orden dispuesta por el tribunal, el buque y la tripulación no fueron liberados por el Estado de detención que, en paralelo a su incumplimiento, inició un proceso penal local contra el capitán e imputó responsabilidad civil a San Vicente y las Granadinas como Estado del pabellón. Este último Estado, por su parte, inició el procedimiento arbitral previsto en el anexo VII de la Convención demandando a Guinea por la resolución del fondo del asunto (31). Poco tiempo

(26) *Ibidem*, para. 70-72.

(27) La norma dispone que “En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente”.

(28) *Ibidem*, para. 76-78.

(29) Disposición cuyo párrafo 1 el tribunal consideró como orientación determinante para el establecimiento del monto, naturaleza y forma de la garantía financiera razonable a fijar para la liberación del buque de un buque y tripulación. *Ibidem*, para. 82.

(30) *Ibidem*, para. 79 y 81-85.

(31) San Vicente y las Granadinas solicitó que el tribunal declarase responsable a Guinea, según lo previsto en el artículo 304 y el párrafo 8° del artículo 111 de la Convención, por los daños y perjuicios causados respecto del buque, las pérdidas financieras de su titular, el armador, el dueño de la carga, el capitán, la tripulación y demás individuos que se encontraban en el M/V SAIGA. Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 167.

después, el demandado confirmaba la sanción local contra el capitán del M/V SAIGA en su Tribunal de Apelación, condenándole a seis meses de prisión, junto a la confiscación de la carga y el embargo del buque (32).

En 1998 las partes acordaron trasladar el fondo de la controversia al Tribunal de Hamburgo, pero más tarde Guinea se opuso a la admisibilidad del reclamo debido a que el capitán, la tripulación y el buque habían sido liberados el 4 de marzo de 1998 (33), al tiempo que alegaba la inexistencia de vínculo del demandante con individuos y la ausencia de agotamiento de los recursos internos. San Vicente y las Granadinas, como afectado directo, también solicitó medidas provisionales, previstas para este supuesto en el artículo 290 (1) de la Convención, que fue luego absorbida como parte de la decisión final del caso y que, por lo tanto, no fueron registradas como un asunto separado.

A pesar del acuerdo para transferir la competencia al tribunal para la decisión final, el proceso de medidas provisionales fue iniciado ante la ausencia de entendimiento de las partes respecto de la aplicación del artículo 297 (3) (a) de la Convención (34) en la interpretación de Guinea. Sobre este punto, los magistrados consideraron que el compromiso asumido por las partes para habilitarle el fondo del asunto no otorgaba fundamento suficiente *per se* a su jurisdicción para decretar medidas provisionales y observaron que, además, el buque y su tripulación ya habían sido liberados en cumplimiento de la orden emitida el 4 de diciembre de 1997, razón por la cual el pedido carecía de propósito (35).

Sin embargo, los mismos magistrados advirtieron que los derechos de San Vicente y las Granadinas, respecto del fondo del asunto, no se encontraban totalmente preservados ante la posibilidad de medidas judiciales o administrativas de índole interna de Guinea y en conexión a los hechos que provocaron la detención, arresto, procesamiento

(32) Cfr. M/V "SAIGA" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Provisional Measures, Order of 11 March 1998, para. 21 y 23.

(33) *Ibidem*, para. 36.

(34) En inciso en cuestión dispone que "Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de las disposiciones de la presente Convención en relación con las pesquerías se resolverán de conformidad con la sección 2, con la salvedad de que el Estado ribereño no estará obligado a aceptar que se someta a los procedimientos de solución establecidos en dicha sección ninguna controversia relativa a sus derechos soberanos con respecto a los recursos vivos en la zona económica exclusiva o al ejercicio de esos derechos, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura permisible, su capacidad de explotación, la asignación de excedentes a otros Estados y las modalidades y condiciones establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración".

(35) En palabras del tribunal: "Considering that the parties disagree as to whether the Tribunal has jurisdiction since, according to the Applicant, the Tribunal has jurisdiction under article 297, paragraph 1, of the Convention, and, according to the Respondent, the Request of the Applicant concerns a dispute covered by article 297, paragraph 3(a), of the Convention and is not subject to the jurisdiction of the Tribunal". Cfr. M/V "SAIGA" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Provisional Measures, Order of 11 March 1998, para. 27.

y condena del capitán del M/V SAIGA (36) que en definitiva podían agravar o extender la disputa. Ante esta situación el tribunal decretó, en consecuencia, que el Estado demandado debía abstenerse de realizar cualquier medida judicial o administrativa contra el titular del buque, el armador, el capitán y su tripulación (37), recomendando que las partes negociaran un acuerdo hasta la decisión final de la controversia.

En relación al fondo de la controversia, los magistrados se ocuparon de determinar la calificación jurídica de la detención del buque petrolero M/V SAIGA y superar las objeciones guineanas respecto de la admisibilidad del proceso, ya que este Estado alegaba que el buque no se encontraba registrado en San Vicente y las Granadinas al momento del arresto, debido a que aquél contaba con un “certificado provisional de registro” vencido el 12 de septiembre de 1997 y que su “certificado definitivo” fue emitido el 28 de noviembre del mismo año. Ello significaba, en palabras del Estado demandado, que el buque carecía de registro en el Estado solicitante en atinente a una suerte de “fecha crítica”.

Por su parte, el demandante argumentó que el buque pertenecía a sus registros hasta que, como parte de las atribuciones que posee el Estado del pabellón, se procediese internamente a su baja o eliminación, sin perjuicio que su legislación interna disponía la validez del certificado provisional hasta un año después de la fecha de emisión, cumpliéndose de este modo la disposición prevista en el artículo 91 de la Convención que, en definitiva, le otorga la nacionalidad de San Vicente y las Granadinas al buque M/V SAIGA al momento de su detención (38).

Sobre este argumento el tribunal determinó, por mayoría, que la documentación aportada por San Vicente y las Granadinas resultaba suficiente al respecto y que, en consecuencia, el buque se encontraba registrado en la nómina del Estado demandante. También agregó que la determinación y criterio para el establecimiento, así como el eventual retiro, de la nacionalidad corresponde al derecho interno del Estado de pabellón (39).

Asimismo, el tribunal señaló que el buque era operado por una empresa supervisada por autoridades de San Vicente y las Granadinas y que la existencia de un “vínculo genuino” se refiere a la jurisdicción efectiva de un Estado respecto de un buque en alta mar, sin referirse a la legitimación procesal. En ese sentido, el tribunal afirmó que

(36) *Ibidem*, para. 40-41. Al respecto, Rao señaló también que las medidas provisionales decretadas por el Tribunal fueron distintas a las solicitadas por San Vicente y las Granadinas. Cfr. Rao, P. Chandrasekhara. “ITLOS: The First Six Years”, *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Vol. 6, 2002, p. 240.

(37) Cfr. artículo 233 de la Convención.

(38) Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 62-88.

(39) En palabras de la mayoría del tribunal: “In the particular circumstances of this case, it would not be consistent with justice if the Tribunal were to decline to deal with the merits of the dispute. *Ibidem*, para. 73.

cuando un Estado costero posee elementos para creer que, en una situación particular, el control y la jurisdicción sobre un buque no ha sido ejercida debidamente por el Estado del pabellón, aquél puede investigar el asunto y en caso de resultar adecuado, realizar cualquier acción necesaria para remediar la misma (40).

Por otra parte, Guinea entendía que la solicitud de fondo presentada por el demandante era inadmisibile, toda vez que el armador del buque, su capitán y el dueño de la carga no habían agotado los recursos internos y que dicha interpretación se encontraba fundada en el artículo 295 de la Convención (41). Sobre este punto, San Vicente y las Granadinas argumentó que aquel requisito no resultaba aplicable al caso, toda vez que el Estado de detención había afectado el derecho de libre navegación y demás usos legítimos relacionados con esta, agregando que las acciones guineanas habían sido realizadas fuera de los límites de su ZEE y en circunstancias que no se encuadraban legalmente como derecho de persecución –de acuerdo al artículo 111 de la Convención– mediante una conducta excesiva e irrazonable y que, además, violaba las disposiciones de los artículos 292 (4) y 296 de la Convención (42).

Finalmente, el tribunal rechazó la objeción de admisibilidad planteada por el Estado demandado y declaró que el agotamiento de los recursos internos no resultaba de aplicación al caso, ya que la controversia trataba de violaciones directas a derechos de San Vicente y las Granadinas que no correspondían con los principios de la protección diplomática. En ese sentido, el tribunal afirmó que el agotamiento de las instancias internas de los Estados no es un requisito previsto en los casos del artículo 292 de la Convención, toda vez que dicho instituto fue diseñado para liberar a un buque y su tripulación de una detención prolongada, mediante el establecimiento de una fianza razonable y, al mismo tiempo, evitar pérdidas para los armadores o afectaciones de los derechos de las personas involucradas en ese tipo de apresamiento (43).

En efecto, el tribunal se refirió a los artículos 94 y 217 –referidos a las obligaciones del Estado de pabellón– y consideró que el buque revestía una “unidad” vinculada al Estado solicitante y que, por ello, la nacionalidad de la tripulación carecía de importancia para el proceso en curso (44).

(40) *Ibidem*, para. 82.

(41) *Ibidem*, para. 116.

(42) *Ibidem*, para. 163.

(43) Posteriormente, el tribunal aclaró que no era normal, por parte de las autoridades locales, agotar todos los recursos internos en un período de tiempo tan breve. Cfr. “Camouco” (Panama v. France), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2000, para. 57-58. Del mismo modo, la fianza o garantía financiera resguarda los intereses del Estado ribereño mediante el pago de una fianza razonable u otra garantía financiera.

(44) El tribunal destacó, asimismo, dos características del transporte marítimo contemporáneo: la composición multinacional de buques y tripulaciones; y la multiplicidad de intereses que podrían estar involucrados en la carga transportada. Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 105.

En relación al fondo del caso, San Vicente y las Granadinas afirmó que la detención era ilegal y que el buque no violó disposición alguna de Guinea, respecto de cuyas normas consideró inaplicables al caso e incompatible, además, con la Convención –recordando que la principal imputación contra el buque era el abastecimiento ilegal de combustible–, ya que el M/V SAIGA jamás había ingresado al mar territorial de Guinea ni introdujo combustible en el mismo. Guinea alegó que el abastecimiento de combustible a buques pesqueros no formaba parte de la libertad de navegación o del uso legítimo del mar vinculado a esta.

El tribunal declaró que debía juzgar el accionar de Guinea y advirtió que en su rol de Estado costero disponía del derecho de observar las leyes y regulaciones respecto de su mar territorial, incluyendo el control necesario en la zona contigua para prevenir y sancionar los incumplimientos, al tiempo que posee jurisdicción respecto de las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en la ZEE (45).

Guinea argumentó que el fundamento jurídico de su accionar se encuadraba en el artículo 58 de la Convención y el reconocimiento respecto de la obligatoriedad de “otras normas” de derecho internacional aplicables a los mares y océanos. Al respecto, el tribunal declaró que aquéllas fueron interpretadas por aquel Estado como una suerte de principio de auto-protección o necesidad en caso de peligro grave e inminente, de modo que resultaría en un derecho inherente de protegerse contra las actividades económicas no deseadas en su ZEE que afectaban considerablemente sus intereses públicos. En ese sentido, el tribunal advirtió que el interés principal de Guinea consistía en un reclamo por las pérdidas fiscales considerables para un país en vías de desarrollo, perjudicado por bunkers en su ZEE y cuya actividad comercial deseaba limitar (46).

En la consideración del tribunal, el recurrir a un principio de “interés público” –tal como fue invocado por Guinea– podría otorgar al Estado costero el derecho de prohibir cualquier actividad en la ZEE que pueda afectarle económicamente o que implique una “pérdida fiscal” reduciendo, en efecto, los derechos de los otros Estados en forma incompatible con los artículos 56 y 58 de la Convención (47). Asimismo, agregó que Guinea no pudo probar que sus intereses esenciales se encontraban comprometidos de modo grave e inminente y que su accionar fue contrario e inconsistente al texto de la Convención, razón por la cual el derecho de persecución no fue realizado según lo previsto en el artículo 111 (48).

(45) Cfr. artículo 60, párrafo 2 de la Convención. Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 127.

(46) *Ibidem*, para. 128-129.

(47) Sobre la cuestión del “estado de necesidad”, el Tribunal citó a la CIJ en su decisión del asunto referido al proyecto Gabčíkovo-Nagymaros (Hungría y Eslovaquia) junto con dos condiciones acumulativas: a) el acto fue el único medio de salvaguarda de interés esencial del Estado contra un peligro grave e inminente; b) el acto no redujo seriamente un interés esencial del Estado hacia el cual existía obligación.

(48) Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 91 y 131.

Sobre este último punto el tribunal interpretó que la persecución requiere el cumplimiento acumulativo de distintas condiciones para su legitimación. En efecto, aclaró que el buque o la aeronave al servicio del Estado que emprende su seguimiento no debe ser, necesariamente, el mismo que produzca la detención y arresto, sino observar su carácter continuo e interrumpido. En este asunto y a la luz de las pruebas el tribunal destacó que Guinea no logró justificar su accionar, al que calificó como excesivo e indiscriminado, toda vez que la utilización de la fuerza –que lesionara a dos miembros del M/V SAIGA– debía ser razonable con las circunstancias, cuando no evitada tanto como sea posible (49).

Luego de analizar los documentos presentados por las partes, el tribunal decidió declarar, el 1º de julio de 1999, por 18 votos contra 2, que Guinea había violado los derechos de San Vicente y las Granadinas al detener al buque M/V SAIGA y que había incurrido en exceso del uso de la fuerza empleado para lograr su cometido. Los magistrados consideraron apropiado otorgar una compensación total de 2.123.357 de dólares estadounidenses y sus intereses.

V. Consideraciones sobre las decisiones adoptadas por el tribunal en los asuntos “Saiga”

La desempeño del Tribunal de Hamburgo en estos primeros casos no fue en absoluto sencilla, ya que debió afrontar el reto de establecer su propia competencia a partir de cuestiones complejas y que presentaban dos desafíos adicionales: 1) en la solicitud de pronta liberación del buque y su tripulación debió actuar sin transgredir el límite de la prohibición respecto del fondo del asunto –que al momento de la orden de liberación aún no había sido transferida a su competencia– y cumplir, en simultáneo, con la celeridad necesaria sin que ello opere en desmedro de la calidad de su labor y la escasez de elementos de prueba para resolver la controversia; 2) respecto de la disputa en cuanto al fondo, que incluyó un pedido de medidas provisionales, el tribunal realizó una cautelosa aplicación de la Convención para posteriormente recomendar a las partes la adopción de conductas tendientes a no agravar o extender el diferendo hasta espera de la decisión final, que fue emitida un año después.

(49) En su análisis, el tribunal destacó que la supuesta persecución, iniciada por las autoridades de Guinea el 27 de octubre de 1997, se realizó bajo la sospecha que el buque M/V SAIGA había violado las normas guineanas pero que ninguna señal visual o auditiva le fue comunicada al presunto infractor. Por otro lado, señaló que la persecución fue interrumpida ante la presencia de un *recall* dirigido al buque “perseguidor” que evidenció, claramente, la interrupción de la persecución. Asimismo, el Tribunal destacó que, aunque la Convención no contiene disposiciones expresas sobre el uso de la fuerza referida a la detención de buques, la interpretación del artículo 293 y el derecho internacional aplicable exigen que aquel sea, en lo posible, evitado y que de aplicarse, aquel no debe exceder lo razonable y necesario de acuerdo a las circunstancias y las consideraciones humanitarias. La práctica habitual resulta, entonces, en el establecimiento de avisos y señales auditivo-sonoras estandarizadas o reconocidas internacionalmente que, en caso de resultado infructuoso, habilitan a posteriores acciones graduales que incluyen disparos de advertencia sobre la proa y la popa del buque. Recién cuando todo esto ha fallado, es posible recurrir a la fuerza sin no poner en peligro, innecesariamente, las vidas humanas. *Ibíd.*, para. 146-147 y 153-159.

Con relación a la competencia para conocer el caso M/V SAIGA, los magistrados advirtieron que un tribunal debe estar “convencido en todo momento” de contar con aquella, razón por la cual posee la facultad de examinar, incluso de oficio, la base de su jurisdicción (50).

Entre las normas analizadas por los magistrados, destacamos el estudio del artículo 73 en relación con 292 de la Convención y respecto a las facultades que poseen los Estados ribereños para la detención y arresto de buques extranjeros para la preservación de sus derechos de soberanía sobre aquellos recursos vivos situados en la ZEE, así como en relación con toda actividad que les pudiese afectar, tal como la contaminación proveniente de buques en la situación prevista por el artículo 220 de la Convención. A nuestro entender, Hugo Caminos realiza la mejor explicación de estos “pesos y contrapesos” de la Convención al señalar que:

La pronta liberación está prevista para casos de apresamiento por el Estado ribereño para garantizar el cumplimiento de sus leyes y reglamentos dictados en el ejercicio de sus derechos de soberanía sobre la explotación de los recursos vivos de su Zona Económica Exclusiva. Otro caso es el de las medidas de ejecución por los Estados ribereños de las reglas y estándares internacionales para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques en su mar territorial o Zona Económica Exclusiva (51).

La última afirmación permite delimitar, claramente, las facultades que poseen los Estados costeros para la aplicación del artículo 220 –orientada a las medidas de ejecución (52) dispuestas por el Estado del puerto en determinadas zonas bajo su jurisdicción nacional, a fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques– y que reconoce dos supuestos puntuales. El inciso 2º justifica la inspección física de un buque y su posterior detención en caso de comprobarse la violación de normas internacionalmente aplicables, así como las regulaciones emanadas del Estado ribereño afectado por la contaminación proveniente de un buque extranjero en tránsito por su mar territorial.

En palabras de Oxman y a partir de los hechos que configuraron el arresto del M/V SAIGA, esta última norma también prevé la detención del buque cuando exista “evidencia clara y objetiva” de que aquél ha cometido violaciones en la ZEE o el mar

(50) M/V “SAIGA” (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), *Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997*, para. 40. Este argumento lo reiteró, tiempo después y en idéntico sentido, en el asunto del buque *Grand Prince*. Cfr. “*Grand Prince*” (*Belize v. France*), *Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2001*, para.77.

(51) Cfr. CAMINOS, Hugo, *supra* nota 17, p. 4.

(52) Cabe señalar que ni la Convención y la práctica realizada en su consecuencia, así como tampoco la doctrina especializada, brindan definición alguna del término “ejecución” y su significado. Sin embargo, el término es normalmente utilizado para garantizar la aplicación efectiva de leyes y reglamentos por parte de un Estado, quien puede adoptar medidas razonables para obligar o inducir al cumplimiento o imponer sanciones administrativas, ejecutivas o judiciales.

territorial de un Estado (53). Sin embargo, el artículo 220 posee un contrapeso natural en las garantías reconocidas en el artículo 226, aplicables a la visita e investigación de buques extranjeros y respecto de la cual las autoridades del Estado ribereño:

(...) no retendrán un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible... La inspección física de un buque extranjero se limitará a un examen de los certificados, registros y otros documentos que el buque esté obligado a llevar con arreglo a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados o de cualquier documento similar que lleve consigo; solamente podrá iniciarse una inspección física más detallada del buque después de dicho examen y sólo en el caso de que:

i) Existan motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde sustancialmente a los datos que figuran en esos documentos;

ii) El contenido de tales documentos no baste para confirmar o verificar una presunta infracción; o

iii) El buque no lleve certificados ni registros válidos... (54).

Esta norma prevé, en el inciso siguiente, que si la investigación evidenciase una violación de las normas destinadas a la protección y preservación del medio ambiente marino, es posible liberar al buque sin demora y una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, tal como la constitución de una fianza u otra garantía financiera apropiada. Sin embargo, esta disposición se completa con el inciso c) del mismo párrafo, que admite la denegación o suspensión de una liberación con fundamento en reparaciones necesarias cuando la navegación del buque –en el estado en que se encuentre y notificando sin dilación al Estado del pabellón– constituya un peligro excesivo para el medio marino (55).

Es por ello que ante una situación de descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas el Estado ribereño y los intereses conexos de aquel –ya sean los recursos, espacios de seguridad e incluso, la propia navegación– podrá proceder a iniciar un procedimiento de detención contra el buque infractor, excepto en los espacios que se encuentren sujetos al régimen de estrechos utilizados para la navegación internacional, de conformidad con la Parte III de la Convención (56).

(53) Sobre la retención del buque y la relación con el artículo 220 de la Convención, Oxman afirma que la misma sólo procede en los casos de los artículos 73 y 226. Cfr. OXMAN, Bernard H. "THE M/V 'SAIGA' (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) ITLOS CASE NO. 1", *American Journal of International Law*, Vol. 92, Issue 2, 1998, pp. 279-280.

(54) Cfr. artículo 226, párrafo 1 (a) de la Convención.

(55) Cfr. artículo 226, párrafo 1 (b) y (c) de la Convención.

(56) Cfr. artículo 233 de la Convención. Un ejemplo de este caso son las legislaciones suecas y danesas respecto de las cuales Mahmoudi señala que "One important question is the enforcement jurisdiction of the strait States, particularly in environmental matters. It seems that both Sweden and Denmark should rely on the provisions of Article 220 of UNCLOS for the territorial sea to apply their enforcement jurisdiction against foreign merchant ships engaged in innocent passage through the Danish Straits. This is because Article 233, which expressly applies to transit passage in straits and

Lo anterior resulta útil para concluir, a nuestro entender, que el artículo 292 de la Convención otorga una competencia contundente a favor del Tribunal de Hamburgo sin importar la elección realizada por el Estado Parte requerido, aunque es preciso destacar que esta disposición constituye una norma de apariencia excepcional que, en realidad, posee una esencia no restrictiva al conocimiento del tribunal, ya que la detención del buque en violación a la Convención siempre puede ser discutida en cuanto a la pronta liberación de buques y su tripulación, aspecto último que sí constituye una limitación por cuanto obliga a tratarla de modo que no afecte o prejuzgue el fondo del asunto sin retraso y resolver la solicitud en el plazo máximo de un mes. Sin dudas, esta es una lección concluyente de los asuntos referidos al buque M/V SAIGA.

Esta última idea se refuerza con el artículo 111 del Reglamento del Tribunal, que regula la fase escrita del procedimiento al exigir una sucinta declaración de los hechos –atento la urgencia que caracteriza al mismo– de modo que brinde sólo la información necesaria para una evaluación indispensable sobre la procedencia de la liberación del buque y la determinación de la fianza, de corresponder. La experiencia del caso central analizado resultó determinante para la aplicación de la norma señalada y en especial su párrafo 4°, que sólo autoriza la presentación de una memoria y la correspondiente contramemoria, atento la naturaleza del proceso de pronta liberación, las características y plazos máximos previstos que, en definitiva, no permiten habilitar instancias de réplica y dúplica (57).

Sin embargo, la última circunstancia no impide que en esta limitación el tribunal considere conocer todos los aspectos de fondo que resulten necesarios para fundar decisión sobre la cuestión de la liberación, aunque este estudio deba realizarse con moderación y sin perjuicio de una eventual revisión posterior al sentenciarse definitivamente el asunto por el tribunal o corte que resulte competente, tal como lo han señalado los magistrados en su orden de pronta liberación referida al M/V SAIGA (58) y que desarrollaron aún más en las siete decisiones sobre pronta liberación que llegaron a su conocimiento hasta el momento (59).

allows coastal State action in cases of threatened or actual major damage to the marine environment in straits, cannot be resorted to in the case of Article 35 (c) straits". Cfr. Mahmoudi, Said. "The Baltic Straits", David D. Caron & Nilufer Oral (eds.). *Navigating Straits. Challenges for International Law*, Leiden, Koninklijke Brill, 2014, p. 136. Para un estudio también actualizado del régimen de estrechos internacionales ver Caminos, Hugo y Cogliati-Bantz, Vincent P. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

(57) Cfr. RAO, P. Chandrasekhara y GAUTIER, Philippe (eds.), *supra* nota 13, pp. 312-315.

(58) En otras palabras, se trata de conformar una convicción suficiente cualquiera sea la decisión a adoptar. Sin embargo, nueve de los miembros del Tribunal de Hamburgo interpretaron que la carga de la prueba recaía en el Estado que solicitaba la pronta liberación del buque y su tripulación.

(59) En sentido estricto, el asunto "Chaisiri Reefer 2", presentado el 3 de julio de 2001 por Panamá contra Yemen, fue retirado de la lista de casos por acuerdo de las partes diez días más tarde, razón por la cual el Tribunal no necesitó de considerar la liberación del buque y su tripulación, debido a la aplicación del artículo 105 (2) y (3) del Reglamento. Cfr. "Chaisiri Reefer 2" (Panama v. Yemen), Order of 13 July 2001, ITLOS Reports 2001.

Por otra parte, el asunto de pronta liberación del buque M/V SAIGA obligó al tribunal a interpretar las disposiciones de su propio Reglamento interno y señalar que, según el artículo 110 –referido a la solicitud iniciada en nombre del Estado del pabellón–, este procedimiento no constituía un incidente, sino una actuación autónoma respecto del fondo del caso (60).

Asimismo, de entre las distintas lecciones del caso M/V SAIGA también es posible afirmar que las solicitudes de pronta liberación exigen el cumplimiento de tres condiciones: 1) que el Estado del pabellón del buque y el Estado de detención sean Parte de la Convención o le otorguen competencia mediante un acuerdo que contenga una cláusula que habilite su actuación (61); 2) el necesario cumplimiento de un plazo de 10 días, tal como lo prevé expresamente el artículo 292 (1) de la Convención; y 3) la nacionalidad del buque debe vincularse al Estado del pabellón. Si bien los magistrados no analizaron, en este caso, si aquélla debía ser considerada al momento de la detención o de presentarse de la solicitud, esta cuestión fue superficialmente tratada, con posterioridad, en el caso del *Grand Prince* (62).

Por otra parte, se ha sostenido que este tipo de procedimientos pudo contar con una posible intervención de otros Estados lesionados a través del ejercicio de la protección diplomática (63) respecto de los individuos de su propia nacionalidad a bordo

(60) Cfr. M/V “SAIGA” (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, para. 50. La norma en cuestión detalla las condiciones que deben cumplir los documentos a presentar por el requirente. Esta disposición, y las subsiguientes contempladas entre los artículos 111 a 114 del Reglamento, tienen como objetivo proporcionar las normas procesales necesarias para una correcta aplicación de este instituto como procedimiento independiente y autónomo que no reviste carácter incidental alguno. Cfr. RAO, P. Chandrasekhara y GAUTIER, Philippe (eds.), *supra* nota 13, pp. 305-307.

(61) Esta situación está prevista en el artículo 21 del Estatuto del Tribunal (anexo VI de la Convención).

(62) En este asunto el tribunal concluyó que el solicitante debe ser el Estado del pabellón al momento de presentarse la solicitud si ello no surge claramente de la prueba documental acompañada. Cfr. “Grand Prince” (Belize v. France), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2001, para. 93 y ss. El tribunal destacó también la importancia de asegurarse que la solicitud realizada en nombre del Estado de pabellón del buque, cumpliera con las exigencias del artículo 292 (2) de la Convención. *Ibidem*, para. 80. Sobre este punto, cabe destacar que, años más tarde, el Tribunal debió analizar una situación impensada: la creativa estrategia de confiscación, con sentencia local firme en la última instancia judicial, implementada por la Federación de Rusia en el asunto del buque *Tomimaru*. La mayoría de los magistrados afirmaron que la confiscación judicial eliminó el carácter de “detención” del buque y, con ello, el objeto de la solicitud. En palabras de esta mayoría: “A decision to confiscate eliminates the provisional character of the detention of the vessel rendering the procedure for its prompt release without object. Such a decision should not be taken in such a way as to prevent the shipowner from having recourse to available domestic judicial remedies, or as to prevent the flag State from resorting to the prompt release procedure set forth in the Convention; nor should it be taken through proceedings inconsistent with international standards of due process of law. In particular, a confiscation decided in unjustified haste would jeopardize the operation of article 292 of the Convention”. Cfr. “Tomimaru” (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2005-2007, para. 76.

(63) La protección diplomática es entendida como todo acto que el Estado realiza para obtener reparación de daños sufridos por sus súbditos en el extranjero, aunque se trata de una acción

del buque –ya que el capitán era nacional ucraniano y el resto de la tripulación estaba compuesto por miembros ucranianos y tres senegaleses (64)–, con sustento en la práctica de distintos tribunales que aceptaron este tipo de reclamos (65).

Sin embargo, creemos que ello constituye un error de estrategia y celeridad, ya que su eventual acción internacional exigiría no sólo un tribunal competente a partir del sistema previsto en el artículo 287 de la Convención, sino contar además con el agotamiento de los recursos internos del Estado demandado (66) –a tenor del artículo 44 de la resolución A/RES/56/83 del año 2001, que codificó la responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos–, requisito necesario para la admisión de un reclamo basado en la protección diplomática, de conformidad con las clásicas normas aplicables en materia de nacionalidad y su legitimación, que sólo admiten su excepción cuando no existen recursos internos razonables (67).

Lo anterior nos habilita a formular tres consideraciones: 1) el procedimiento de pronta liberación de buques permite que el Estado del pabellón considere el pedido

discrecional en el ámbito internacional, ya que carece de base jurídica para obligar al Estado, quien es el único legitimado para su renuncia aunque normalmente la protección se inicia “(...) a instancia del extranjero que alega un daño” y cuyos efectos trascienden las “(...) consecuencias del acto y omisión ilegal... causado al extranjero, el objeto de la reclamación ya no sería únicamente la reparación de ese daño, sino también la protección de ese derecho o interés cuyo titular ya no es el individuo...”. Cfr. García Amador, Francisco V. “Responsabilidad de los Estados” (Tercer informe: Responsabilidad del Estado por daños causados en su territorio a la persona o bienes de los Estados. Parte II: La reclamación internacional), *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, Vol. II, New York, United Nations, 1958, pp. 62-67. Disponible en* http://legal.un.org/ilc/documentation/spanish/a_cn4_111.pdf (consulta el 24/07/2017).

(64) Cfr. SOROETA LICERAS, Juan. *La Jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (1997-2005)*, Madrid, Dilex, 2005, p. 180.

(65) Por ejemplo, puede recordarse el famoso caso del buque “I’m Alone”, dedicado al contrabando de bebidas alcohólicas durante la época de la “Ley Seca” –vigente en los Estados Unidos entre 1920 y 1933– y hundido en alta mar por el guardacostas norteamericano “Dexter”, durante 1929. En 1935, la Comisión mixta canadiense-norteamericana determinó que EE.UU. tenía el derecho de persecución sobre el buque (iniciado dos días antes), aunque afirmó que su hundimiento no estaba justificado por la legislación norteamericana ni por ningún principio de derecho internacional de entonces. Por otra parte, decidió que no debía abonarse compensación por la pérdida del buque, pero sí reconoció 25.000 dólares estadounidenses a favor del capitán, los miembros de la tripulación, y la viuda e hijos de un miembro que pereció ahogado. Al respecto, Hugo Caminos afirma que el caso tuvo posterior relevancia al analizarse la graduación del uso de la fuerza que puede ejercerse en una persecución contra un buque que se niega a detener su navegación, tal como ocurrió en la sentencia de fondo del caso M/V SAIGA, en 1999. Cfr. CAMINOS, Hugo. ‘I’m Alone, The’, in Rüdiger Wolfrum (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press, Oxford, 2012), para. 1 y 4-5.

(66) Entendemos a los recursos internos como aquellas acciones legales que pueden interponerse ante los órganos o instancias administrativas o judiciales.

(67) Cfr. DUGARD, John. “Artículos sobre protección diplomática”, *United Nations Audiovisual Library of International Law*, disponible online en http://legal.un.org/avl/pdf/ha/adp/adp_s.pdf (consulta el 13/07/2017).

como toda una unidad y así liberar a toda la tripulación detenida (68), incluso aquellos nacionales cuyos Estados no sean Parte de la Convención de 1982, ya que se trataría de un supuesto de afectación o perjuicio directo al propio Estado solicitante que beneficia, indirectamente, a la tripulación; 2) el carácter innecesario de agotar los recursos internos, atento la propia naturaleza que posee el artículo 292 de la Convención (69); y 3) a pesar que se pueda creer que el tribunal habilitó el ejercicio de la protección diplomática en nombre de toda la tripulación, lo correcto es afirmar que se trata de una aplicación específica del artículo 292 que, en definitiva, legitima especialmente al Estado del pabellón que corresponda o en su nombre requerir la liberación de todos como una unidad, aunque limitando la legitimación, en principio, al momento de la solicitud de liberación del buque –junto con el capitán y su tripulación– y cuyo vínculo o autorización debe sostenerse durante toda la extensión del proceso.

VI. Conclusión

El desempeño del tribunal a partir de la solicitud de pronta liberación respecto del buque M/V SAIGA y su tripulación representó el primero de un total de nueve asuntos que se constituyeron como género dominante en su jurisprudencia durante los primeros diez años de actividad y cuya década concluye, precisamente, con dos procedimientos que tramitaron en forma simultánea y decididos el mismo día: los casos Tomimaru y Hoshinmaru, del año 2007 (70). A pesar de que se trata de una competencia limitada y de carácter restrictivo (71), en cuanto a la habilitación de competencia del tribunal, las

(68) Cfr. El mismo derecho fue reconocido por el Tribunal de Hamburgo al decidir el fondo del caso M/V SAIGA. En palabras del tribunal “The provisions referred to in the preceding paragraph indicate that the Convention considers a ship as a unit, as regards the obligations of the flag State with respect to the ship and the right of a flag State to seek reparation for loss or damage caused to the ship by acts of other States and to institute proceedings under article 292 of the Convention. Thus the ship, everything on it, and every person involved or interested in its operations are treated as an entity linked to the flag State. The nationalities of these persons are not relevant. Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 106. Por otra parte, se ha detectado la presencia de una práctica –aunque discutible como fuente consuetudinaria general– a partir de la legislación de distintos Estados. Por ejemplo, EE.UU. reconoce protección a los marinos extranjeros mientras prestan servicio a bordo de buques estadounidenses con regularidad. Este Estado sostiene que la única nacionalidad pertinente es la del Estado del Pabellón, siguiendo el criterio establecido por su Corte Suprema en el caso *Ross*, decidido en 1891. Cfr: DUGARD, John R. “La protección diplomática” (Quinto informe sobre la protección diplomática), Asamblea General, Documentos del 56° período de sesiones, 4 de marzo de 2004, pp. 58-59. Doc. A/CN.4/538.

(69) Esta última afirmación fue fundada por el Tribunal al señalar que el transporte marítimo moderno se encuentra caracterizado por una composición transitoria y multinacional de los tripulantes. Cfr. M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999, para. 107.

(70) Cfr. “Hoshinmaru” (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2005-2007, p. 18 y ss.; “Tomimaru” (Japan v. Russian Federation), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2005-2007, p. 74 y ss.

(71) Sohn afirma que, del análisis del artículo 292 (3) surge que el tribunal sólo conocerá la cuestión de la pronta liberación sin que ello implique juzgar el fondo del asunto ni prejuzgar sobre cualquier

solicitudes de pronta liberación de buques representan, estadísticamente, la principal vía de acceso al tribunal en sus primeros años de funcionamiento y concentra, en la actualidad, más de un tercio del total de asuntos sometidos a su conocimiento (72).

En estos asuntos el tribunal logró interpretar la Convención y su artículo 292 de un modo que, hermenéuticamente, reflejara la conciliación de los intereses estatales contrapuestos protegiendo al Estado ribereño de tener que someterse a este procedimiento cada vez que retiene a un buque, cualquiera sea la razón y; simultáneamente, operando a favor del Estado costero al presumir que su actuación era realizada de conformidad al derecho internacional.

Por otra parte, esta perspectiva balanceada también se advirtió al considerarse los planteos sobre la necesidad de un agotamiento de los recursos internos, tal como lo había planteado Guinea. En efecto, la conducta asumida por el tribunal evidenció la innecesidad de agotar aquéllos para la admisibilidad de un proceso de pronta liberación de buques y sus tripulaciones. Este aspecto puso de manifiesto que la espera de una sentencia definitiva en el ámbito interno puede constituir una dilación que desnaturalizaría la esencia del artículo 292 de la Convención (73). En otras palabras, el reconocimiento a la jurisdicción del tribunal en estos casos se presentó como un intento de establecer límites al ejercicio abusivo por parte de los Estados ribereños con fundamento en legislación interna.

Ampliando el panorama, una lectura atenta de los artículos 73, 220, 226 y 292 de la Convención nos permite especular que la situación de los “buques detenidos” por el Estado ribereño durante períodos prolongados puede causar enormes dificultades financieras para un armador y presentar reclamos entre Estados de naturaleza no-comercial, tales como aquellas cuestiones referidas a los derechos humanos de la tripulación que exijan una actuación diplomática de los Estados involucrados (74).

demanda interpuesta contra el buque, su propietario o su tripulación ante el tribunal nacional apropiado; y finalmente, que las autoridades del Estado ribereño seguirán siendo competentes para liberar el buque y su tripulación en cualquier momento. Cfr. Sohn, Louis [et al]. *Law of the Sea*, West Publishing, St. Paul, 2010, p. 507 y ss.

(72) Cfr. GODIO, Leopoldo M. A. “La pronta liberación de buques en la jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar” *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales “Ambrosio L. Gioja”*, año VI - N° IX - invierno 2012, p. 69.

(73) Este criterio fue ampliado años después por el Tribunal en los asuntos *Camouco* y *Monte Confurco*. Sin embargo, presenta un reverso cuando se advirtió que las solicitudes de pronta liberación no podían ser empleadas como un recurso contra las decisiones de tribunales locales a modo de un foro de apelación aquellas. Cfr. “Camouco” (Panama v. France), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2000, para. 58; y “Monte Confurco” (Seychelles v. France), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2000, para. 72.

(74) Cuestión puesta de manifiesto por el Juez Wolfrum en su mensaje a la Comisión de Derecho Internacional, al referirse a la labor del Relator Especial John Dugard y su quinto informe: *Diplomatic protection of ships' crews by the flag State*. Cfr. Wolfrum, Rüdiger. *Statement delivered to the International Law Commission*, Geneva, 31 IX 2008, p. 7. Disponible:

http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/ilc_geneva_31.07.08_eng.pdf (consulta el 17/10/2011).

Respecto al establecimiento de la fianza o garantía financiera, el tribunal realizó un análisis del artículo 292 y consideró, como pilar para su cuantía, la regla contenida en párrafo primero y que orienta la misma a conformar su “razonabilidad”, sin omitir el valor comercial del bien transportado (75). Posteriormente, este criterio fue confirmado por el tribunal en el asunto *Monte Confurco*, aunque aclaró que los factores que inciden en la determinación de la fianza revisten carácter inmutable, ya que poseen carácter taxativo (76). En otras palabras, son factores enunciativos que requieren una composición construida para fijar el monto de la misma.

No obstante, a fin de despejar toda duda sobre la actuación del tribunal y sus miembros en los asuntos referidos al buque M/V SAIGA, resulta útil afirmar que la comunidad internacional observaba con atención su desarrollo y resolución, ya que se encontraba en evaluación nada más –y nada menos– que el futuro prestigio del tribunal. A juzgar por los acontecimientos posteriores, entendemos que estos casos instauraron un aura de reputación impecable para el tribunal que, a juzgar por los acontecimientos posteriores, demostró estar a la altura de un desafío cuya solución, decidida dentro de los parámetros y límites de la Convención, encontró una recepción positiva en la opinión de los Estados parte.

Un ejemplo de esta última afirmación es el incremento de Estados partes que han optado por el tribunal en las declaraciones efectuadas de conformidad con el artículo 287 de la Convención que supera al número de cuarenta elecciones, situándose incluso por encima de la CIJ y la opción de arbitraje especial prevista en el anexo VII de la Convención (77). Nuestra valoración adquiere particular relevancia si consideramos que, parafraseando a Oxman, el sistema de solución de controversias dispuesto en la Parte XV de la Convención no podía revestir carácter perfecto y elegante, ya que las delegaciones debieron negociar la acomodando sus intereses con el propósito de poder ratificarla (78).

(75) M/V “SAIGA” (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 1997, para. 76 y 82-84. En el caso *Camouco*, el tribunal aclaró que la valuación del buque, por sí mismo, no constituye un factor único y decisivo para la determinación de la fianza o garantía financiera y que la evaluación de la razonabilidad exige para su relevancia: la gravedad del supuesto delito, las penas impuestas o que pueden imponerse conforme a las leyes del Estado costero, el valor del buque detenido y de la carga incautada, y el monto de la fianza dispuesta por el Estado de detención. Cfr. “Camouco” (Panama v. France), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2000, para. 67 y 69.

(76) “Monte Confurco” (Seychelles v. France), Prompt Release, Judgment, ITLOS Reports 2000, para 75.

(77) Fuente: http://www.un.org/depts/los/settlement_of_disputes/choice_procedure.htm (consulta el 30/07/2017).

(78) En palabras de Bernard H. Oxman “If States had no intention of being bound by the procedures, they might have happily permitted leading scholars to fashion a perfect and elegant dispute settlement regime... But because all States were negotiating with a view to producing a Convention that they could ratify, they insisted, quite rightly, on accommodation of their important interest”. Cfr. Oxman, Bernard H. “The Rule of Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *European Journal of International Law*, Vol. 7, Issue 3, 1996, p. 367.

En conclusión, la sólida y eficaz actuación del tribunal (79) en los asuntos “Saiga” resultó un antecedente cuya elaboración jurisprudencial e impacto trascendió, en efecto, a otras cortes y tribunales como la CIJ, cooperando a un mejor conocimiento de la Convención, arrojando luz sobre su construcción, contenidos y límites.

VII. Bibliografía

- ADEDE, Andrónico O. *The system for settlement of disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1987.
- AKL, Joseph P. “Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea in Prompt Release Proceedings”, Holger P. Hestermeyer, Doris König, Nele Matz-Lück, Volker Röben, Anja Seibert-Fohr, Peter-Tobias Stoll and Silja Vöneky (eds.). *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2012, pp. 1591-1614.
- ANDERSON, David, H. ‘Prompt Release of Vessels and Crews’, in Rüdiger Wolfrum (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press, Oxford, 2012).
- CAMINOS, Hugo. “El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: Algunas consideraciones sobre su Jurisdicción y Procedimiento”, en *Primer Encuentro de Cortes Internacionales y Regionales de Justicia en el Mundo en celebración de los Cien Años de la Corte Centro Americana de Justicia*. Managua 4 y 5 de octubre 2007. Disponible en: www.itlos.org (consulta el 23/06/2017).
- ‘I’m Alone, The’, in Rüdiger Wolfrum (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press, Oxford, 2012).
- CAMINOS, Hugo y COGLIATI-BANTZ, Vincent P. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.
- DUGARD, John R. “La protección diplomática” (Quinto informe sobre la protección diplomática), Asamblea General, Documentos del 56° período de sesiones, 4 de marzo de 2004, pp. 58-59. Doc. A/CN.4/538.
- “Artículos sobre protección diplomática”, *United Nations Audiovisual Library of International Law*, disponible online en http://legal.un.org/avl/pdf/ha/adp/adp_s.pdf (consulta el 13/07/2017).
- ESPALIÚ BERDUD, Carlos. “Las solicitudes de pronta liberación de buques y de sus tripulaciones ante la Corte Internacional de Justicia: compatibilidad del artículo 292 de la CNUDM y los textos reguladores de la actividad de la Corte”, *Revista de Estudios Jurídicos* n° 2 8/2008 (Segunda Época).
- GARCÍA AMADOR, Francisco V. “Responsabilidad de los Estados” (Tercer informe: Responsabilidad del Estado por daños causados en su territorio a la persona o bienes de los Estados. Parte II: La reclamación internacional), *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, Vol. II, New York, United Nations, 1958.

(79) Cfr. REY ANEIRO, Adela. “La liberación inmediata de buques y sus tripulaciones (art. 292 de la CNUDM). La inauguración de la actividad jurisprudencial del tribunal internacional del derecho del mar”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, ISSN 1138-039X, N° 3, 1999, p. 688.

- GODIO, Leopoldo M. A. “El Derecho del Mar”, en Ricardo Arredondo (dir.). *Manual de Derecho Internacional Público*, Buenos Aires, La Ley, 2012, pp. 523-558.
- “La pronta liberación de buques en la jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar” *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales “Ambrosio L. Gioja”*, Año VI - N° IX - invierno 2012, pp. 61-79.
- GONZÁLEZ NAPOLITANO, Silvina S. “La importancia de las medidas provisionales en las controversias relativas a la pesca” en Ángela del Vecchio (ed.), *La gestión de los recursos marinos y la cooperación Internacional: actas del seminario, Santiago de Chile, 22-23 de marzo 2004*, Instituto Italo-Latino Americano, Roma, 2006, pp. 169-175.
- HORNA, Ángel. “Apuntes acerca del Tribunal Internacional del Derecho del Mar: ¿Hamburgo v. La Haya?”, *Agenda Internacional*, Año XIV, N° 25, 2007, pp. 131-148.
- JUSTE RUIZ, José. “La Solución de controversias en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, en Valentín E. Bou Franch (coord.). *Nuevas controversias internacionales y nuevos mecanismos de solución*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2005, pp. 327-383.
- KOH, Tommy B. “A Constitution for the Oceans”, *The Law of the Sea - Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*, New York, United Nations, 1983.
- MAHMOUDI, Said. “The Baltic Straits”, David D. Caron & Nilufer Oral (eds.), *Navigating Straits. Challenges for International Law*, Leiden, Koninklijke Brill, 2014.
- OXMAN, Bernard H. “The Rule of Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *European Journal of International Law*, vol. 7, Issue 3, 1996, pp. 353-371.
- “The M/V ‘Saiga’ (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) ITLOS Case No. 1”, *American Journal of International Law*, vol. 92, Issue 2, 1998, pp. 278-282.
 - “The Tomimaru Case: Confiscation and Prompt Release”, conference in *A Half-Century after the Geneva Conventions*, INHA Ocean Law Centre, INHA University and the Law of the Sea Institute, University of California at Berkeley. Seoul, Korea, October 17, 2007.
- OXMAN, Bernard H. y Cogliati-Bantz, Vincent P. “The ‘Camoucs’ (Panama v. France) (Judgment). ITLOS Case No.5”, *American Journal of International Law*, vol. 94, N° 4, October 2000, pp. 713-721.
- RAO, P. Chandrasekhara. “ITLOS: The First Six Years”, *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, vol. 6, 2002, pp. 183-288.
- ‘International Tribunal for the Law of the Sea’, in Rüdiger Wolfrum (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press, Oxford, 2012).
- RAO, P. Chandrasekhara y GAUTIER, Philippe (eds.). *The Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea: A Commentary*, Leiden, Martinus Nijhoff, 2006.
- REY ANEIROS, Adela. “La liberación inmediata de buques y sus tripulaciones (art. 292 de la CNUDM). La inauguración de la actividad jurisprudencial del tribunal internacional del derecho del mar”, *Anuario da Faculdade de Dereito da Universidade da Coruña*, ISSN 1138-039X, N° 3, 1999, pp. 679-690.

ROMANO, Cesare. "The Southern Bluefin Tuna Dispute: Hints of a World to Come... Like It or Not", *Ocean Development & International Law*, 32, 2001, pp. 313-348.

SOHN, Louis [et al]. *Law of the Sea*, West Publishing, St. Paul, 2010.

SOROETA LICERAS, Juan. *La Jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (1997-2005)*, Madrid, Dilex, 2005, p. 180.

TREVISANUT, Seline. "The Excessive of Administrative Functions by ITLOS: A comment on Prompt Release Cases", Nerina Boschiero, Tullio Scovazzi, Cesare Pitea and Chiara Ragni (eds.), *International Courts and the Development of International Law: Essays in Honour of Tullio Treves*, Springer, 2013, pp. 311-323.

WOLFRUM, Rüdiger. *Statement delivered to the International Law Commission*, Geneva, 31 July 2008.