



Diccionario

DE SEGURIDAD Y DE DEFENSA
NACIONAL: 100 CLAVES Y CONCEPTOS
PARA SU ANÁLISIS Y ESTUDIO

100.

VISITA, REGISTRO Y CAPTURA (v.r.c.)

El derecho de visita o derecho de v.r.c. es la facultad otorgada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) sobre buques mercantes extranjeros en altamar cuando “haya motivo razonable para sospechar que el buque” se dedica a la piratería, trata de personas, transmisiones no autorizadas de conformidad con el artículo 11, inciso 1 c), o no tuviera nacionalidad o fuera de la misma nacionalidad del buque de guerra interviniente (Convemar, artículo 110).

La Convemar se refiere a este instituto simplemente como derecho de visita, pero la práctica y la doctrina corriente lo han llamado “derecho de v.r.c.”, debido a las prácticas que se llevan a cabo durante el mismo.

Ésta es una facultad, como se desprende de la definición dada, propia de las fuerzas armadas, dado que éstas serán, por naturaleza, las que navegarán ordinariamente más allá de las 200 millas náuticas y, por lo tanto, las que detectarán a las embarcaciones infractoras.

Si bien rige (en altamar) el principio de “libertad de los mares”, y ante una zona no sujeta a soberanía de ningún Estado, ello significa que los Estados a través de sus buques oficiales observen determinadas conductas en alta mar de buques mercantes que podrían infringir las disposiciones de la convención. Esas potestades dependerán de un tratado o salvo que ese buque mercante sea sospechoso de cometer algún ilícito de los mencionados en el art. 110, donde se consagra el derecho de visita de un buque o aeronave de Estado contra tales buques mercantes...

La regla es que no se ejerce tal jurisdicción sobre ese buque, salvo las excepciones del art. 110. Sí se prevé que un buque de Estado aprese (derecho de aprehensión) buques o aeronaves si se sospecha que se cometen delitos de piratería o tráfico de estupefacientes...

Y (cuando el procedimiento haya iniciado dentro de las aguas sometidas a jurisdicción del Estado interviniente) hasta alta mar se puede seguir ejer-

ciendo el derecho de persecución en virtud de las exigencias del art. 111 de la convención. La persecución debe haber empezado en las aguas interiores (o jurisdiccionales) del Estado que persigue. Cesa una vez el perseguido ingrese en otro mar territorial o en el propio (Rivero, 2016).

Ahora bien, resulta imprescindible distinguir a este derecho de cualquier otro derecho de visita dentro del mar territorial, la zona contigua o la zona económica exclusiva. Aun cuando “los procedimientos sean los mismos y se apliquen especialmente para el control de la explotación de recursos naturales, el derecho de visita es altamente excepcional en alta mar” (Aramburu, 2020). Esta distinción no es menor, ya que el derecho de visita, conforme a la Convemar, corresponde al derecho internacional público, en tanto que aquel derecho de similares características que se desarrolle dentro de las zonas antes mencionadas tendrá atribuciones de seguridad interior o poder de policía, aun cuando pueda ser llevado a cabo o encomendado a las fuerzas armadas.

“Por el párrafo 2o. del art. 110 de la Convemar se extiende a todo buque al servicio no comercial de un Estado identificado debidamente. Consiste en la verificación de la documentación y si esto no resulta satisfactorio, la inspección a bordo” (Aramburu, 2020).

De acuerdo con la normativa citada, el derecho de visita se aplica *mutatis mutandis* a las aeronaves de las que se sospeche que se dedican a estas actividades ilícitas. Así, por ejemplo, la inspección de una aeronave en vuelo será imposible; por lo tanto, la medida de escoltar el buque a puerto, que es una medida extrema ante la detección de un ilícito, en el caso del derecho aeronáutico, será la norma.

Normalmente, este derecho será efectivizado mediante el envío de una embarcación al mando de un oficial con una pequeña tripulación que abordará el buque sospechoso, recabará información del capitán, verificará la documentación y, en caso de persistir las sospechas, procederá a inspeccionar las instalaciones y, en última instancia, tomará el control del mismo y lo transportará a puerto para que sea inspeccionado y eventualmente se detenga y juzgue a su tripulación.

En este párrafo se observa también la razón de su denominación usual: detección de la posible nave infractora y envío de una comitiva a bordo (visita) para requerir la documentación necesaria. Ante la persistencia de las dudas, se procede a requisar el buque o aeronave (registro) y, en caso de certeza o serias dudas, se escolta el buque a puerto para su detención (captura).

Además, cada Estado dicta las normas de empeñamiento (*rules of engagement*) para los procedimientos. En general, estas normas están basadas en los principios de legítima defensa, uso mínimo de la fuerza, protección de la vida y la dignidad de los tripulantes (tanto del buque visitado como de los inspectores), principio de legalidad, etcétera. Los Estados Unidos han publicado un documento llamado “Estrategia de cooperación para la fuerza naval del siglo XXI”, donde aborda, entre otros, este tema. Se pueden encontrar numerosos documentos entre organismos y Estados que regulan estrategias de cooperación y de actuación para la detección y la prevención de delitos en altamar.

Vale agregar que Rivero (2016) advierte que el derecho de visita tendrá lugar normalmente en tiempos de guerra; sin embargo, la Convemar nada dice al respecto.

Santiago Luis PUPÍ CERVIO