

COLOMBOS, C. John, *Derecho internacional marítimo*. (Traducción del inglés y prólogo de José Luis Azcárraga). Madrid, 1961, 640 pp.

La obra de Colombos, traducida ya al francés, al italiano, al alemán y al ruso, recoge con abundante información la teoría y práctica internacionales sobre el derecho del mar, en tiempos de paz y de guerra, sobre ese derecho que, como su propio objeto, está en perpetuo movimiento y que tanta atención ha atraído en los últimos tiempos, especialmente en la Gran Bretaña y en los Estados Unidos, “cuya reciente emergencia como la primera potencia marítima constituye una de las más notables características de la historia naval universal” (Prólogo a la cuarta edición inglesa, p. XIII), país al que se debe el más amplio código sobre la guerra naval (“The Law of Naval Warfare”, 1955).

El trabajo se encuentra dividido en dos partes: I. El derecho internacional del mar en tiempo de paz (I. Fuentes y evolución del derecho internacional marítimo; II. El alta mar; III. Aguas territoriales; IV. Bahías y golfos; V. Estrechos y canales artificiales; VI. Ríos; VII. Del régimen jurídico de los buques de guerra; VIII. Del régimen legal de los barcos mercantes; IX. Reglamentación internacional de la navegación, del comercio de ultramar y de las pesquerías, y X. Medidas coercitivas no bélicas empleadas en tiempos de paz), y II. El derecho internacional del mar en tiempo de guerra (XI. Reglas generales de la guerra marítima; XII. Las fuerzas navales de los beligerantes; XIII. El teatro de la guerra naval; XIV. Efectos de la ruptura de hostilidades en la mar; XV. Restricciones al derecho de captura de la propiedad enemiga; XVI. La neutralidad en la guerra marítima; XVII. Contrabando; XVIII. Asistencia hostil; XIX. Bloqueo; XX. Derecho de visita, registro y captura; XXI. Los tribunales de presas y capturas navales en guerra y XXII. Futuras normas de la guerra marítima); más un índice de casos y otro de materias.

Llama la atención, desde luego, que el Derecho internacional marítimo, compuesto por los principios que rigen el comercio marítimo, la guerra naval y la neutralidad, sea el conjunto de normas obligatorias en las relaciones mutuas de los Estados, no obstante lo cual, su formación reconozca como fuente de mayor aportación a los Tribunales del Almirantazgo y los oficiales juristas navales de la Comunidad Británica y de los Estados Unidos. Colombos ofrece a manera de explicación, el argumento de que los usos de los grandes Estados marítimos son los llamados a ejercer mayor influencia en la costumbre internacional, por ser los más interesados en la materia y quienes se encuentran más capacitados para entenderla.

No parece, sino que los tratados, otra fuente importante sobre todo a partir de las postrimerías del siglo XIX, adquieran valor sólo por la obra recepticia de la práctica y los tribunales de las naciones indicadas. Sin embargo el objeto del Derecho internacional marítimo, como lo reconoce el autor, es hallar los medios para el pacífico cumplimiento de las reglas que la conciencia del mundo civilizado reconoce como justa, evitando los desastres y sufrimientos que la guerra ocasiona. Puede, entonces, discreparse, si no histórica, al menos teóricamente, en cuanto Colombos es el primero en

recordar la influencia de las conferencias celebradas en los siglos XIX y XX, como las dos Conferencias de la Paz de la Haya en 1899 y 1907, la constitución de la Sociedad de Naciones en 1919, la creación del Tribunal Permanente de Justicia Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el Tribunal Internacional de Justicia.

Quizás la repulsa a la tesis de Colombo disminuiría notablemente, si en lugar de sostener que el Derecho internacional marítimo puede considerarse de aplicación universal cuando lo aceptan esos dos países, se limitara a consignar que las principales soluciones del pasado, han provenido del Tribunal del Almirantazgo en Inglaterra, ya que desde mediados del siglo XVII la "Letters Patent" le ordena dictar sentencias y decidir con arreglo a las leyes, estatutos, costumbres y usos de dicha Corte. La reputación de sus jueces, sus dictámenes sobre cuestiones planteadas por el rey o por el Consejo Privado, fueron de gran influencia en los tribunales ingleses, especialmente porque, como se dijera hacia 1689, se trataba de un tribunal obligado a observar las leyes de las naciones y a proceder conforme al derecho común. Las situaciones económicas y bélicas a que se enfrentó Inglaterra desde esa época, explican los progresos alcanzados por el Tribunal del Almirantazgo en el tratamiento de la guerra naval, el contrabando, el bloqueo y la asistencia hostil. Las decisiones de los jueces británicos, y las de los norteamericanos Marshall y Story, "forman la base del conjunto de normas incorporadas a los Convenios marítimos firmados en las dos Conferencias de la Paz en la Haya en 1899 y 1907, y de la Declaración de Londres de 1909, que —como entonces afirmaron las diez potencias signatarias— correspondían "en esencia a los principios de Derecho internacional generalmente reconocidos" (p. 6).

En el prólogo a la edición española, el traductor inserta parte de la autorización de Colombo, en la que confiesa que algunos capítulos interesan solamente a los lectores ingleses. A pesar de ello, Azcárraga los conservó, advirtiendo que están empapados en subjetivo espíritu británico, disculpable, pero cierto y parcial. La parcialidad no consiste solamente en ese criterio de supremacía angloamericana, sino también en la minuciosa dedicación al estudio de las instituciones inglesas que, si en una obra de derecho vernáculo tienen justificación, en un tratado internacional resultan incómodas. Tal es el caso de la investigación histórica sobre los orígenes del Tribunal del Almirantazgo, sus primeros almirantes, sus delegados y demás vicisitudes, que se presentan como antecedentes reales de conferencias y declaraciones, como la de París de 1856, el Convenio de Ginebra de 1864 y la declaración de San Petersburgo de 1868, hasta llegar a la breve mención de la codificación del derecho internacional en América (del Congreso de Panamá de 1826, las Conferencias Panamericanas de 1889, 1906, 1927, 1928, 1933, 1950, 1952, 1954 y 1956), las que ofrecen importantes regulaciones sobre el derecho marítimo, en particular sobre neutralidad marítima (La Habana, 1928), aguas territoriales y cuestiones afines (Río de Janeiro, 1950, Buenos Aires, 1952, Caracas en 1954, México y Ciudad Trujillo en 1956), entre las que se han mencionado la conservación de los recursos naturales y la plataforma continental.

Mayor interés revisten los estudios generales que el autor destina a cuestiones tales como el alto mar (el situado allende los límites territoriales de los Estados), abierto al uso común, lo que, para Colombo es causa de la necesidad de regular los actos de quienes se hacen a la mar en buques y desempeñan sus negocios en aguas profundas, no obstante que hoy en día "se reconoce universalmente que el mar abierto no es susceptible de apropiación, y que ningún Estado puede obtener tal posesión como sería legalmente necesaria para autorizarle a reclamar la propiedad de la misma. El

alta mar no puede estar sujeta a un derecho de soberanía, ya que es el medio necesario de comunicación entre naciones, constituyendo así su libre uso un elemento indispensable del comercio y de la navegación internacionales" (p. 31).

La afirmación precedente es seguida de una relación sobre las afirmaciones históricas en cuanto a la soberanía del mar, a partir, como era de suponer, de la primera reclamación de los monarcas ingleses en el siglo x, continuando con una enumeración de los esfuerzos británicos pro libertad de los mares. "Un detalle de cautela y restricción hay que añadir a esta declaración sobre la libertad de los mares, a saber, que la doctrina se aplica en toda su plenitud en tiempo de paz únicamente. En efecto, en época de guerra, los derechos neutrales de navegación y comercio tienen que ceder ante las legítimas exigencias de los Estados beligerantes" (p. 41, donde no se explica, ni por qué sean legítimas esas exigencias, ni si la restricción durará tanto como lo supremacía angloamericana).

Pero si ya no parece existir disputa sobre la libertad de los mares (sea porque se considere al alta mar "res nullius" o "res communis"), "La cuestión del aprovechamiento del lecho del mar y de las riquezas que proporciona en forma de perlas, esponjas, ostras, coral, ámbar y minerales, ha recibido creciente atención modernamente, sobre todo en vista de los grandes avances logrados en la ingeniería y en la investigación científica" (p. 45). Hay que distinguir entre el lecho del mar y su subsuelo, pues el primero no parece ser susceptible de ocupación por ningún Estado, a pesar de que consideraciones históricas fundan, en general, "que una porción limitada del lecho del mar abierto es capaz de ocupación por tal o cual Estado, para fines bien definidos, y con derecho a reconocimiento por otros Estados. Este es el caso, sobre todo, de las pesquerías periféricas de las costas de Ceilán y del golfo Pérsico que pertenecen a Gran Bretaña por uso inmemorial (sic) y ocupación efectiva" (p. 45).

En cuanto al subsuelo bajo el fondo del mar, "puede considerarse como susceptible de ocupación por no tener aplicación al mismo las mismas razones basadas en el principio de que no deben crearse obstáculos a la libertad de comunicación y del comercio en alta mar" (p. 46). Pero la afirmación de COLOMBO es menos discutible cuando se advierte que se refiere al derecho de todo Estado litoral a perforar minas o construir túneles, aunque se extiendan más allá de las tres millas del derecho angloamericano, siempre que no se afecte o ponga en peligro la superficie marina. Quizá la explicación de esta amplitud de criterio se encuentre en el hecho de que el gobierno de los Estados Unidos considere los recursos naturales del subsuelo y lecho marinos de la plataforma continental situada bajo el alta mar, pero contigua a sus costas, como perteneciente a los mismos Estados Unidos y sujetos a su control (declaración de 28 de septiembre de 1945). La proclamación no especifica ni la anchura del mar en que se extiende el sector de la plataforma (aunque se calcula que en algunos puntos llega a doscientas cincuenta millas), ni cuáles serán los principios de equidad aplicables al caso en que la plataforma se comparta con Estados adyacentes. De todas maneras, el tema se relaciona con el viejo proyecto del tunel bajo el Canal de la Mancha, al que se opusieron importantes sectores británicos por razones atinentes al carácter insular de Inglaterra y consideraciones sobre la posible invasión de su territorio, motivos que han ido desapareciendo por los progresos técnicos y la creciente importancia del comercio con el continente. "En su virtud, el proyecto ha pasado ahora a la fase de proposición práctica, en la que muestran activo interés importantes organismos financieros, como son: la antigua "British Channel

Tunel Company", los Ferrocarriles Británicos y, muy recientemente, la Compañía del Canal de Suez" (p. 55).

Otras cuestiones de esta obra (que bien pudo intitularse: La interpretación anglo-americana del derecho marítimo), fuera de las conocidas sobre las aguas territoriales (las tres millas del tratado angloamericano de 1924) cuya extensión ha encontrado una constante oposición británica (salvo en casos de "razones muy excepcionales" como el de Noruega, p. 65), y, consiguientemente, las ligadas a extremos tales como las hipótesis de islas, archipiélagos, rocas y bancos, o, en otro sentido, con los límites en aguas de mares helados (el problema de la Antártida, preñado de dificultades), y la enumeración de los derechos del Estado territorial (competencia sobre barcos extranjeros, funciones de policía, leyes aduaneras y fiscales, derechos de pesca, ceremonial marítimo, derecho a establecer zonas de defensa y el derecho de persecución continua); de las cuales merecen destacarse, las atinentes a las aguas interiores o nacionales (puertos, bahías, golfos, mares cerrados, lagos, estrechos y ríos) que llevan a COLOMBOS al tratamiento de casos particulares de trascendencia internacional (Suez, Panamá, el Bósforo y los Dardanelos, el estrecho de Gibraltar, el canal de Kiel y el de Corinto), así como el tema de los ríos internacionales y la condición jurídica de los principales (el Rhin, el Escalda, el Elba, el Danubio, el Congo, el Níger, el San Lorenzo, el Amazonas y los ríos de la China).

En general, la obra de Colombos resulta grandemente informativa más que doctrinaria (por carencia de una visión elevada, o, si se prefiere, de una consideración imparcial, significado real de la internacionalidad en el derecho). La jurisprudencia y la legislación inglesas preponderan en la invocación de fuentes (basta revisar el índice de casos objeto de sentencias judiciales o laudos arbitrales, que se acercan a novecientos), hasta cuando se adentra en las reglas generales de la guerra marítima, pues tampoco aquí deja de subrayar la importancia de los Tribunales de Presas ingleses, que reconocieron el derecho de los naturales, antes de la Declaración de París, los Convenios de la Haya y las Naciones Unidas.

Humberto BRISEÑO SIERRA.
Profesor de la Facultad de
Derecho de la U.N.A.M.