

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE DERECHO
DEPARTAMENTO DE DERECHO INTERNACIONAL

El Tribunal de Hamburgo y la Actividad Privada en el Mar

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales

Por:

Javier Ignacio Urrutia Urzúa

Profesor Guía: Norma Murillo Wangner

Santiago, Julio de 1999

Texto completo NO publicado por no contar con autorización escrita del autor

Índice . .	1
Introducción .	3

Indice

Parte I

Introducción

Definiciones Preliminares

Parte II

Normativa Jurídica Internacional aplicable por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar

1.- Antecedentes Generales

2.- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías

Antecedentes Generales

Antecedentes de las Reglas de Hamburgo

Características principales de las Reglas de Hamburgo

PARTE III

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar

1.- Antecedentes Generales

2.- Análisis Jurídico

Parte Primera

Sobre el Empleo de los Términos de Uso Común en el Reglamento

Parte Segunda

La Organización del Tribunal

Parte Tercera

Los Aspectos Procesales

3.- Análisis Internacional

Panorama general: La Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982

Las disposiciones de carácter obligatorio sobre solución de controversias de la Convención de N. U. Sobre el Derecho del Mar

El debate surgido en torno al Tribunal Internacional de Derecho del Mar

Evaluación de las funciones del Tribunal de Derecho del Mar

PARTE IV

Conclusiones

PARTE V

Anexos

1. Jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

Antecedentes

El razonamiento del Tribunal

2. Reglamento del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

3. Guía para la preparación y presentación de casos ante Tribunal Internacional del Derecho del Mar

4. Resolución en cuanto a la Práctica Judicial

BIBLIOGRAFÍA

Introducción

El desarrollo de la civilización moderna se ha construido en buena parte gracias a la infinita capacidad del hombre para someter a la naturaleza y lograr que las energías con que ésta cuenta puedan ser utilizadas en su propio beneficio.

El mar es uno de los casos en que la naturaleza ha sido vista por el hombre no sólo como parte del medio ambiente, sino como un elemento para aprovechar en su propio beneficio. Tomemos a la navegación como ejemplo, su utilidad ha sido inconmensurable en el desarrollo de la humanidad. Desde el momento en el que un primitivo habitante del planeta fue capaz de aventurarse sobre un madero y lanzarse a la conquista de una laguna, de un río o del mar, se inició un largo camino que no se detiene hasta hoy.

El dominio de las aguas le permitió al hombre obtener alimentos, conquistar nuevos parajes, conocer a otros hombres que como él se empeñaban en la lucha por la sobrevivencia. La navegación fue fundamental en el desarrollo del comercio y adquirió una importancia imprevista como un elemento de dominación y predominio de las naciones a lo largo de la historia.

Sin embargo, y a pesar de lo que pudiera pensarse, el creciente desarrollo de otros medios de transporte tanto terrestres como aéreos no ha significado en caso alguno una disminución de la importancia de la navegación. Por el contrario, la inmensa mayoría del comercio internacional se sigue realizando por el mar y no se percibe que esta situación pueda cambiar.

La navegación, como concepto general, podría definirse como "la acción de hacer

viaje o andar por el agua con embarcación o nave" y es una actividad humana tan antigua como la aparición del hombre sobre la tierra.

Historiadores, arqueólogos y otros estudiosos coinciden en que la navegación nace con el hombre. En la prehistoria se utilizaron frágiles embarcaciones construidas con troncos de árboles ahuecados, las que hasta hoy pueden encontrarse entre pueblos indígenas de África, Oceanía y América.

El remo, fue pues, el primer elemento de propulsión que empleó el hombre para sus naves, y el único que conoció durante muchos siglos, lo que no fue obstáculo para que los fenicios y los griegos recorrieran todo el mar Mediterráneo, estableciendo en sus costas numerosas colonias.

Durante el Imperio Romano, con la aparición de la vela, la navegación adquirió un mayor desarrollo que se mantuvo hasta la edad media, vinculado especialmente a empresas comerciales y guerreras.

El descubrimiento de la brújula a comienzos del siglo XV, marcó una nueva era en la historia de la navegación, puesto que hasta entonces las embarcaciones debían limitarse a recorrer mares interiores y rutas predominantemente costeras. Con el nuevo instrumento de orientación, los navegantes pudieron lanzarse a la conquista de los océanos, dando lugar a empresas tales como las travesías de Colón (1492), Vasco de Gama (1497) y Magallanes (1519), entre otras.

La navegación alcanzó desde el siglo XV al XIX un enorme desarrollo, y las naciones empezaron a cimentar su poderío en el dominio que eran capaces de ejercer sobre los mares, situación que les permitía controlar las rutas comerciales.

En el siglo XIX se incorpora a la navegación la aplicación del vapor como fuerza motriz, lo que señalará el fin de los veleros y se dará paso a naves más rápidas y seguras, a las que posteriormente se irían agregando todos los adelantos electrónicos que en materia de comunicaciones y control de rutas se fueran produciendo.

La tragedia de la Primera Guerra Mundial significó para la navegación la aparición de la navegación submarina, y la Segunda Guerra Mundial aportaría el radar y con él, llegaría la certeza absoluta de seguridad en las rutas de navegación.

Finalmente, la post guerra nos traería la incorporación de la energía nuclear como fuerza motriz de las embarcaciones, situación que se mantiene hasta hoy.

Tal como hemos reseñado, la navegación es una actividad tan antigua como la aparición del hombre sobre la tierra, desde un comienzo se relacionó estrechamente con las dos principales actividades de las antiguas civilizaciones: la guerra y el comercio.

No podemos perder de vista que el objetivo final de las grandes travesías náuticas que reconoce la historia siempre fue obtener ventajas económicas, consolidando el dominio y exclusividad sobre determinadas rutas comerciales.

Esta vinculación preeminente con la actividad comercial vinculó tempranamente al transporte marítimo con el Derecho, y sus primeras regulaciones datan de la época pre-romana, consignadas en las leyes Rhodias que fueron incorporadas al Digesto con la denominación de "Lex Rhodias de Jactu".

Los romanos contaron también con normas sobre el préstamo a la gruesa ventura, y sobre asociaciones de armadores, además consideraron la "actio exersitoria" contra las navieras o navieros por su responsabilidad.

Durante la Edad Media, en Italia el Derecho Marítimo se manifestó en los Estatutos de las Ciudades, en España en el Consulado del Mar, en Francia las normas se agrupaban en los Juicios de Olerón.

En 1681 se dictó la Ordenanza de Comercio Marítimo de Colbert, que fue un compendio de las normas de derecho marítimo elaboradas hasta la fecha, que se constituyó en la primera manifestación organizada de Derecho Marítimo público, administrativo, privado e Internacional, que se mantuvo vigente hasta la promulgación del Código de Comercio Francés de 1807 y cuyas normas, en algunas materias, tienen validez hasta el día de hoy.

Otro cuerpo normativo que revistió una singular importancia en el Derecho Marítimo español, y también en nuestro propio ordenamiento jurídico, fue el de Las Ordenanzas de Bilbao, sancionadas en 1637 por Felipe V, que rigieron en Chile hasta la promulgación del Código de Comercio, durante la segunda mitad del siglo XIX.

Todos estos cuerpos normativos tienen una característica fundamental en común: fueron elaborados a partir de las experiencias y conflictos que naturalmente se presentaban en forma cotidiana en el oficio de la navegación y de la actuación de los sujetos que en ella se involucran.

Se busca un Derecho ágil, simple, y cuyas cuestiones controvertidas puedan resolverse de manera rápida y eficiente.

Como todo Derecho de carácter comercial, el Derecho Marítimo se caracteriza por contener un sistema de resolución de conflictos entre particulares o entre éstos y la autoridad, que tiende más a la conciliación que a la controversia, y que busca más que el ejercicio de la justicia en su sentido estricto, la superación del conflicto particular en aras de la continuación de la actividad.

La navegación, como ya se ha señalado, tiene una historia tan antigua como la del hombre, pero su desarrollo ha sido tal, particularmente los dos últimos siglos (ha partir de la revolución industrial), que los grandes avances de la ciencia, la técnica y las comunicaciones, unidos al proceso globalizador de los últimos años le han dado un carácter de tal importancia y proyección que exceden al Derecho Comercial y Marítimo en su sentido tradicional. En efecto, el resultado de la conquista de los mares para todas las actividades del hombre (desde las comunicaciones, comercio, turismo, minería y fundamentalmente el transporte, pero incluso para fines bélicos y científicos) ha traído aparejado un estrecho contacto entre todas las naciones del mundo, y sus habitantes. Hoy en día existe acuerdo a nivel internacional en que el espacio geográfico en el cual por excelencia se desarrollan las referidas actividades es "patrimonio común de la humanidad".

Precisamente en atención a esta idea, misma que repudia el que una nación en particular ejerza jurisdicción más allá de su mar territorial y sobre naves surtas en aguas internacionales que lleven su pabellón (o bien sobre otras actividades que por su

naturaleza se desarrollan en esta zona, como prospecciones mineras, tendido de cables, etc.) es que el Derecho Internacional ha venido a normar las actividades públicas y privadas que tienen lugar en este espacio geográfico, creando una normativa y una institucionalidad propia para tal efecto.

Precisamente, el sentido de la presente memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales es analizar el recientemente creado Tribunal del Mar (decimos recientemente pues sus jueces fueron elegidos por primera vez el 5 de Octubre de 1996 y su primera sesión tuvo lugar el 18 de Octubre de 1996), organismo que la comunidad internacional se ha dado como institución especializada para resolver las controversias que la actividad del hombre pueda generar en alta mar.

Quizás lo más significativo de este nuevo Tribunal Internacional es que viene a romper un principio tradicional en el Derecho Internacional: Que los particulares sólo podían actuar representados por sus Estados en estas materias. Es decir, para demandar ante un Tribunal Internacional debía ser representado por su estado. Esta idea parece quebrarse con el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ya que la Convención que mandó su formación reconoce, expresamente, la posibilidad de que, en ciertos casos, los particulares actúen directamente ante este Tribunal.

Antes de iniciar la parte medular de este trabajo, es necesario comenzar mencionando que el Tribunal del Mar ha sido creado en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982) y que sólo se creó en el año 1996, habiendo dictado a la fecha un solo fallo¹. Por lo mismo, bibliografía y otros antecedentes propios de su funcionamiento son escasos, encontrándose su propia estructura y normativa en lo que podríamos denominar “período de génesis”. No obstante, y a riesgo de ser reiterativo, es evidente que la proyección de la actividad marítima, y el correspondiente aumento de las controversias relacionados a ella, hacían imperioso para la comunidad internacional contar con un órgano y normas destinados a la resolución de las mismas.

¹ Ver Parte V:Anexo