



ASIGNATURA “DERECHO” (2025)



ACLARACIÓN

MAR TERRITORIAL	ZONA CONTIGUA	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA	PLATAFORMA CONTINENTAL
Derecho exclusivo de pesca y de explotación del fondo y subsuelo Derecho exclusivo de cabotaje y adopción de leyes en materia de navegación, sanidad, tarifas aduaneras e inmigración	Libertad de navegación, pero no concede derecho de pesca. El Estado funciones de control y fiscalización a buques extranjeros para prevenir infracciones en el mar territorial (combatir narcotráfico)	Derecho de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración recursos naturales vivos y no vivos de las aguas subyacente al lecho y del lecho y subsuelo del mar	Derecho de soberanía pleno respecto de la exploración y explotación de los recursos naturales Derecho para autorizar y regular las perforaciones que se realizan en su PC, como también derecho exclusivo de autorizar la instalación de islas artificiales y otras estructuras sobre ellas

RECAPITULACIÓN

1. El DIM es la sección del Derecho Internacional Público que regula las relaciones internacionales en el medio marítimo y acuático, así como su explotación. Lo hace mediante normas escritas y no escritas.
2. Las fuentes del DIM son: Los TTII, Costumbre internacional, jurisprudencia y doctrina.
3. Antecedentes históricos del DIM:
 - 1945: Declaración Presidente TRUMAN (PC).
 - 1947: Declaración Pdte. González Videla declara existencia 200 MM.
 - Origen CONVEMAR: Conferencias sobre el D° del Mar.
4. Los 2 tribunales relacionados con el DIM son la CIJ de la Haya y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
5. La CONVEMAR establece un orden jurídico para los mares y océanos, facilitando la comunicación internacional y promoviendo el uso pacífico de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos.

RECAPITULACIÓN

6. **Línea de Base:** Línea imaginaria que permite medir los espacios marítimos.
7. **Espacios Marítimos:** Divisiones ficticias de los océanos y mares con el fin de establecer una regulación internacional, fijando derechos y deberes para los Estados Ribereños y terceros Estados.
8. **Aguas interiores:** Al interior de la línea de base, en ella el Estado Ribereño es plenamente soberano. (Bahías, puertos).
9. **Mar territorial:** Corresponde a las 12 millas marítimas contadas desde la línea de base. El E° posee derechos exclusivos de pesca, explotación del fondo del mar, subsuelo, espacio aéreo y cabotaje.
10. **Paso Inocente:** Derechos de los otros Estados para pasar por el Mar territorial. Debe ser rápido e ininterrumpido.

RECAPITULACIÓN

11. Zona Económica Exclusiva: Área situadas mas allá del Mar Territorial y la Zona contigua

- **Derecho E° Ribereño:**

Exploración, explotación, conservación y administración recursos vivos y no vivos, investigación científica y establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.

- **Derechos 3ros Estados:**

Libertad de navegación, Libertad de sobrevuelo y libertad para tender cables y tuberías.

ALTA MAR



CONCEPTO

- “Aquella parte de los océanos no sujeta a la soberanía de ningún Estado, que esta abierta al uso común de todas las naciones”. (abogada Francisca Möller).
- “Se entenderá por altamar la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado”.
- Fue tratada por primera vez en la 1ª Conferencia sobre el Derecho del Mar (1958, Ginebra).
- Regulada en la Parte VII de la COVEMAR.

|

PRINCIPIOS

1. Abierta a TODOS los Estados (Ribereños y sin Litoral).
2. Uso EXCLUSIVAMENTE pacífico.
3. NINGÚN Estado podrá someter cualquier parte de la Alta mar a su soberanía.
4. TODOS los Estados tienen el derecho que los buques que enarboles su pabellón naveguen en alta mar.

FACULTADES

1. Libertad de Navegación.
2. Libertad de Sobrevuelo.
3. Libertad para tender cables y tuberías submarinas.
4. Libertad para construir islas artificiales y otras instalaciones.
5. Libertad de Pesca.
6. Liberta de Investigación científica.

LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

1. Los Estados deben ejercer de manera efectiva la jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón nacional en cuestiones administrativas, técnicas y sociales.
2. Mantener un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón. (Art. 15 D.L. N°2.222).
 - Ver Arts. 10 a 13 D.L. N°2.222, Ley de Navegación.
3. Ejercer su jurisdicción sobre los mismos y sobre su tripulación.
4. Tomar medidas para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a la construcción, equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques, la dotación, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, prevención de abordajes etc.

PESCA EN LA ALTA MAR

TODOS los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en altamar

Limitaciones (Art. 116 CONVEMAR)

1. Tratados internacionales sobre la materia.
2. Derechos y deberes en la CONVENMAR (ART. 63, N°2).
3. Norma sobre conservación y administración de recursos vivos en la alta mar.

DEBER DE ASISTENCIA

(Art. 98 CONVERMAR)

1. Los Estados están obligados a asegurar la asistencia en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para su buque, tripulación o pasajeros
2. Prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer.
3. Dirigirse a toda velocidad posible a auxiliar a las personas que estén en peligro.
4. Prestar auxilio en caso de abordaje al otro buque, su tripulación y pasajeros.

PIRATERÍA

1. Buques o aeronaves privados destinados a cometer, por las personas a cuyo mando efectivo se encuentran y con un propósito personal, actos ilegales de violencia, de detención o de depredación contra un buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos.

Art. 101° CONVEMAR.

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes: a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata; c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.

Resolución OMI A 922, 2001.

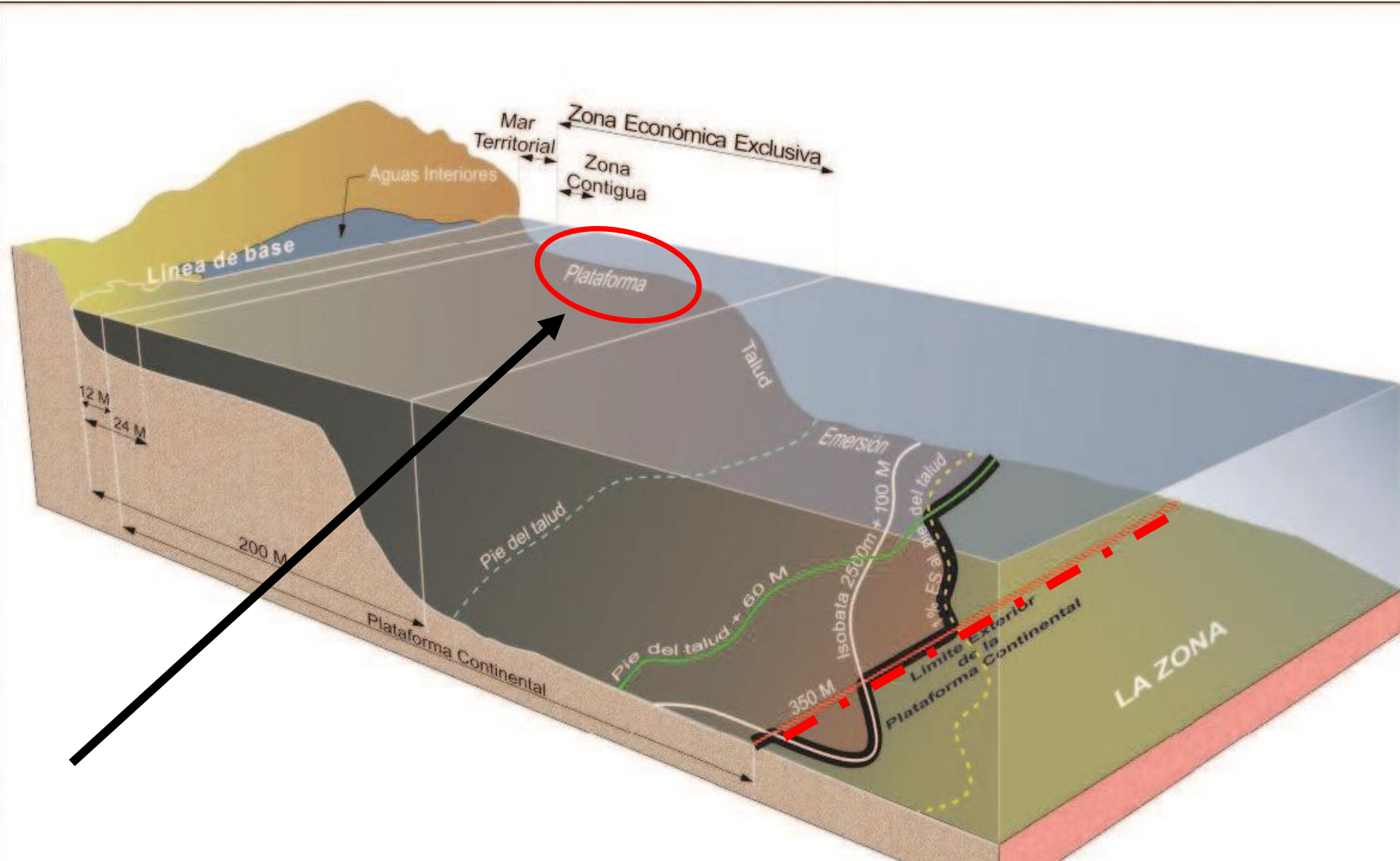
*“2.1 **"Piratería"** es todo acto ilícito definido en el artículo 101* de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982”.*

*“2.2 **"Robos a mano armada perpetrados contra los buques"** son cualesquiera actos ilícitos de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de "piratería", dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de la jurisdicción de un Estado respecto de tales delitos”.*

No debe ser confundida con Terrorismo, que es la ejecución de actos violentos con el fin de obtener efectos políticos a través del terror.

JURISDICCIÓN PENAL EN CASO DE ABORDAJE U OTRO ACCIDENTE

Los procedimientos penales o disciplinarios deberán iniciarse antes las autoridades judiciales o administrativas del Estado del Pabellón o de aquel que dichas personas sean nacionales.



PLATAFORMA CONTINENTAL

CONCEPTO

“Se puede decir que esas áreas, aunque cubiertas por el agua, son una prolongación o continuación de su territorio, una prolongación de este bajo el mar”

Art. 76 CONVEMAR

1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

DERECHOS

1. Otorgan SOBERANÍA a los efectos de exploración y explotación de los recursos naturales.
2. Son EXCLUSIVOS. Si el Estado no explora o explota los recursos, nadie puede emprender estas actividades.
3. Son INDEPENDIENTES de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.
4. NO AFECTAN la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

PLATAFORMA CONTIENTAL EXTENDIDA

ANEXO II, ART 4 CONVEMAR

“ El Estado ribereño que se proponga establecer, de conformidad con el artículo 76, el límite exterior de su plataforma continental más allá de 200 millas marinas presentará a la Comisión las características de ese límite junto con información científica y técnica de apoyo lo antes posible, y en todo caso dentro de los 10 años siguientes a la entrada en vigor de esta Convención respecto de ese Estado. El Estado ribereño comunicará al mismo tiempo los nombres de los miembros de la Comisión que le hayan prestado asesoramiento científico y técnico”.

COMISIÓN DE LÍMITES DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

(ANEXO II CONVEMAR)

▪ **FUNCIONES:**

1. Examinar los datos e información presentado por los Estados ribereños respecto de los límites exteriores de la plataforma continental cuando ésta se extienda más allá de 200 millas marinas y hacer recomendaciones.
2. Prestar asesoramiento científico y técnico, previa solicitud, al Estado Ribereño interesado, durante la preparación de los datos.

▪ **INTEGRANTES:**

21 miembros, expertos en geología, geofísica o hidrografía, elegidos por los Estados Partes en esta Convención entre sus nacionales, asegurándose una representación geográfica equitativa, quienes prestarán sus servicios a título personal.

EXPLICACIÓN

- **Decreto Supremo N° 164** del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 14 de septiembre de **2007**, se creó el Comité Nacional de la Plataforma Continental.

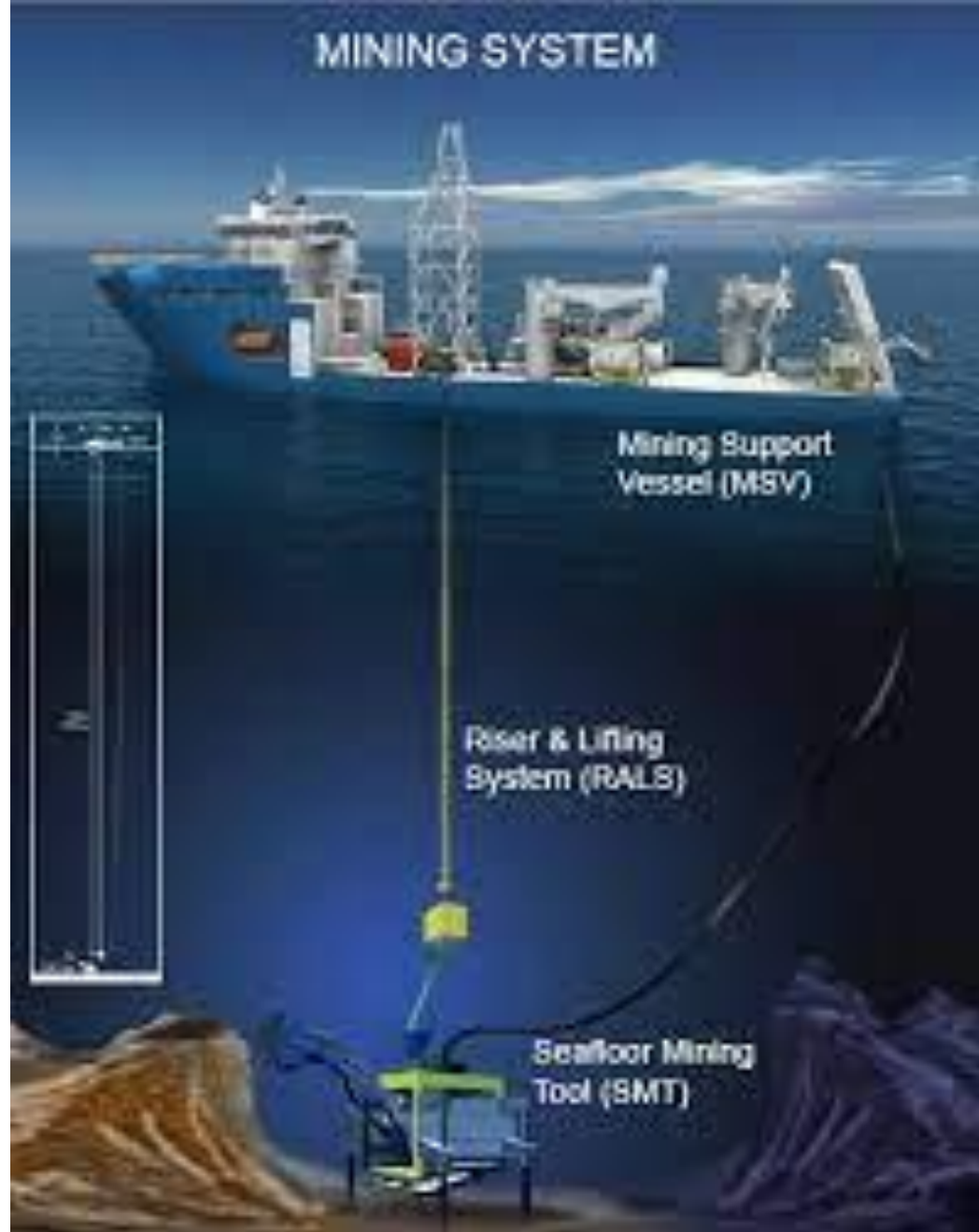
“Artículo primero.- Créase el Comité Nacional de la Plataforma Continental con el objeto de asesorar al Ministro de Relaciones Exteriores y servir de instancia de coordinación entre los distintos organismos del Estado vinculados a los espacios marítimos, con el objeto de reunir los antecedentes científicos y técnicos relativos a la plataforma continental chilena y su extensión conforme lo establece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.”

- El 08/05/2009 Chile presentó un informe preliminar, proyección PC sobre:
 1. Isla de Pascua y Salas y Gómez.
 2. Archipiélago Juan Fernández.
 3. Isla San Félix y San Ambrosio.
 4. Península de Taitao.
 5. Territorio Chileno Antártico.

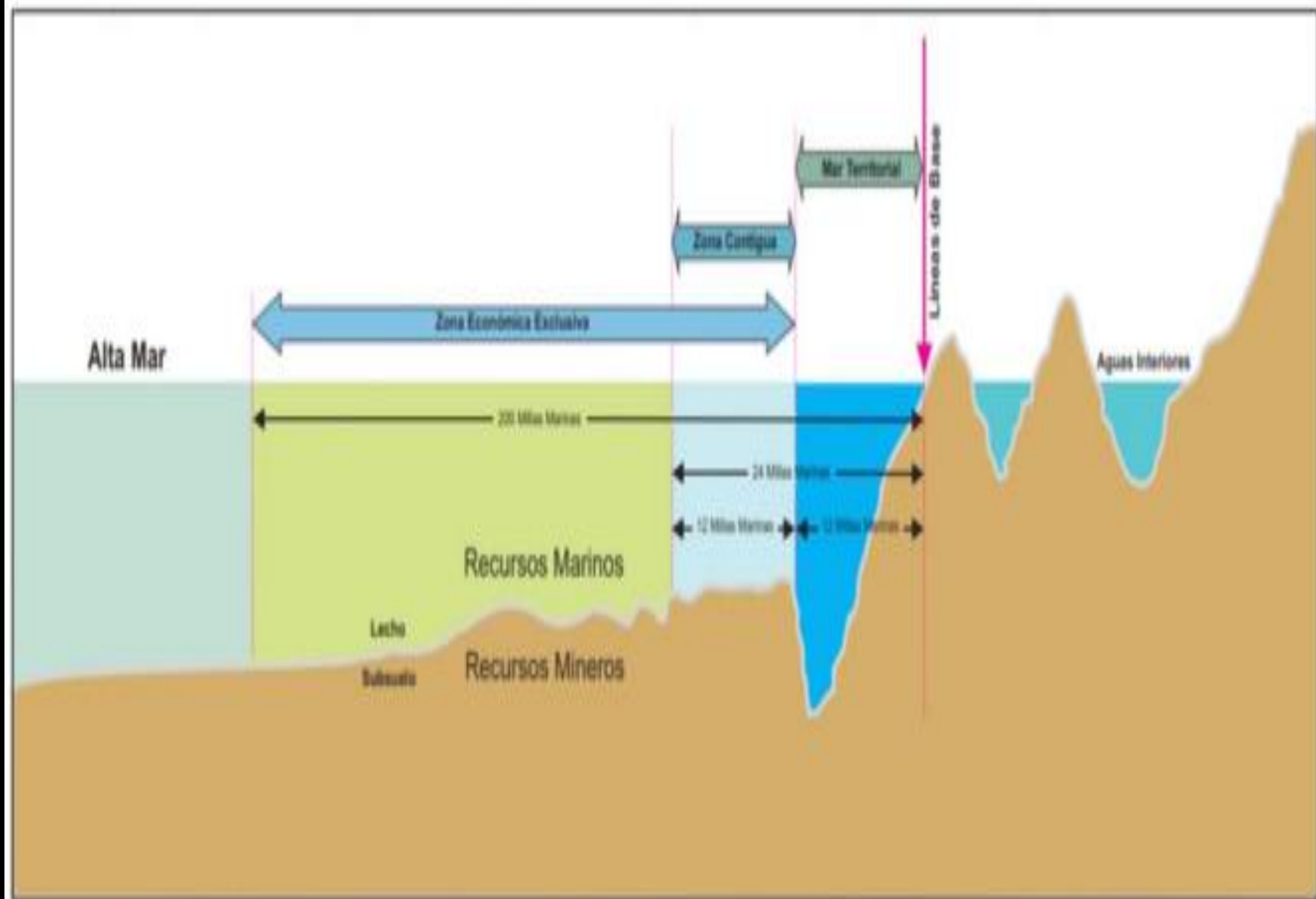
EXPLICACIÓN

- ❑ **21/12/2020:** Presentación completa respecto de **Rapa Nui** y Salas y Gómez.
- ❑ **28/2/2022:** Presentación de Chile respecto del Territorio Antártico.





“LA ZONA”



EXPLICACIÓN

1. Son los fondos marinos y sus subsuelos FUERA de los límites de toda jurisdicción nacional, que nos es plataforma continental (mas allá de las 200 o 350 MM)
2. Es uno de los dos grandes aportes hechos por la CONVEMAR al desarrollo del Derecho del Mar.
3. El *17 de diciembre de 1970: Declaración de Principios en que los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional, así como los recursos, constituyen patrimonio común de la Humanidad.*
4. **Dato:** Se estima que las reservas submarinas de níquel son superiores en cuatro veces y media a las de tierra; las de cobalto nueve veces superiores y las de manganeso, dos veces y media más abundantes.

PRINCIPIOS

1. La zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad.
2. Ningún Estado puede reivindicar derechos soberanos sobre parte alguna de la zona o sus recursos.
3. Ningún Estado, PN y PJ puede apropiarse de parte alguna de las zonas o sus recursos.
4. Los derechos sobre los recursos existentes en la zona pertenecen a toda la humanidad.
5. Las actividades realizadas en la zona (exploración y explotación) van en beneficio de toda la humanidad, tomando en cuenta especialmente las necesidades de los países en vías de desarrollo.
6. Los Estados deben tener un comportamiento en interés de mantener la paz, seguridad, fomento y cooperación internacional y comprensión mutua.
7. La zona esta abierta exclusivamente para ser usada pacíficamente

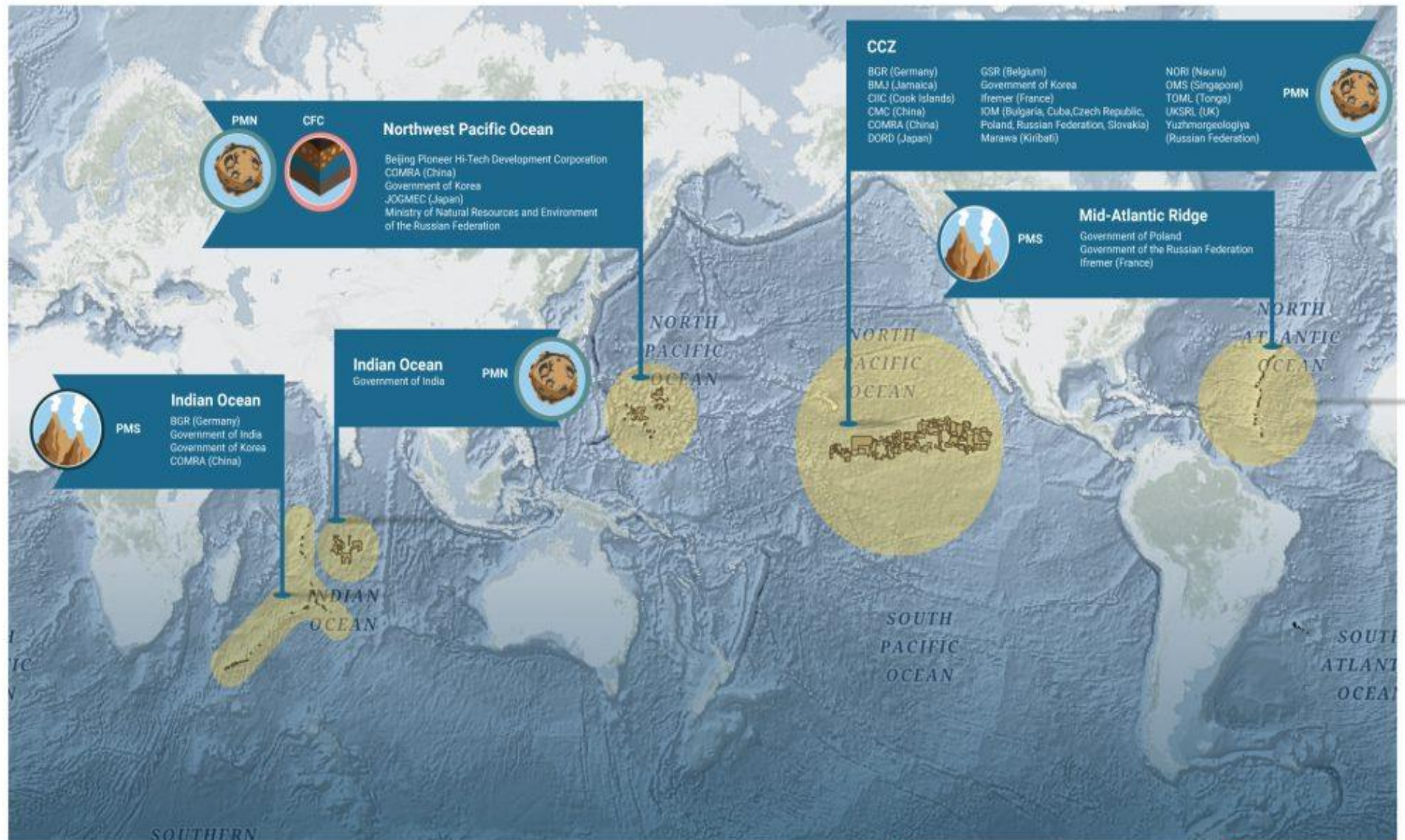
AUTORIDAD INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS

1. Es la organización a través de la cual los Estados de la CONVEMAR organizan y controlan todas las actividades relacionadas con los recursos minerales en la Zona en beneficio de la humanidad en su conjunto, para lo cual deberá garantizar la protección efectiva del medio marino de los efectos nocivos que puedan surgir de las actividades relacionadas con los fondos marinos.
2. Tiene su sede en **Jamaica** y todos los Estados Partes en la Convención son *ipso facto* miembros de la Autoridad.
3. Hace 10 años se está trabajando en un Código Minero, el cual regulará la explotación de los minerales existentes en las profundidades marinas y en las zonas fuera de las jurisdicciones nacionales.
4. Actualmente ningún Estado tiene licencia de explotación para operar en aguas internacionales
5. A la fecha la AIFM ha celebrado 31 contratos por 15 años con 22 contratistas.

ANEXO III, ART. 4 CONVEMAR

“4. El Estado o los Estados patrocinantes estarán obligados, con arreglo al artículo 139, a procurar, en el marco de sus ordenamientos jurídicos, que los contratistas patrocinados por ellos realicen sus actividades en la Zona de conformidad con las cláusulas de sus contratos y con las obligaciones que les incumban en virtud de esta Convención. Sin embargo, un Estado patrocinante no responderá de los daños causados por el incumplimiento de sus obligaciones por un contratista a quien haya patrocinado si ha dictado leyes y reglamentos y adoptado medidas administrativas que, en el marco de su ordenamiento jurídico, sean razonablemente adecuados para asegurar el cumplimiento por las personas bajo su jurisdicción”





The areas explored are in the CCZ, the Indian Ocean, the Mid-Atlantic Ridge and the Northwest Pacific Ocean.

ÓRGANOS DE LA A.I.F.N.

- 1. Asamblea:** La integran todos los estados partes con un representante.
 - Previa adopción por el Consejo, aprueba las normas, reglamentos y procedimientos que la ISA pueda establecer, sobre la prospección, exploración y explotación en el Área.
 - Examina informes de otros órganos, en particular el informe anual del Secretario General sobre el trabajo de la ISA.
- 2. Consejo:** esta compuesto por 36 miembros elegidos por la Asamblea y organizados en 5 cámaras.
- 3. Secretaría:** compuesta por un Secretario General elegido por la Asamblea por recomendación del Consejo, por 4 años.
- 4. La Empresa:** es el encargado de realizar las actividades en la zona (transporte, tratamiento y comercialización minerales).

Investigación Científica Marina en la Zona.

1. Solo con fines pacíficos.
2. Se realizará con métodos y medios científicos adecuados compatibles con la Convención.
3. No interferirá injustificadamente con otros usos legítimos del mar.
4. Se respetarán todos los reglamentos pertinentes dictados en conformidad con la Convención.
5. Estas actividades no constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino y sus recursos.
6. Los Estados y las OI fomentarán la cooperación internacional para la investigación científica con fines pacíficos.

Recursos genéticos marinos (RGM)

El material genético de los organismos marinos puede beneficiar a la humanidad de diversas maneras, por ejemplo, a través de la medicina. El nuevo acuerdo exige una distribución justa y equitativa de esos beneficios.

Instrumentos de ordenación basados en zonas específicas (ABMT)

Se incluyen las áreas marinas protegidas que, una vez implementadas, pueden regular la actividad humana en zonas específicas de altamar y contribuir a alcanzar los objetivos mundiales de conservación del océano.

Cuestiones transversales:

Algunos elementos son transversales a los cuatro componentes, como las disposiciones que establecen la infraestructura institucional que implementará el acuerdo una vez que entre en vigor.

Estas evaluaciones, junto con las normas y directrices, pueden ayudar a garantizar que las actividades humanas previstas que ocurren en altamar tengan un impacto mínimo sobre la fauna y los ecosistemas.

Evaluaciones de impacto ambiental (EIA)

Desarrollo de capacidades y transferencia de tecnología marina (CBTMT)

Para apoyar la implementación del acuerdo por parte de los países en desarrollo, el tratado incluye disposiciones que facilitan el intercambio de conocimientos, información y tecnología entre los países. Esto, a su vez, debería facilitar el acceso a las zonas de altamar y su uso sostenible.

ACUERDO SOBRE LA BIODIVERSIDAD MARINA DE LAS ZONAS FUERA DE LA JURISDICCIÓN NACIONAL





LOS ESTRECHOS

Definición N°1

Son vías marítimas de una relativa angostura que corren entre tierras enfrentadas y comunican diversas áreas acuáticas: Alta Mar, ZEE, Mar Territorial.

Definición N°2

“Paso angosto comprendido entre dos tierras y por el cual se comunica un mar con otro” (RAE).

ELEMENTOS DE LOS ESTRECHOS DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

1. **GEOGRÁFICO:**

- Debe ser un paso natural y no artificial.
- Constituir una contracción de mar, separar dos espacios terrestres, sean dos continentes, un continente y una isla o dos islas.
- Servir de unión a dos zonas de alta mar.

2. **FUNCIONAL:**

Utilizarse para la navegación internacional.

3. **JURÍDICO:**

Se refiere a su naturaleza de mar.

REGÍMENES DE NAVEGACIÓN APLICABLES A LOS ESTRECHOS DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

El régimen dependerá del **espacio marítimo** que una. 3 alternativas:

1. Paso en tránsito.
2. Paso inocente sin suspensión.
3. Convenciones de larga data, sin distinción.

PASO EN TRÁNSITO

Art 38° CONVEMAR

“2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado”.

EJEMPLOS

ESTRECHO GIBRALTAR



Une mar méditerranéenne avec l'océan Atlantique

ESTRECHO ORMUZ



Une le golfe Persique avec le golfe d'Oman

OBLIGACIONES DE LOS BUQUES DURANTE EL PASO EN TRÁNSITO (Art 39°)

1. Avanzar sin demora.
2. Abstención de amenaza o uso de la fuerza.
3. Observar prácticas para la seguridad en el mar, evitando contaminación.
4. Las aeronaves deben observar el Reglamento de la OACI. (Org. de Aviación Civil Internacional).

DEBER ESTADO RIBEREÑO DE ESTRECHOS (Art 44° CONVERMAR)



PUEDE

1. Dictar normas para la seguridad de la navegación y para el control de la contaminación.
2. Prohibir la pesca.
3. Establecer normas para controlar inmigración, ingreso de mercaderías y salubridad.



NO PUEDE

Obstaculizará el paso en tránsito, informando cualquier peligro.

PASO INOCENTE SIN SUSPENSIÓN (Art. 45° CONVEMAR)

- 1.- Estrecho formado por una isla de un Estado Ribereño del estrecho y su territorio continental, existiendo del otro lado de la isla una ruta de alta mar o que atraviesa una ZEE.

Estrecho de Mesina



- PASO INOCENTE SIN SUSPENSIÓN (Art. 45° CONVEMAR)

2.- Estrecho situado entre una parte de alta mar o ZEE y el Mar territorial de otro Estado.

ESTRECHO DE TIRÁN



- PASO INOCENTE SIN SUSPENSIÓN (Art. 45° CONVEMAR)

3.- Estrecho utilizados para la navegación internacional por los que pasa una ruta de altamar o que atraviesa una ZEE igualmente conveniente.

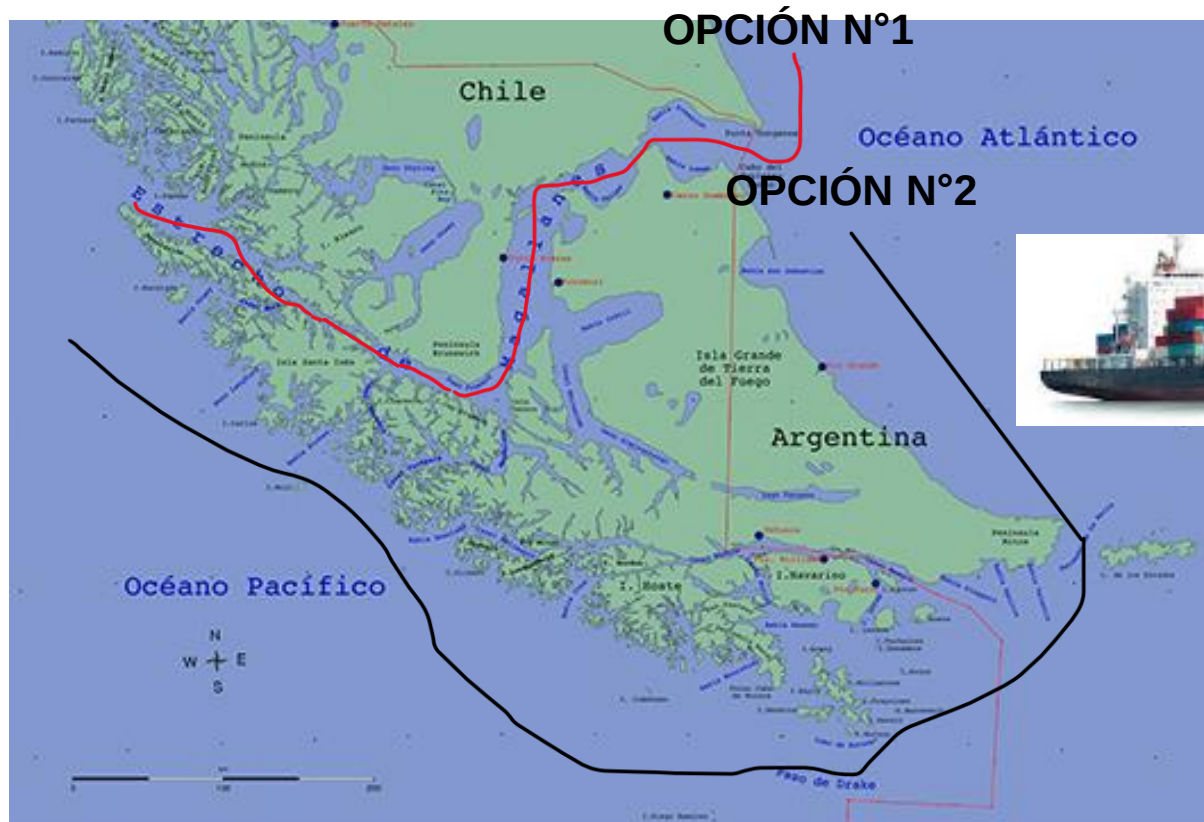
ESTRECHO DE FLORIDA



- PASOS REGULADOS TOTAL O PARCIALMENTE POR CONVENIOS INTERNACIONALES

Estos estrechos **NO** están regulados por la CONVEMAR.

ESTRECHO DE MAGALLANES



ESTRECHO DE MAGALLANES

1. Pertenece en su totalidad a Chile.
2. Se encuentra situado en la zona austral de Chile, Región de Magallanes.
3. Su largo es de 573 Kms , uniendo al Océano Pacífico con el Atlántico.
4. Está sometido a un régimen especial de libre navegación y neutralización establecido por el artículo 5 del Tratado de Límites entre Chile y Argentina de 1881.

Artículo 5°

“El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las Naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad no se construirán en las costas fortificaciones ni defensas militares que puedan contrariar ese propósito”.

Limitaciones del artículo 5º del Tratado de 1881

Obligaciones que asumió Chile :

1. Libre navegación por el Estrecho: Chile asegura allí la libre navegación, sin renunciar a sus derechos soberanos de autodefensa.
2. Neutralización del mismo: Esta neutralización pretende asegurar en tiempos de guerra, el tráfico de los neutrales y beligerantes en el Estrecho.
3. De acuerdo al principio de legítima defensa, si Chile interviene en una guerra, podría incluso suspender el paso por el Estrecho, puesto que existe otro medio de comunicación, el Mar de Drake.

Prohibición de fortificar sus costas

La no fortificación rige sólo en cuanto puede contrariar el doble propósito conjunto de mantener la libre navegación y la neutralización y de no afectar el tráfico mercantil internacional. **No supone la indefensión de nuestro país.**

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD ENTRE CHILE Y ARGENTINA

Artículo 10°. La República Argentina y la República de Chile acuerdan que en el término oriental del Estrecho de Magallanes, determinado por Punta Dungenes en el Norte y Cabo del Espíritu Santo en el Sur, el límite en sus respectivas soberanías será la línea recta que una el “Hito Ex-Baliza Dungenes”, situado en el extremo de dicho accidente geográfico, y el “Hito I Cabo del Espíritu Santo” en Tierra del Fuego.

La línea de delimitación anteriormente descrita queda representada en la Carta N° II anexa.

La soberanía de la República Argentina y la soberanía de la República de Chile sobre el mar, suelo y subsuelo se extenderán, respectivamente, al Oriente y al Occidente de dicho límite.

La delimitación aquí convenida en nada altera lo establecido en el Tratado de Límites de 1881, de acuerdo con el cual el Estrecho de Magallanes está neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones en los términos que señala su Artículo V.

La República Argentina se obliga a mantener, en cualquier tiempo y circunstancias, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expedita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el Estrecho de Magallanes.

Artículo 11°. Las Partes se reconocen mutuamente las líneas de base rectas que han trazado en sus respectivos territorios.

Artículo 10º del Tratado de Paz y Amistad de 1984





BUQUES DE GUERRA

CONCEPTO (Art. 29 CONVEMAR)

“Para los efectos de esta Convención, se entiende por “buques de guerra” todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares”.

REQUISITOS

1. Pertenecer a las FFAA de un Estado.
2. Llevar los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad.
3. Estar al mando de un oficial designado por el Gobierno de ese Estado.
4. Su nombre aparece en el escalafón de oficiales o equivalente.
5. Su dotación se somete a la disciplina de las FFAA.

Si falta uno de estos requisitos no estamos frente a un buque de guerra según la CONVEMAR.

Si cumple con los requisitos es importante por las inmunidades y actividades que desarrolla. Son los únicos que desarrollan operaciones militares y de guerra marítima.

ROL DE LOS BUQUES DE GUERRA

1. Derecho de visita (Art. 110 CONVEMAR).
2. Derecho de persecución (Art. 111, N°5 CONVEMAR).
3. Apresamiento buques piratas. (Art. 105 y 107 CONVEMAR)
4. Facultades relacionadas con la protección y preservación del medio marino sobre buques extranjeros (Art. 224 CONVEMAR).
5. Facultad para perseguir trafico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.
6. Otras facultades, protocolo de Palermo para adoptar medidas contra buques sospechoso de tráfico de inmigrantes.

CLASIFICACIÓN BUQUES DE GUERRA

1. **Buques de combate:** Portaviones, cruceros, destructores, submarinos, lanchas misileras, entre otras
2. **Buque de apoyo:** Presta apoyo de combate o logístico a las fuerzas de combate. (Ej: barcasas, petroleros, buques hospitales).

Chile: Petrolero: Araucano y Montt
Barcaza: Chacabuco y Rancagua
Hospital: Cirujano Videla

3. **Buques Auxiliares:** Colaboración a las tareas que realiza la Armada

Chile: Buque científico: Cabo de Hornos.
Buque Escuela: Esmeralda.
Remolcador: Janequeo.

4. **Artefactos Navales:** Artefactos flotantes, sin propulsión propia (Ej: Diques, grúas pontones)

INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA

Inmunidad es distinto de impunidad

Al gozar de inmunidad:

- No pueden ser detenidos o registrados.
- Están exentos de tributación extranjera
- Incluyen la protección de identidad del persona la a bordo.
- Son inviolables.

Art. 31° CONVEMAR

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

ESTATUTO JURÍDICO DE LA TRIPULACIÓN Y PASAJEROS

1. Representan la soberanía estatal.
2. Mientras permanezcan a bordo los pasajeros y la tripulación están a cargo del Comandante.
3. Ninguna autoridad puede subir a bordo del buque de guerra sin la autorización del Comandante.

PIRATERÍA

Regulación: Art. 100° (deber de cooperación) y 101° de la CONVEMAR (definición).

Requisitos:

1. Solo puede ser cometidos por buques o aeronaves privadas.
2. Actos ilegales deben cometerse con fines privados, no deben ser públicos ni políticos.
3. Por un acto de piratería pierde la protección del país cuyo pabellón en otras circunstancias podrían enarbolar.
4. Puede cometerse en o aguas internacionales o espacio aéreo.

APRESAMIENTO DEL BUQUE O AERONAVE PIRATA

- El buque pirata y las personas a bordo deben ser trasladadas o conducidas hacia el puerto del Estado que capturó la nave, para que sean entregadas a las autoridades según la legislación nacional.
- De no ser esto posible, el Estado captor puede generar acuerdo con el Estado del buque , puesto que todos los Estados tienen jurisdicción sobre cualquier acto de piratería según el derecho internacional.

PERSESCUCIÓN

Perseguir: “Seguir a quien va huyendo, con ánimo de alcanzarle”.

- La nave antes de ser alcanzada ingresa al mar territorial, aguas archipelágicas o espacio aéreo de otro país, el buque o nave persecutor deberá INTERRUMPIRLA, salvo que obtenga el consentimiento del Estado Ribereño para continuarla en sus aguas territoriales.
- Si incumple esto transgrede la inviolabilidad de su integridad territorial.