

y sobre las inmunidades de los Estados son de naturaleza diferente (pp. 171-172). Concluye que el Proyecto de conclusiones quiere ser idealista pero no puede conseguirlo. La obra demuestra que las normas imperativas son un buen test para probar el rendimiento explicativo de las diferentes aproximaciones del Derecho internacional. Ahora bien, el Derecho internacional es a la vez un sistema jurídico y una práctica argumentativa. En esta *praxis*, las normas, las instituciones y su funcionamiento y aplicación no dan como resultado una imagen bifurcada ni responden a un sistema exclusivamente binario. La práctica argumentativa del Derecho internacional es más flexible, más pragmática, y exige compromisos permanentes entre el ideal y la realidad en la que los matices, la ambigüedad constructiva, las excepciones, las sutilezas jurídicas son herramientas impres-

cindibles para hacer posible lo ideal, para que la utopía sea realista.

Las normas imperativas responden a planteamientos *idealistas* y encuentran un espacio cada vez más amplio en las concepciones *positivistas*. Este es un buen tema para demostrar que los proyectos normativos más sólidos y exitosos son el resultado del compromiso entre el idealismo y la realidad, entre la utopía y la apología, entre lo deseable y lo posible. Resulta, por tanto, absolutamente acertado el título de la obra, ya que la sombra del *ius cogens* no es sólo alargada y frondosa sino también ubérrima. Este trabajo y otros que pueden aparecer en un futuro cercano son una buena prueba de ello.

Ángel J. RODRIGO

Profesor Titular de Derecho
internacional público
Universitat Pompeu Fabra

RAMÍREZ CABRALES, Fabián (ed.)

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros que navegan por el mar territorial colombiano: propuesta normativa

Armada de Colombia, Instituto Latinoamericano de Altos Estudios, Bogotá, 2021, 338 pp.

La obra que aquí analizamos, tal y como señala en el prólogo el Dr. Rodrigo Fernandes More, profesor del Instituto do Mar de la Universidad Federal de Sao Paulo, es «una obra completa y densa» con una *doble función*: por un lado, sirve de base para una propuesta normativa del derecho de paso inocente en el mar territorial colombiano que, con una sólida doctrina, demuestra «que algunos aspectos de paso inocente no se consolidan como costumbre internacional» dando lugar a prácticas legítimas por muchos Estados ribereños que son analizadas en sus capítulos.

Entre sus resultados encontramos «una propuesta completa, integral y detallada

para la regulación del paso inocente en el mar territorial colombiano» que, sin duda, provocará reflexiones sobre el derecho de paso inocente no solo en Colombia sino también en los demás Estados. El libro está dirigida por el Capitán de Navío de la Armada Colombiana Fabián Ramírez Cabrales, conformando el grupo de investigación otros cuatro doctores: María José Cervell Hortal, Catedrática de Derecho Internacional Público y relaciones Internacionales en la Universidad de Murcia (España); Cesáreo Gutiérrez Espada, Catedrático de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Murcia

(España) desde 1986 y Catedrático Emérito durante los cursos 2018-2019 a 2021-2022; José Alejandro Machado Jiménez, Doctor y Magister en Derecho por la *Pontificia Università della Santa Croce* (2008) de Roma (Italia); y Jaime Rodrigo de Larrucea, Profesor ordinario de Derecho marítimo y Seguridad marítima en la Universidad Politécnica de Cataluña (España).

El análisis del derecho de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial colombiano que analiza la obra viene dividido en cinco capítulos. El *Capítulo I. Antecedentes*, redactado por Fabián Ramírez Cabrales, Jaime Rodrigo De Larrucea y José Alejandro Machado Jiménez, lleva a cabo un recorrido histórico, desde la República Romana pasando por la Edad Media o el Renacimiento hasta nuestros días y en él se destacan los hitos más importantes del derecho de paso inocente como la humanización del derecho del mar, la territorialización de los espacios marítimos por los Estados a partir del Derecho internacional contemporáneo y la jurisdiccionalización de los mares, para llegar así a identificar los principales elementos de ese derecho. También encontrará el lector un análisis de los distintos proyectos de codificación, individuales y colectivos, así como de las conferencias internacionales mantenidas durante los siglos XIX y XX sobre el derecho de paso inocente en el mar territorial hasta su configuración en la vigente *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* de 10 de diciembre de 1982.

En el *Capítulo II*, Fabián Ramírez Cabrales, Jaime Rodrigo De Larrucea y José Alejandro Machado Jiménez analizan el *Régimen jurídico del mar territorial con respecto al derecho de paso inocente*. Para ello, en primer lugar, abordan, mediante la observación de la práctica del Derecho internacional consuetudinario, el derecho de aproximación, el derecho de visita y el derecho de persecución por parte de los buques de guerra pertenecientes a las fuerzas militares del Estado ribereño a los

buques mercantes que ejercen el derecho de paso por aguas territoriales, ya sea con la finalidad de verificar la identidad y nacionalidad del buque (incluso con el examen de su documentación, a bordo, en el caso del derecho de visita) o con la de emprender su persecución cuando existan motivos fundados acerca de la comisión de una infracción (que podrá extenderse por alta mar, siempre y cuando la persecución no haya sido interrumpida desde aguas interiores, archipelágicas o desde el mar territorial). Todo ello, junto a un destacado análisis de las diversas competencias y atribuciones que pertenecen tanto al Estado del pabellón como al Estado ribereño.

En segundo lugar, el capítulo analiza el derecho de paso inocente en el mar territorial desde el Derecho internacional, entendido el mar territorial como una prolongación jurisdiccional del Estado que deberá tener en cuenta no sólo la regulación consuetudinaria sino también las condiciones legales y reglamentarias establecidas por el propio Estado ribereño, en aras de la soberanía sobre las aguas territoriales (art 2.1 de la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958) y las archipelágicas (Convención del Derecho del Mar de 1982) en las que ejerce dos derechos: (i) el de navegación que, a su vez, da origen al derecho de paso inocente y (ii) «el del imperio del orden legal territorial del Estado que dispone de un espacio marítimo adyacente», limitado por el deber de protección al medio ambiente.

En tercer lugar, la obra profundiza en el estudio del derecho de paso inocente contemplado en las distintas normas de diversos Estados ribereños (Jamaica, Chipre, Sri Lanka, Italia, Dinamarca, Montenegro o Mauricio) a través de la exposición de una serie de tablas que resultan de gran utilidad para manifestar la posible cristalización de una práctica consuetudinaria estatal específica para el derecho de paso inocente («las reglamentaciones del derecho de paso inocente en cada Estado proveen al derecho internacional de una

racionalidad que significa su valor y alcance universal en esta materia»). Como resultado se observa que la práctica estatal no refleja tanto el elemento formal o el consenso sobre las condiciones de ejercicio del derecho de paso inocente sino, sobre todo, «la convergencia de dar solución a las acciones que permitan a cada Estado mantener y consolidar situaciones de gobernabilidad» demandadas por el mar territorial (elemento material), lo que supone una disminución o reducción del elemento formal o subjetivo de la costumbre internacional que podrá generar el desencuentro entre los comportamientos o prácticas aportadas por los Estados (ribereños y de abanderamiento) al dar solución a las controversias planteadas, tal y como se comprueba en los asuntos que analiza.

El análisis en este segundo capítulo continúa con (i) el derecho de paso inocente por las aguas archipelágicas, bien de Estados archipelágicos, bien de archipiélagos exteriores de Estados mixtos, sobre las que se ejerce soberanía plena por parte del Estado ribereño, resaltando las particularidades establecidas por el Derecho colombiano al regular el derecho de paso inocente por aguas archipelágicas, «pudiendo llegar a catalogarse como inocente o no inocente»; (ii) el derecho de paso inocente por las aguas interiores, aquellas que quedan «dentro de las líneas de base adyacentes a la costa del Estado ribereño» (bahías, golfos, mares cerrados, estrechos, estuarios, desembocadura de los ríos y el recorrido por los ríos, «todo lo que en un conjunto conforma el espacio territorial denominado aguas interiores»); (iii) el acceso a las aguas interiores y a los puertos en derecho de paso inocente que, en el caso de pasar por las aguas interiores, hacen escala en radas (lugares de refugio) o en instalaciones portuarias que se encuentren dentro de dichas aguas interiores, siempre y cuando las aguas interiores puedan ser navegables, debiendo ser el derecho de paso inocente «rápido e ininterrumpido, si es que la nave no va a hacer escala en una

rada o instalación portuaria o salir de esta»; (iv) acceso a bahías en derecho de paso inocente; y, por último, (v) en cuanto al acceso a radas en aguas territoriales en derecho de paso inocente, éste será siempre temporal, para fondeo o carga y descarga, y «hasta que las condiciones climáticas le permitan retomar su travesía». Diferente será el acceso a radas en aguas interiores, debiendo estar a la legislación y reglamentación establecida por el Estado ribereño.

A continuación, es el turno del análisis la jurisdicción penal de los buques extranjeros que estén de paso por el mar territorial, no pudiendo el Estado ribereño ejercer su jurisdicción excepto que «el delito tenga consecuencias para el Estado ribereño; que el delito sea de tal naturaleza, que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; que el capitán del buque, un funcionario consular o agente diplomático o el Estado del pabellón haya solicitado la asistencia de las autoridades locales; o que tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas». Por cuanto respecta a la jurisdicción civil y administrativa, atendiendo a la Convención sobre Derecho del Mar, se hace necesario distinguir entre (i) buques mercantes, sobre los que el Estado ribereño podrá aplicar sus leyes y adoptar las medidas cautelares civiles que considere, cuando aquél «se detenga en el mar territorial o pase por este procedente de aguas interiores»; y (ii) embarcaciones estatales destinadas tanto a fines comerciales como no comerciales que, de no cumplir con las normas del Estado ribereño relativas al derecho de paso por el mar territorial y no acatar la invitación a cumplirlas, «el Estado ribereño podrá exigirle que abandone de inmediato el mar territorial». Todo ello, sin olvidar que las jurisdicciones podrán ser unas u otras teniendo en cuenta la posibilidad de que el buque goce de inmunidad ante las diversas medidas que adopte el Estado ribereño en relación al derecho de paso inocente.

Especialmente interesante resulta el *Capítulo III*, redactado por Fabián Ramírez Cabrales, Jaime Rodrigo De Larrucea y José Alejandro Machado Jiménez y que lleva por título *La condición del buque para el derecho de paso inocente*, pues «un buque no solo es el portador de un pabellón bajo el que se encuentran implicadas unas condiciones jurisdiccionales (...) sino que son también las características de la nave que la identifican como artefacto idóneo para el ejercicio de ese derecho (...)» siendo necesario precisar cuál es la definición de buque y los intereses del Estado regulador. En este sentido se define como *buque en paso inocente* aquel artefacto de abanderamiento extranjero que adelante una travesía por el mar territorial o bien ingrese o salga de las aguas interiores, con o sin escala en radas o en instalaciones portuarias. Si se integrara en dicha definición lo establecido en la Convención de Derecho del Mar y en el Libro de la Navegación del Código de Comercio colombiano para el paso inocente, la nave debería también tener «la potencialidad naval de realizar la menos una travesía completa a través de un derrotero que consista en navegar fuera de nuestras aguas territoriales [las colombianas]. Bien puede venir del mar territorial de cualquier Estado o de un Estado adyacente, o proveniente de la zona contigua colombiana (...), ZEE, o simplemente de alta mar en sentido estricto». No obstante, de este concepto general de buque se generan diversas clasificaciones específicas, tal y como muestra el mapa conceptual contenido en la obra, atendiendo al principio físico (sumergibles o flotantes), la función que desempeñen (transporte o salvamento), la jurisdicción que les cobije (pública o privada) y los sistemas de propulsión que utilizan.

Señala la obra la necesidad de concentrar la atención de la regulación del paso inocente por los Estados ribereños no sólo en los actos de autorización, notificación y suspensión temporal para los buques que acceden a su jurisdicción marítima, sino también en

las condiciones «desde las cuales el Estado de abanderamiento pueda encontrar justificaciones para exigir requerimientos a los buques que abandera»; y en este mismo sentido, si bien se ha establecido normativa en cuanto a los controles a los buques en paso inocente, nada se ha señalado acerca de las materias de protección y de seguridad atendiendo a las distintas situaciones que se contemplan como derecho de paso inocente: «el ingreso y salida de las aguas territoriales de manera rápida e ininterrumpida; el ingreso sin penetrar en aguas interiores, sin escala en rada o instalación portuaria; el ingreso a las aguas interiores o la salida de estas; hacer escala en radas o instalaciones portuarias». Regulación que se torna necesaria para que las autoridades marítimas colombianas puedan calificar el derecho de paso inocente, o no.

El *Capítulo IV*, redactado por los profesores Cesáreo Gutiérrez Espada y María José Cervell Hortal, *Una regulación normativa del derecho de paso inocente 34 años después de la firma del Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*, está dedicado a la reforma íntegra que la *Ley española 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima* ha llevado a cabo en el derecho marítimo español caracterizada por su (i) amplitud: 524 artículos que tratan cuestiones de derecho privado y derecho público, así como cuestiones procesales; (ii) actualización del régimen jurídico de la navegación: estamos ante «una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el derecho marítimo internacional», inspirándose en la *Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar* de 1982; (iii) aspectos novedosos: cuestiones no tratadas hasta el momento han visto luz con la nueva ley, poniendo fin a diversas controversias doctrinales y jurisprudenciales. Es el caso, por ejemplo, de la regulación sobre el contrato de manipulación de mercancías; (iv) la indisponibilidad de algunos de sus preceptos, por ejemplo, «la ley quiebra el principio

de autonomía de la voluntad que como regla general rige en el ámbito contractual, a fin de proteger los intereses de la parte que se considera más débil»; y (v) subsidiariedad, al señalar que «la presente ley se aplicará en tanto no se aponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia». Una ley que unifica la regulación del derecho marítimo, que se inspira en el Derecho internacional del mar, se adapta a las realidades del transporte marítimo del siglo XXI, como señalan sus autores, y prevé un Código de Navegación Marítima (disposición final 9ª). No obstante, apuntan sus autores, estamos también ante una ley vaga en la que no consigue acabar con la dualidad de regulaciones en diversos ámbitos pues, «la remisión a los convenios vigentes en cada materia», si bien es una fórmula cómoda, aporta poco a la seguridad jurídica.

El *Capítulo V*, redactado por Fabián Ramírez Cabrales, Jaime Rodrigo De Larrucea y José Alejandro Machado Jiménez, pone fin a la obra con una *Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente en el mar territorial colombiano*. Colombia es un Estado ribereño que, si bien no es parte en la Convención de Derecho del Mar, aplica de forma adaptada el Derecho internacional relativo al derecho de paso inocente pero no dispone ni de regulación ni de reglamentación específica. Así, los autores de la obra, tras identificar aquellos escenarios que requerían de regulación (1. *Derechos y deberes del Gobierno nacional en su rol de Estado ribereño y los respectivos órganos con facultades y responsabilidades*. 2. *Derechos y deberes del buque extranjero en paso inocente*. 3. *Derechos y deberes de los operadores de puertos con respecto a los buques extranjeros en paso inocente*) y de reglamentación (1. *Conceptos específicos y aplicables al derecho de paso inocente de buques extranjeros para ser definidos según las necesidades que existan en las reglamentaciones*. 2. *Operación de control, detención, registro y persecución de navés y demás formas de interdicción marítima ope-*

radas por el Cuerpo de Guardacostas a los buques extranjeros según el tipo de buques. 3. *Trámite de notificación y autorización de travesía de buque extranjero en el paso para buques de Estado*. 4. *Determinación de vías marítimas para buques extranjeros en paso inocente según: aguas archipelágicas, aguas interiores de territorios continentales, respecto al uso de radas y respecto al uso de puertos*), se lleva a cabo la propuesta de regulación compuesta por catorce capítulos: «una regulación base en el ordenamiento jurídico colombiano del derecho de paso inocente de buques extranjeros en aguas territoriales colombianas» en la que «ningún buque de guerra extranjero ingresará en el mar territorial de la República de Colombia sin el consentimiento previo del Gobierno nacional» (artículo 3.º de la Normativa).

Si bien el derecho de paso inocente en Colombia se encuentra regulado en la *Ley de 10 de agosto de 1978*, artículo 2.º, basado en el Derecho internacional, las condiciones de su ejercicio deben ser aún desarrolladas por el derecho colombiano; condiciones que podrían verse contenidas en *Código Marítimo Colombiano* que se encuentra en preparación y en el cual podría tener cabida la presente *Normativa que compone el Proyecto de Decreto mediante el cual el Presidente de la República, en uso de las facultades concedidas por el Congreso de la República, regula las condiciones de ejercicio del derecho de paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial*; o, incluso, ser ésta adoptada a través de una ley de la República de Colombia, mediante un decreto con fuerza de ley que regule de forma específica el derecho de paso inocente de buques extranjeros en el mar territorial colombiano.

Son de destacar el *Anexo I* que establece, atendiendo los diversos tipos de buques, las estadísticas de aquellos que llegaron a Colombia durante los años 2017 y 2018 y el *Anexo II*, un elenco de convenios y tratados internacionales que regulan los buques que arribaron a Colombia desde 2017, atendiendo al pabellón de los mismos.

Debería añadirse que este libro se enmarca entre los resultados del proyecto «La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros que navegan por el mar territorial colombiano: propuesta normativa» aprobado por la Convocatoria 899 de 2018 para la ejecución de proyectos I+D+I ARC 2018 en el Programa Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTel) en Seguridad y Defensa del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación del Estado de Colombia. Por último, es conveniente señalar que sus autores tuvieron la oportunidad

de presentar esta obra en la 80ª Feria del Libro de Madrid, el pasado 24 de septiembre de 2021, en el pabellón de Colombia, país invitado en esta edición y con el apoyo de la Embajada de Colombia en España. Nos encontramos, pues, ante un elaborado proyecto de ley al que deseamos toda la suerte para convertirse en una realidad.

Irene VÁZQUEZ SERRANO

Profesora Ayudante Doctora (acreditada
Contratada Doctora) de Derecho Internacional
Público y Relaciones Internacionales
Universidad de Murcia

RAMÓN CHORNET, Consuelo (coord.)

Dimensiones de la seguridad en la política europea y global

Tirant lo Blanc, Valencia 2021, 308 pp.

Los problemas de seguridad europea e internacional han merecido siempre una especial atención en nuestra doctrinal internacionalista. Pero las diversas dimensiones que la seguridad engloba en la política europea y global con toda su rica problemática y casuística, estaban aún sin estudiar a fondo. Esto lo ha realizado, con indudable acierto la profesora Consuelo Ramon Chornet quien en sus asiduos proyectos de investigación trabaja con rigor y profundidad estas cuestiones. El libro que ahora comentamos es fruto de dos de sus proyectos de investigación y eso se nota. La obra ha ido madurando reposadamente y – como se señala en las palabras previas– las contribuciones que encontrará el lector en estas páginas tratan de ayudar a esclarecer cómo la Unión Europea trata de encontrar su propio camino en el ámbito de la seguridad (p. 9).

Esta obra está dividida en tres partes y cada una de ellas cuenta con diversas aportaciones muy específicas. La primera parte lleva por título *Estrategias de lucha frente a amenazas actuales*. Y su primera contribución firmada

por la profesora Ramón analiza la *Estrategia europea frente al terrorismo yihadista, tras la derrota del ISIS*. Parte de la premisa de que la estrategia europea antiterrorista apenas ha cambiado su objeto fundamental desde 2005 y que sigue centrada en el terrorismo yihadista, algo que conoce muy bien la autora y que concuerda plenamente con la agenda internacional sobre las amenazas a la seguridad internacional (p. 18). Se esbozan igualmente las cinco dimensiones de la estrategia europea que dan continuidad a las líneas básicas adoptadas en 2017 y que afectan a la seguridad en las fronteras externa; la detención de los combatientes extranjeros, al mayor intercambio de información a través de Europol entre los Estados miembros; la lucha contra la financiación del terrorismo y las necesarias limitaciones a los civiles al acceso y posesión de armas de fuego. Sin embargo, la profesora Ramón insiste en que los esfuerzos de la estrategia antiterrorista deben primar la prevención contra la radicalización y el reclutamiento de yihadistas, pero sin caer en la ideología del rechazo, tal y como sostiene De Lucas en