



UNIVERSIDAD DE BELGRANO

Las tesis de Belgrano

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales
Carrera Licenciatura en Relaciones
Internacionales

El "Caso Marines":
- el conflicto diplomático entre la República de
Italia y la República de la India
- consecuencias de la piratería marítima

N° 627

Florencia Molinero

Tutora: Dra. Norma Bruno

Departamento de Investigaciones
2014

Universidad de Belgrano
Zabala 1837 (C1426DQ6)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
Tel.: 011-4788-5400 int. 2533
e-mail: invest@ub.edu.ar
url: <http://www.ub.edu.ar/investigaciones>

A mis Padres,
Por su amor, buen ejemplo y valores.
Por permitirme ser quien soy.

Mi gratitud y reconocimiento a la Dra. Norma Bruno,
por su dedicación, profesionalismo y sus útiles sugerencias.

Buenos Aires, febrero 2014

Palabras Claves: crisis diplomática; República Italia; República de la India; Derecho internacional público; Piratería marítima; Seguridad marítima; Derecho del Mar; Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas; Convención de Montego Bay; Jurisdicción internacional; inmunidad diplomática; Responsabilidad internacional; Medios Pacíficos De Solución De Conflictos Internacionales.

Abreviaturas

CCS:	Oficina de Delitos Comerciales
COLREGs:	Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes
EUNAVFOR:	European Union Naval Force
ICC:	Cámara Internacional de Comercio
ICE:	Agencia para la promoción exterior e internacionalización de empresas italianas
INTERPOL:	Organización Internacional de Policía Criminal
IPC:	Código Penal de la India
ITF:	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
MEA:	Ministerio de Exteriores de India
MAE:	Ministerio de Exteriores de Italia
MPHRP:	Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería Marítima
NIA:	Agencia de Investigación Nacional India
NOAA:	Administración Nacional Oceánica y Atmosférica
NPM:	Núcleos de protección militar
OEA:	Organización de estados Americanos
ONU:	Organización De Naciones Unidas
OMI:	Organización Marítima Internacional
PCASP:	Personal Armado de Seguridad Privada a bordo de buques
PRC:	Centro de Reportes de Piratería
RIPA:	Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes
SNDMAE:	Sindicato de diplomáticos italianos
UNCLOS:	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
KSMTF:	La Asociación de Pescadores Independientes de Kerala
ZEE:	Zona económica exclusiva

Índice General

Abreviaturas	4
PRIMERA PARTE: Introducción	7
SEGUNDA PARTE: Desarrollo	8
Capítulo I: CUESTIONES PREVIAS	8
I. Planteo del problema	8
II. Fundamentos de la elección del tema	8
III. Los objetivos y la hipótesis de la investigación	8
IV. Metodología & Estructura	9
V. Marco teórico	9
a) El concepto de Conflicto en las relaciones internacionales	10
b) El problema de la Piratería marítima	10
b.1) Definición de piratería	11
b.2) La piratería como problema histórico: contrabandistas, filibusteros y bucaneros.....	12
b.3) Zonas de alto riesgo.....	16
c) La Negociación Internacional	16
Capítulo II: LOS HECHOS	18
VI. Cronología del incidente	18
VII. Lugar del incidente	19
VIII. Versión oficial de la República India	19
IX. Versión oficial de la República Italiana	20
X. Los dos permisos para volver a Italia y el recrudecimiento del conflicto	22
XI. Las relaciones bilaterales entre la República italiana y la República India	24
XII. Repercusiones políticas	25
Capítulo III: FUNDAMENTOS JURIDICOS INTERNACIONALES APLICADOS AL CASO	28
XIII. Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas	28
a) La Representación diplomática	28
b) La inmunidad diplomática	28
c) La extradición	30
XIV. Derecho Espacio marítimo y Derecho Internacional.....	32
a) La evolución histórica del Derecho del Mar: del "mare liberum" al control jurisdiccional del mar	32
b) El Caribe, región pionera del Derecho del Mar	32
c) Derecho del Mar: la Convención de Montego Bay de 1982.....	34
c.1) Mar territorial	34
c.2) Aguas Internacionales o Alta Mar	35
c.3) La Zona contigua: punto exacto del incidente	35
c.4) La Zona económica exclusiva	36
d) El problema de la Jurisdicción	37
e) La soberanía territorial	38
XV. La piratería en la normativa internacional: soluciones de la comunidad internacional	39
a) La Organización Marítima internacional	39
b) Medidas y prácticas en buques para evitar la piratería	40
XVI. La Responsabilidad internacional Sine delicto	42
XVII. Medios Pacíficos de solución de conflictos Internacionales aplicables al conflicto entre India Italia	43
XVIII. Escenarios posibles para la solución del litigio	44
Capítulo IV: Análisis de casos comparativos	46
Caso Comparativo n°1: Pago de rescate: el MV Sirius Star	46
Caso Comparativo n°2: el Buque español Patiño	46
TERCERA PARTE: Conclusiones finales	48
BIBLIOGRAFÍA	51
1. FUENTES PRIMARIAS.....	51
1.1. Tratados e instrumentos internacionales	51
1.2. Jurisprudencia	51
1.2.1. Jurisprudencia de Tribunales internos	51

1.3. Constituciones	51
1.4. Documentos, normas jurídicas y comunicados oficiales	51
1.5. Sitios Web	52
1.5.1 Periódicos y agencias de noticias	52
1.5.2 Revistas	53
1.5.3 Bibliotecas digitales	53
2. FUENTES SECUNDARIAS	53
2.1. Fuentes bibliográficas	53
2.2. Papers académicos	54
2.3. Documentos audiovisuales	54
2.4. Material fílmico/Películas	56
3. ENTREVISTAS	56
ANEXOS	57
I. Piratería marítima	57
II. El incidente del MV Enrica Lexie	62
III. Reglamentación internacional para la prevención de abordajes R.I.P.A.	76
IV. Comunicados de prensa oficiales	78
V. El incidente diplomático en las publicaciones de periódicos y revistas	84
VI. Gráficos intercambio comercial bilateral Italia-India	97

PRIMERA PARTE: Introducción

"In the age of globalization, security, development, and world order have become inseparable, and diplomacy is the key to treating the new range of threats and challenges rooted in science and driven by technology"

Daryl Copeland, "Rethinking International Relations" (2009)

Esta tesis parte de la necesidad de indagar y reflexionar sobre las ventajas y dificultades que entraña la utilización del estudio de caso como estrategia analítica de investigación. En nuestro trabajo nos encargaremos de hacer un análisis acerca del conflicto diplomático existente entre la República italiana y la República de la India, provocado por dos marines italianos que abatieron a dos pescadores indios creyéndolos piratas del Océano Índico en febrero de 2012 mientras desarrollaban tareas de antipiratería. Ambas naciones mantienen un férreo pulso por el hecho, ya que cada una posee una versión distinta acerca del acontecimiento. Además elaboraremos un análisis acerca de las consecuencias de la piratería marítima como hecho principal del litigio.

Roma sostiene que los militares gozan de inmunidad y que la jurisdicción del incidente es de Italia, pero Nueva Delhi insiste en que sean juzgados por un tribunal local porque el hecho ocurrió en aguas de la zona contigua, que es parte de la zona económica exclusiva India. Es un conflicto diplomático complejo ya que interfieren cuestiones de alta sensibilidad para ambas naciones, la imagen de las relaciones bilaterales podría quedar dañada si no se llega a un acuerdo o solución pacífica bajo la guía de la legislación internacional.

En este trabajo se presenta la metodología del estudio de caso como estrategia para ordenar y presentar información de un litigio diplomático real, el cual posee su origen en la piratería marítima, reflexionando sobre la utilización de herramientas normativas internacionales para la solución del caso. El análisis se encuentra dividido en varias secciones. Elaboraremos, en primer lugar, el diseño metodológico de la investigación, su estructura, hipótesis y objetivos, los fundamentos de la elección del tema, así como también el marco teórico que nos define las cuestiones relevantes que participan en el caso tales como el problema histórico de la piratería marítima y su diferenciación con contrabandistas, filibusteros y bucaneros; y qué entendemos por negociación y conflicto internacional en nuestra disciplina.

El segundo capítulo elabora un análisis cronológico y descriptivo en donde se exponen los hechos que dieron origen a la controversia, las posturas oficiales de las partes involucradas, los intereses contrapuestos, las relaciones bilaterales entre los dos estados, las repercusiones políticas del caso en la comunidad internacional, así como también la existencia de las distintas normas y fundamentos jurídicos en las cuales se sostienen ambas partes.

El tercer capítulo esboza los fundamentos jurídicos internacionales aplicados al caso. Aquí nos enfocamos en la legislación que nos proporcionará un entendimiento de mayor profundidad mediante la Convención de Viena sobre las Relaciones Diplomáticas, la Convención de Montego Bay de 1982, la piratería en la normativas y las soluciones aportadas por la comunidad internacional, y la significación de la responsabilidad sine delicto. Además, el capítulo expone las herramientas jurídicas posibles para determinar una alternativa de solución al litigio; expondremos, como propuesta construida fruto de la investigación, los medios pacíficos de solución de conflictos internacionales aplicables al conflicto entre India e Italia.

En el cuarto capítulo, elaboramos una reflexión de dos casos comparativos de controversia internacional similar en donde el rasgo característico es el riesgo de piratería marítima internacional y las respuestas de la comunidad internacional para su resolución; ello nos permitirá analizar desde otra perspectiva el litigio diplomático que estudiamos.

Por último, se presentan las reflexiones y conclusiones finales que emergen fruto de la investigación y permitirán lograr un aporte personal a la cuestión luego de haber analizado la disputa internacional. Además, se exhibe la bibliografía consultada y los anexos que se consideraron de vital importancia para el desarrollo de la tesina.

¹ Traducción de autora. "En la era de la globalización seguridad, desarrollo, y el orden mundial se han vuelto inseparables, y la diplomacia es la clave para tratar el nuevo alcance de las amenazas y desafíos originados en la ciencia e impulsados por la tecnología." Daryl Copeland, "Rethinking International Relations" (2009). Disponible en línea: www.guerrilladiplomacy.com/the-book/guerrilla-diplomacy-introduction/

SEGUNDA PARTE: Desarrollo

Capítulo I: CUESTIONES PREVIAS

I. Planteo del problema

El objeto de esta tesis de grado parte de la necesidad de indagar y reflexionar sobre las ventajas y dificultades que entraña la utilización del estudio de caso como estrategia analítica de investigación de un conflicto diplomático. En nuestra investigación, nos encomendamos diseñar un análisis acerca del conflicto diplomático existente desde febrero de 2012 entre la República italiana y la República de la India, provocado por dos marines italianos que abatieron a dos pescadores de nacionalidad india creyéndolos piratas del Océano Índico. Ambas naciones mantienen una firme discordia por el hecho, ya que cada una tenía una versión distinta acerca del acontecimiento. Se reflexionará sobre la utilización de herramientas legislativas internacionales para la solución y análisis del caso.

II. Fundamentos de la elección del tema

El conflicto ha sido desde los comienzos de la humanidad una cuestión que nos ha caracterizado como sociedad. Fuera de nuestras fronteras ya conocidas, la situación se complica y se transforma en un tema aún más interesante. Esta situación, escasamente prometedor, ha sabido mejorarse mediante el derecho convencional y consuetudinario internacional, mejorando el desempeño y la competencia profesional en la resolución de conflictos internacionales.

Dentro del campo de estudio de las relaciones internacionales, el concepto de anarquía ha sido uno de los ejes directrices de las relaciones entre los estados, dejando al descubierto un mundo altamente conflictivo. Vivimos inmersos en la dinámica de un mundo globalizado y en constante cambio, que exige rapidez en la toma de decisiones. Es una realidad caracterizada por la interdependencia y la globalización. Entonces, ¿cómo se supone que debemos vivir? Es la pregunta que se establecen los teóricos de nuestra ciencia para responder las actitudes y el funcionamiento de los estados y sus representantes.

El derecho internacional es el ordenamiento jurídico por excelencia que regula las relaciones entre los estados. Sin embargo existen conflictos que se vuelven complejos de solucionar debido a los intereses divergentes de ambas partes enfrentadas y, por sobretodo, la importancia del predominio de la imagen política internacional y el interés comercial que poseen los países.

Las amenazas que brinda la piratería marítima constituyen eje central en el cual los estados han acordado y se han reunido para intentar mejorar la amenaza a sus intereses. Estamos ante un claro ejemplo de cooperación internacional, inmersos ante un mundo anárquico que posee cada día un mayor incremento comercial transnacional.

Tres cuestiones, debo señalar, nos han llevado a identificar como acertado el tema que analizamos en el trabajo de investigación: la diversidad cultural de las dos partes en litigio; el uso de la inmensidad del espacio marítimo que el ser humano intenta regular mediante herramientas creadas por medio de convenciones; y por último, el arte de la negociación internacional y de la diplomacia en la resolución de conflictos. Estos tres aspectos, combinados, han despertado mi interés por desarrollar un tema específico que no ha sido tratado por la prensa nacional argentina, a pesar de encontrarse en las primeras planas de los periódicos italianos e hindúes desde febrero de 2012.

III. Los objetivos y la hipótesis de la investigación

El objetivo general del trabajo es, entonces, aportar un punto de vista diplomático-jurídico al asunto en cuestión: diseñar un análisis académico acerca del conflicto diplomático existente desde febrero de 2012 entre la República italiana y la República de la India, provocado por los dos marines italianos que quitaron la vida a dos pescadores indios creyéndolos piratas del Océano Índico mientras realizaban actividades de antipiratería en zonas de alto riesgo del mar arábigo. Ambas naciones sostienen distintas posiciones acerca del acontecimiento.

Partimos de la base que muchas veces es imposible explicar el desarrollo de un conflicto y las decisiones políticas tomadas sin hacer referencia a los líderes y estadistas de las naciones, los cuales poseen la facultad de tomar las decisiones para resolver o complicar aún más el asunto. Las presiones de índole comercial entre las naciones influyen sobre la toma de decisiones políticas y en consecuencia en el desarrollo de la discordia y su posible solución.

Nos encontramos ante una controversia diplomática de índole compleja ya que interfieren cuestiones de alta sensibilidad para ambas naciones, asimismo, la imagen de las relaciones bilaterales podrían quedar dañadas sino se llega a una solución o acuerdo pacífico bajo la guía de los fundamentos jurídicos internacionales que se han sabido desarrollar históricamente. Partiendo de este objetivo general, definimos los objetivos específicos diferenciados aunque asimismo dependientes entre sí. Siguiendo esta línea de pensamiento, hemos establecido los siguientes objetivos específicos:

- a) Identificar el conflicto diplomático existente entre la República italiana y la República de la India
- b) Recopilar la información de diversas fuentes primarias y secundarias
- c) Describir y comprender los hechos que dieron origen al incidente
- d) Analizar los puntos o temas en los cuales existen divergencias
- e) Desarrollar el enfoque y comprensión que tiene cada país respecto a los ejes neurálgicos de la disputa
- f) Enumerar los fundamentos jurídicos internacionales que aplican a la controversia
- g) Plantear una alternativa posible de solución para el conflicto: los medios pacíficos de solución de conflictos internacionales aplicables al conflicto
- h) Comparar el caso con otros dos ejemplos similares de piratería marítima internacional

Las ideas ya descritas nos permiten situar a consideración la que se ha convertido en la hipótesis central y la idea directriz de este trabajo final de carrera: Debido al conflicto diplomático suscitado, como consecuencia del riesgo de la piratería marítima presente en dicho espacio geográfico, entre la República italiana y la República de India se originaron repercusiones político-diplomáticas que pusieron en riesgo el diálogo bilateral de ambos países por la actividad de los marines acusados.

En este trabajo profundizaremos y justificaremos la postura planteada para luego obtener conclusiones y reflexiones finales del hecho en cuestión.

IV. Metodología & Estructura

En este trabajo se presenta la metodología del estudio de caso como estrategia para ordenar y presentar información de un litigio diplomático real, reflexionando sobre la utilización de herramientas legislativas internacionales para la solución del caso. Elaboraremos un balance descriptivo y analítico en donde se expondrán los hechos que dieron origen y cuerpo a la controversia, las posturas oficiales de las partes involucradas, así como también la existencia de las normativas en las cuales se sostienen ambas partes.

El diseño de nuestro trabajo de investigación, que estipula la estructura fundamental del mismo, será de tipo estructurado o cuantitativo. Para la elaboración del marco teórico se consultará bibliografía seleccionada para cada área analizada. Las unidades de análisis que se utilizarán serán los estados y el alcance de su capacidad jurídica; el papel de las organizaciones que conforman la comunidad internacional, la piratería como tema central y los fundamentos jurídicos del derecho internacional público.

Esta tesis se ha estructurado en cuatro capítulos. El primero analiza el diseño metodológico de la investigación y el marco teórico. El segundo capítulo expone los hechos de la controversia y sus fundamentos, con el objetivo de documentarlo de la manera más completa posible mediante un meticuloso trabajo de recolección de material documental y bibliográfico. Hemos procurado proyectar con argumentos la relevancia de los que consideramos temas imprescindibles, por lo que este capítulo se valdrá de un tipo de metodología específica: el estudio descriptivo. El tercer capítulo se enfoca en la legislación internacional que nos proporcionará el conocimiento para determinar la postura para comprender el litigio y encontrar una posible alternativa de solución al mismo. En ningún caso incluiremos interpretaciones ya que se trata de posturas de gobiernos constitucionales, de esta manera nos aseguraremos un tratamiento de los temas lo más profesional y objetivo posible, según la visión de las autoridades encargadas de definir políticas de cada país. La cuarta sección tiene por objeto aportar una visión diferente al caso a través del estudio comparativo de dos casos ejemplificadores. Por último, en las reflexiones finales se permitirá lograr un aporte personal a la cuestión luego de haber analizado el caso.

V. Marco teórico

En esta sección se desplegarán las herramientas conceptuales que nos ayudarán a comprender con mayor claridad el litigio en cuestión.

Resulta de gran importancia aclarar algunos conceptos sobresalientes del campo de estudio de las relaciones internacionales, estableciendo la definición clara de los conceptos que utilizaremos frecuentemente en nuestro análisis. Específicamente es de nuestro interés conceptualizar que entendemos cuando hablamos de conflicto, piratería marítima y negociación internacional en nuestra área de estudios.

V. a) El concepto de conflicto en las Relaciones Internacionales

La estructura de la sociedad internacional² se caracteriza por ser descentralizada, por lo que carece de una autoridad mundial con poder de sanción por encima de los Estados, esta característica la vuelve vulnerable para que se originen situaciones de conflicto de diversa intensidad. Es el derecho internacional y la voluntad de los propios Estados, los que actúan como principio ordenador de las voluntades soberanas diversas, frente a un sistema internacional que es anárquico por naturaleza y que muchas veces dificulta la cooperación.

El término "litigio", como muchos otros, no posee una acepción precisa. Para el derecho internacional público: "un litigio internacional es un desacuerdo sobre puntos de hecho o de derecho, una contradicción o una divergencia de tesis jurídicas o de intereses entre Estados (Caso Mavrommatis (1924), Corte Permanente de Justicia Internacional."³

Sobre este aspecto, el académico Juan Carlos Beltramino señala: "el conflicto, o diferencia entre puntos de vista [...] propio de las relaciones humanas, está en el corazón de los enfoques enfrentados y no coincidentes, que se trata de acercar y acomodar a través de la negociación. Hay evidentemente distintas gradaciones del conflicto con sus implicaciones propias. Ellas van desde las diferencias de opinión [...] hasta la intransigencia frontal de las partes que llevan a una decisión de interrupción o ruptura de la negociación, a lo que llamaríamos conflictos bloqueantes decisivos."⁴

Históricamente, la cuestión del conflicto ha sido abordado desde múltiples ciencias, sin embargo, nos parece preciso puntualizar el término mediante su definición etimológica: proviene del latín *conflictos*, que significa chocar. Desde siempre, la palabra se encuentra asociada a enfrentamientos y oposiciones. Según la definición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, es posible encontrar diferentes acepciones del término: se lo define como: "lucha, pelea, apuro, discusión, cuestión."⁵

Desde la visión del teórico John Burton, considerado uno de los fundadores de la disciplina de la resolución de conflictos, definimos al término como: "una relación en la que cada parte percibe metas, valores, intereses y comportamiento del otro como antítesis de los suyos. Conflicto abarca, en primer lugar, las relaciones entre las partes en disputa, sus percepciones, los valores compartidos y los que no los son, sus metas y motivaciones; en segundo lugar, el medio político, social, económico, e institucional en el que la disputa tiene lugar."⁶

V. b) El problema de la Piratería marítima

El delito de la piratería, el terrorismo y la violencia en el mar, constituye el ilícito más remoto contra la libertad y seguridad de navegación marítima, asimismo estas prácticas se han ido transnacionalizando y han ido adquiriendo una dimensión internacional que ha despertado el accionar de la Comunidad Internacional, en orden de posibilitar su persecución universal. Los núcleos donde se centraliza esta actividad afectan a importantes rutas marítimas vitales para el comercio entre las naciones; asimismo, su peligro se incrementa por encontrarse en lugares donde las autoridades estatales no ejercen soberanía plena y exclusiva, encontrándose bajo una situación de completa ineptitud e incapacidad de asegurar un control y registro marítimo. Las propias características irregulares que posee la piratería, sumado al interés de erradicar este tipo de delito mediante un normal desarrollo del Derecho Internacional del Mar, señalan

² Entendida, siguiendo a Bull, *como un grupo de estados conscientes de ciertos intereses y valores comunes, que forman una sociedad en el sentido de que ellos mismos conciben en obligarse por un conjunto de normas comunes en sus relaciones entre sí, y participan en el funcionamiento de las instituciones comunes. Para un análisis en profundidad del término, véase BULL, Hedley, La sociedad anárquica: un estudio del orden en la política mundial*, Columbia University Press, New York, 1977, p. 13.

³ RAMPELBERGH, Jorge y BRUNO, Norma. *El estado como persona del Derecho internacional*, Editorial de Belgrano, N°13, Buenos Aires, 1997.

⁴ BELTRAMINO, Juan Carlos, *Cómo negociar internacionalmente*, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1994, p. 109

⁵ Disponible en: <http://lema.rae.es/drae/?val=CONFLICTO> [Consultado el 3 enero 2014].

⁶ BURTON, John W. *Conflict Resolution as a Political System*. Institute for Conflict Analysis and Resolution. 1988. [En red]. Disponible en: <http://scar.gmu.edu/publication/conflict-resolution-political-system>. [Consultado el 19 enero 2014].

como requisito la necesidad de su persecución a nivel universal con la finalidad de evitar que los hechos ilegales en los espacios marítimos queden impunes.⁷

Las zonas marítimas en los cuales en los últimos años han ido aumentando significativamente los sucesos de abordajes piratas, los encontramos particularmente en Golfo de Adén, la cuenca de Somalia y el Océano Índico, poniendo en peligro no solo a la tripulación de los buques mercantes sino también a las rutas marítimas de navegación. La respuesta de la INTERPOL para combatir este tipo de delito se centra en tres campos principales bajo la consigna de una estrecha colaboración de la comunidad internacional: mejorar la recopilación de pruebas, facilitar el intercambio de datos y una capacitación a escala regional.⁸

b.1) Definición de piratería

Debido al auge de las comunicaciones y a la globalización, el concepto de piratería se utiliza para denotar distintas formas de sustracción de lo ajeno, sin embargo, debemos aclarar que el objeto de nuestro análisis está circunscrito a la piratería marítima y no a las diversas formas que la piratería pueda desarrollar.

No obstante el delito de la piratería pueda ser considerado hoy día como anacrónico y reservado a zonas específicas de los mares de Asia, y pese a que el concepto evoca a tiempos pasados, recientemente el fenómeno ha sido objeto de atención, dejando claro que no ha desaparecido. Se trata de un delito que ha adquirido un carácter internacional en su control, castigo y regulación. "La piratería es uno de los ataques más directos a la seguridad de las vías marítimas y constituye un típico delito internacional."⁹

La Real Academia Española define al pirata como: "la persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar"¹⁰, y define a la piratería como: "el robo o presa que hace el pirata"¹¹.

Otra definición de actos que constituyen el delito de piratería, utilizada específicamente desde el origen de los Estados nacionales y vigente a lo largo de la historia los delimita como: "los actos de depredación y violencia contra las personas realizados, en el mar o desde él, por individuos de la dotación de un buque, que se han colocado fuera de la jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad internacional y la emplean, indistintamente, contra súbditos de uno u otro país, sin tener comisión alguna legítima de guerra".¹²

Desde una perspectiva jurídica, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), aprobada en Nueva York el 30 de abril de 1982 y abierta a su firma el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, siendo uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia marítima brinda en el Art. 101 una definición de piratería en tres apartados, a saber:

"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."¹³

También, en su artículo 100 se establece el deber de cooperar en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre bajo la jurisdicción de ningún Estado. De esta manera, la Convención manifiesta que la piratería en alta mar está proscrita, es ilegal, y que todos los Estados tienen la facultad de perseguir a todos aquellos que puedan ser responsables de acto de piratería en alta mar.

⁷ Instituto Español sobre Asuntos Estratégicos. [En red]. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM02-2011TratamientoJuridicoPirateria.pdf [consultado el 4 de enero de 2014].

⁸ Organización Internacional de Policía Criminal. [En red]. Disponible en: <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima> [Consultado el 10 enero 2014].

⁹ RAMPELBERGH, Jorge Enrique, Temas de Derecho Internacional Público, El régimen de las capitulaciones Cuestiones de Derecho del Mar. Editorial Belgrano, 1 edición, Buenos Aires, 1982. Pág. 75.

¹⁰ Disponible en: <http://lema.rae.es/drae/?val=pirata> [Consultado el 19 enero 2014].

¹¹ Disponible en: <http://lema.rae.es/drae/?val=pirateria> [Consultado el 19 enero 2014].

¹² VIGIER, De Torres Agustín, *Derecho Marítimo*. 3a. Edición, Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, 1977. Pág. 279.

¹³ Artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf. [Consultado el 19 enero 2014].

En el artículo 103, se define qué entendemos por buque o aeronave pirata, [...se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101...]

La Convención además define en su artículo 106, cual será la responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente de un buque o aeronave pirata, [...cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura...]¹⁴

Estas extensas definiciones que se plantean con rotundidad en la Convención, establecen claramente la no pertenencia a un Estado de los buques piratas aún, fuera de aguas jurisdiccionales, así como la facultad de persecución internacional de los estados.

Existen diversos análisis que afirman la existencia de una relación directa entre la piratería marítima y la actividad pesquera: “los actos de piratería para barcos de gran tonelaje desde hace unos años están aumentando. La logística de los piratas se basa en las comunidades de pescadores, donde ellos viven o donde ellos operan. Estas comunidades les proporcionan alimentos agua y refugio. Los piratas tienen una gran dependencia de los pescadores que les proporcionan apoyo en las operaciones.”¹⁵ Tal como vemos, la piratería marítima es inseparable del comercio, en cualquiera de sus tiempos.

b.2) La piratería como problema histórico: contrabandistas, filibusteros y bucaneros

Cabría preguntarse cuándo surgió la piratería marítima ya que se trata de uno de los delitos más antiguos contra la seguridad marítima, además de ser una de las actividades más inmemoriales que el hombre haya jamás realizado, remontándose a épocas históricas debido a la importancia del mar en la vida de los seres humanos. Los actos de piratería son tan antiguos como el comercio marítimo mismo. En sus diversos momentos históricos, la piratería marítima ha servido para estimular y activar el acopio de capital, potenciando así el desarrollo económico de los países que se dedicaron a practicar con éxito esta actividad. Este análisis histórico de la piratería nos permite hallar respuestas el desarrollo de esta actividad ilícita en la actualidad. Nos permite encontrar puntos inesperados y caminos ocultos que ha sabido tomar la historia y que nos ha cambiado como sociedad.

Desde el inicio de la actividad productiva de bienes y su transporte por mar, se originaron las diferencias entre los humanos; algunos poseían más riqueza y otros quedaron fuera de la posibilidad de contar con esos bienes, lo que incentivó la actividad de apropiación ilegítima, por la fuerza. De esta manera surgieron los piratas, navegantes con el objetivo de abordar a las tripulaciones de naves que transportaban mercancías por los mares. Vemos de esta manera como el desarrollo de la actividad marítima, se encuentra estrechamente relacionada con el esplendor de la piratería. Cuando analizamos a la piratería, no debemos descartarla como un hecho histórico delictivo aislado o una expresión de fantasía sobre aventura. Las actividades de estos sujetos eran peligrosas: arriesgaban su propia vida por encontrar grandes fortunas que provenían como producto de un mundo económicamente dinámico.

La Edad de Oro de la actividad pirata la encontramos en los siglos XVI y XVII en las aguas del Caribe. Es por ello, que esta cuestión la narraremos con mayor profundidad en un apartado específico de nuestro trabajo.

En lo que refiere a sus orígenes etimológicos históricos, el concepto deriva del griego “PEIRATES” (el que busca aventuras); se sabe que la mitología y la literatura de la antigua Grecia en un principio era mezcla de realidad y fantasía tal como lo diseñan las antiguas leyendas las cuales plasmaban la sumisión de los territorios al poderío de los piratas de la época. Fue del origen griego desde donde los romanos formaron la palabra “PIRATA” y llegaron a denominar “PIRACTICA NAVIGIA” a las naves armadas para hacer presas. A partir del siglo XI el término “PIRATERIUM” es un sinónimo de milicia, y en antiguas crónicas inglesas se habla de los piratas del rey a los que se confiaba la custodia de los mares territoriales.¹⁶

Las labores de piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios, son muy semejantes. En su conjunto, los definimos como bandidos, saqueadores y criminales del mar. Pero lo que cambian son las circunstancias y particularidades de cada uno de ellos. Es de nuestro interés establecer su distinción para lograr comprender la relevancia de la figura de pirata en la actualidad. Para el siglo XVI Europa se encontraba bajo una situación de escasez de productos de consumo muy importante. Esta situación hacía subir los

¹⁴ Ibid. artículo 106.

¹⁵ Capítulo XIII: Piratería y terrorismo marítimo. [En red]. Disponible en: http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo13.pdf [Consultado el 2 enero de 2014].

¹⁶ RAMPENBERGH, Jorge Enrique, Temas de Derecho Internacional Público, El régimen de las capitulaciones Cuestiones de Derecho del Mar. Editorial Belgrano, 1 edición, Buenos Aires, 1982. Pág. 75.

precios a niveles desmesurados, y, si se presentaba un buque que traía mercancías con precios más accesibles de nacionalidad tanto francesa, inglesa, portuguesa, española y holandesa, los habitantes del continente americano comerciaban con ellos.

En un comienzo se trataba un contrabando forzado, pero la situación de gran necesidad que estaban atravesando los pueblos europeos legitimó el comercio con los contrabandistas, a pesar de las consecuencias que esto pudiera traerles. En otras palabras, el contrabando en el Caribe surgió como respuesta a ejercer el poder de su soberanía ante el atropello de los europeos a la población. La función era dar batalla al monopolio impuesto en un principio por los españoles. En tal circunstancia, fue lógico el auge de la actividad contrabandista. Luego la actividad fue adquiriendo el apoyo de los funcionarios estatales y otros sectores.

La respuesta de España en 1543 fue la de proteger sus rutas de navegación mediante el despliegue de naves de guerra o los que hoy día llamamos convoyes protegidos: "Se estableció el sistema de las flotas anuales, que consistía en demorar un año el viaje de todos los navíos que tenían que surcar el Caribe a fin de que pudieran navegar juntos o en conserva, protegidos por buques armados".¹⁷

El gran interés de trasfondo de las burguesías europeas, tanto de Holanda, como Francia, Inglaterra y Portugal, era luchar contra el monopolio estatal de España en América. El Caribe era la zona donde el contrabando poseía más desarrollo: "Guanahibes, que se hallaba en el oeste de La Española, acabó siendo una feria libre del comercio de contrabando en el siglo XVI; pero Matina, en Costa Rica, lo fue en el XVII y en el XVIII."¹⁸ Estos imperios europeos apresaban a los navíos españoles que se dirigían hacia América, desarrollando y fomentando el contrabando.

Fue exactamente en el Caribe en donde las sociedades bucanera y filibustera se instalaron; en la isla La Española, actualmente Haití y República Dominicana.¹⁹ Los países europeos que se beneficiaban del contrabando con los pueblos del Caribe se comenzaron a organizar para dar lucha al monopolio español: "Una burguesía española productora y comercial habría hecho innecesaria la actividad contrabandista de los holandeses en el Caribe, porque hubiera dispuesto, a buen precio y con buena calidad, de todos los artículos de consumo que reclamaban sus provincias ultramarinas del Caribe."²⁰

Los filibusteros tal como hemos dicho, fueron un fenómeno exclusivo de la zona del Caribe, aparecieron a partir de 1630 principalmente en la isla Tortuga, y sus actividades perduraron hasta 1680. Se ampararon en los países de Europa occidental, los cuales los utilizaron en su ambición colonialista en la América y su hostilidad con España. Los pobladores de La Española les brindaban refugio y auxilio a cambio de servirles a sus propósitos. Es por esto por lo que para Hubert Deschamps, el filibustero era un pirata semidomesticado.²¹

Las descripciones hasta aquí realizadas nos dejan mencionar un hito histórico relevante que se iba a dar origen en el Caribe varios años después, en 1804: el nacimiento de Haití, convirtiéndose en el primer Estado de población negra de América y en la primera república del mundo entero. El hecho se convertiría en el inicio de un ciclo de revueltas independentistas que no tendrían retorno y posee una estrecha relación con la revolución francesa de 1789. Como vemos, los filibusteros desafiaron el total poderío español en América. "La sociedad filibustera golpearía a España en el Caribe con una fuerza increíblemente despiadada, hasta dejarla exhausta, y cuando le llegó la hora de desaparecer, el Caribe era diferente de lo que había sido hasta su aparición. A todo eso dio lugar el contrabando. Las reses y los cerdos de La Española fueron la causa económica del origen de la sociedad bucanera".²²

Este punto de la historia (S XVII) que muchos autores han estudiado, se encuentra con el común error de no diferenciar a la sociedad filibustera de la bucanera. Muchos libros han confundido a unos y a otros llamándolos de la misma manera. Lo cierto es que ambos sociedades han sido fenómenos distintos, con características propias, pero que tienen un punto en común: ambas poseían su centro o capital en la isla Tortuga, pero a pesar de ello, los bucaneros operaban en La Española (Santo Domingo actualmente) y los filibusteros en el mar del Caribe. A continuación, señalaremos las principales diferencias entre la sociedad filibustera y la sociedad bucanera²³, con el propósito de esclarecer los conceptos:

¹⁷ BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 203.

¹⁸ *Ibid.* Pág. 227.

¹⁹ En 1655 los ingleses se apoderaron de Jamaica convirtiéndose en tierra libre para los Bucaneros, Filibusteros, Corsarios y Piratas.

²⁰ BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 230.

²¹ DESCHAMPS, Hubert. *Piratas y Filibusteros*, Salvat Editores, 1ª edición Barcelona, 1956. Traducción De Juan J. Maluquer, 136pp.

²² BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 236.

²³ Los libros que dedican su análisis a la sociedad filibustera y bucanero agregan además una tercera, la de la población, que son los habitantes de la isla, sin embargo ésta no llamó la atención de los que escribieron obras.

Filibusteros	Bucaneros
Operaciones en el mar de los caribes	Operaban en las tierras de La Española
Formaban una sociedad de mar	Formaban una sociedad de tierra (asentamientos)
Tenían hábitos y un código	Tenían hábitos pero no código escrito
No había esclavos	Había cierto grado de esclavitud (Comprometido)
La guerra como actividad fundamental	Aspiraban a vivir, no a enriquecerse.
Bandoleros/ladrones del mar	Cazadores de reses y criaban cerdos

Finalmente, la historia demostró que los filibusteros –futuros corsarios– terminarían siendo una sociedad más fuerte que la de los bucaneros. Para entenderlo debemos tener en cuenta la situación de Europa en aquellos tiempos, cuando Francia se reconcilió con España todo cambió. Desde 1618 hasta 1648 la Guerra de los Treinta años había llevado a que los enemigos de España amenazaran sus intereses en el Caribe. Pero todo cambió cuando la guerra concluyó: los dos poderes enemigos antiguamente –España y Francia– se pusieron de acuerdo en terminar con la sociedad bucanera en el Caribe; sin embargo la sociedad filibustera se mantuvo con el apoyo de los europeos dado que ésta le rendía al gobernador dividendos que los bucaneros no poseían.

El acercamiento entre España y Francia tiene su momento memorable cuando Felipe V de Borbón ocupa el trono Español, y de esta manera se traslada la dinastía reinante en Francia hacia España. Luis XIV de Francia había considerado que ambos países poseían intereses similares y acordaron combatir la piratería en todas sus zonas de influencia. En este momento, la pequeña Isla Tortuga, situada sobre la costa noroeste de La Española, y que había sido la capital comercial de los bucaneros, pasó a tener un gobernador francés. Y es, en esta época cuando Francia comienza a otorgar *autorizaciones o patentes de corso*²⁴ a varios filibusteros; es decir que, sus actividades ahora poseían la autorización del rey de Francia. Dicho en otras palabras, el Estado francés brindaba la autorización gubernamental para perseguir embarcaciones de nacionalidades enemigas y a partir de allí comienza la regulación de la piratería.

La isla Tortuga quedó como la capital de la sociedad filibustera y la sociedad bucanera quedó aniquilada debido a la destrucción de su fuente comercial: las reses. De esta manera vimos como los ataques en el Caribe se producían como resultado de las guerras que ocurrían en el continente Europeo. La gran flota inglesa y sus expediciones era una de las más sólidas. El siglo XVII fue la partición del Caribe debido al juego de fuerzas que funcionaban en Europa. Sin el sustento de algún país europeo, en poco tiempo las amenazas de los piratas desaparecieron de las islas desplazándose hacia otras rutas marítimas, como lo es el Océano Índico o incluso al Océano Pacífico.

Tal como vimos, las grandes extensiones que posee la mar han creado un contexto de vulnerabilidad caracterizado por un dominio anárquico y apenas vigilado. Un motor fundamental de la actividad pirata fueron los reinos, que antiguamente se ocupaban de rivalizar el control del espacio marítimo: “Ya sea en el Mediterráneo antiguo como en los océanos del siglo XVI, y que, al no poseer la fuerza necesaria para competir de igual a igual, vieron en la piratería una forma de entorpecer el tráfico de sus enemigos y de poder socavar la hegemonía. Era el complemento perfecto a la actividad de sus flotas militares regulares y comenzaron a contratar a estos grupos e saqueadores dando lugar a la figura del corsario”²⁵.

Esta situación nos permite identificar las distinciones entre piratas y corsarios. Existían diferentes modalidades. La piratería no era autorizada por ningún Estado, y su principal objetivo era el fin lucrativo, amenazando la seguridad y el comercio marítimo en general. No se encontraban bajo control ni aval de ningún monarca europeo. El corsario, sin embargo, actuaba de modo similar al pirata pero a éste, las

²⁴ En el texto original de la Constitución de la República Argentina de 1853/1860, en el capítulo IV, Art. 67 inc 22) sobre las atribuciones del Congreso, se expone la facultad de *conceder patentes de corso y de represalias, y establecer reglamentos para las presas*. Asimismo, en el capítulo III Art. 18 se le concedía al poder ejecutivo la misma facultad.

Finalmente la reforma constitucional de 1994 derogó tal atribución, y de esta manera se actualiza el texto frente a un anacronismo técnico y jurídico importante.

²⁵ MIGUENS, Narvaiz Silvia. *Breve Historia de Los Piratas: Corsarios, Bucaneros y filibusteros*. Ediciones Nowtilus, Madrid, 2010. Pág.18.

autoridades le entregaban una patente de corso, la cual legalizaba sus actividades. Su objetivo principal no era realizar actos de piratería si no, perjudicar los intereses de los rivales de su Estado a través de tomar como presa los buques de los estados enemigos. "En algunos casos era un marino mercante que ofrecía su nave y servicios privados a un rey. El corsario podía aceptar las leyes y hasta los usos de la guerra, obedeciendo las instrucciones de su monarca; una fianza, supuestamente, le haría respetar lo acordado."²⁶ Francis Drake es uno de los corsarios de nacionalidad inglesa, uno de los personajes más renombrados de su país. Su propósito era evitar que los fondos de la América española llegaran a manos de la corona ya que perjudicaría a su nación. "Drake no podía alegar que actuaba por su cuenta. Los actos del gran marino eran actos oficiales del Gobierno Inglés. Drake era el servidor, y de gran categoría por cierto, de un plan político de su país."²⁷

"Los filibusteros del Caribe fueron los verdaderos piratas; no lo fueron los corsarios del siglo anterior, Hawkins, Drake y otros de su estirpe. El corsario era un soldado del mar que servía los intereses de su país. Pero el filibustero no tenía patria... mataba para robar... era un hombre en guerra contra la humanidad."²⁸ Sin embargo a pesar de la condición legítima que poseía el corsario, en determinadas ocasiones resulta difícil determinar la frontera que lo diferenciaba de las actividades del pirata.

La historia marítima de la República Argentina tiene un antecedente interesante con respecto a la figura del corsario, se trata de Hipólito Bouchard, un liberal y antimonárquico de nacionalidad francesa. En 1809 llegó a Buenos Aires en un barco francés e inmediatamente se puso a disposición de la causa independentista argentina. En 1817 se le otorgó la patente de corsario argentino (para esa época existía las provincias Unidas del Río de La Plata) y en su campaña de 1818 llegó a enarbolar la bandera de las provincias Unidas del Río de La Plata en tierras Californianas. "Los argentinos" se hicieron de esta ciudad durante seis días, en los que se apropiaron de bienes y mercancías que pertenecían a los españoles. "La imagen del crucero La Argentina se transformó en un símbolo de terror para las fuerzas españolas y de lucha contra la tiranía para los patriotas americanos. La casi totalidad de los países de Centroamérica que se irán constituyendo, diseñarán sus banderas basándose en la celeste y blanca creada por Belgrano y exhibida con orgullo a lo alto de las naves de Bouchard."²⁹ Entonces, tal como vimos, para que se originaran sociedades de hombres capaces de colocarse por encima de gobiernos y evadir todo tipo de reglamentos, se necesitaron varias circunstancias. Es decir, además del ansia de estos hombres por el poder en la región, fue necesario un ambiente propicio: y eso sucedió por la actitud de las burguesías en Europa durante el siglo XVII. Estas buscaban conquistar nuevos mercados y el Caribe resultó ser el escenario ideal para combatir. Pero para vencer, los gobiernos europeos necesitaron de hombres capaces, fuertes, violentos, y útiles a sus propósitos: arrebatarle a España sus territorios y riquezas en América. Los encargados de hacerlo fueron los piratas y filibusteros (los cuales no hay que confundirlos con los corsarios y contrabandistas). Los corsarios recibían órdenes de su gobierno, mientras que los contrabandistas comerciaban en el mar bajo ninguna ley. Los piratas o filibusteros eran criminales, que, debido a la época histórica en la que surgieron, fueron utilizados por las potencias enemigas de España: Inglaterra y Francia principalmente. La sociedad filibustera no poseía diferencias de raza o religión, todos poseían un sentimiento de hermandad que terminaba favoreciendo a su actividad.

A pesar de la antigüedad de este tipo de prácticas piratas y siendo uno de los primeros delitos *iuris gentium*, en ningún momento se había creado una norma de derecho positivo que la reprimiera o sancionara³⁰. Dos antecedentes resultan valiosos para las futuras Convenciones de codificación: el proyecto preparado por el jurista de origen japonés, Matsuda en 1926 y, en segundo lugar, el proyecto del jurista norteamericano Joseph Walter Bingham, en 1932. Ambos trabajos fueron valiosos antecedentes para la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, que en el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Régimen Jurídico de la Alta Mar dedica siete artículos a la piratería.³¹

En la actualidad, la legislación marítima internacional posee como antecedente a la magnífica obra de Hugo Grocio, el padre occidental del derecho internacional público y el iniciador de la doctrina sobre la libertad de los mares. En su obra titulada *De Iure Praedae Commentarius*, escrita entre 1604 y 1605,

²⁶ ZAMBRANO, Pérez Milton. *Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)*. Historia Caribe, núm. 12, 2007, Pág. 51, Universidad del Atlántico Colombia. Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal. Disponible en línea: <http://www.redalyc.org/pdf/937/93701203.pdf>

²⁷ BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 215.

²⁸ *Ibid.* Pág. 238.

²⁹ PIGNA, Felipe. *Los mitos de la historia argentina II: de San Martín a El Granero del Mundo*. Capítulo: Hipólito Bouchard, la argentinidad al palo mayor. Ed. Planeta. 14^o edición, Buenos Aires, 2007.

³⁰ Aunque, si el pirata era capturado, a éste lo colgaban y era asesinado directamente.

³¹ RAMPPELBERGH, Jorge Enrique, *Temas de Derecho Internacional Público, El régimen de las capitulaciones Cuestiones de Derecho del Mar*. Editorial Belgrano, 1 edición, Buenos Aires, 1982. Pág. 76.

publicó un capítulo titulado *Mare Liberum*. A través de los años, la obra se ha convertido en base fundamental del principio de libertad de navegación.

Asimismo, cabe señalar que la base legal del actual derecho del mar ha sido la firma de los Tratados de Utrecht en el año 1713. Estos acuerdos lograron convenir entre las potencias soberanas europeas el derecho al libre comercio definiendo a los piratas como criminales y enemigos de la humanidad; siendo un importante antecedente del derecho internacional público, colocando al individuo al cumplimiento de las normas del mismo. "En las negociaciones de Utrecht España perdió los Países Bajos, Nápoles, Cerdeña, las plazas fuertes de Toscana y el Milanesado, la Gueldres española, Sicilia, Gibraltar y Menoría; además, concedió a Inglaterra autorización para enviar cada año un navío de 500 toneladas a los territorios españoles de América, y le concedió también el privilegio de vender esclavos negros en las dependencias americanas."³²

La piratería en la actualidad ha cambiado debido a la aparición de nuevas maneras de controlarla y combatirla. Según Julio Albert Ferrero, Presidente de La Asociación de Estudios del Mar, la ASESMAR: "Los piratas aterrorizaron al comercio marítimo y desaparecieron a finales del siglo XIX con el cambio de propulsión de la vela al motor, limitándose desde entonces a los mares del sureste de Asia, costa oriental de África y costas del Golfo de Guinea. Durante el siglo XX la piratería se ejerce sistemáticamente en los mares de algunos países del Tercer Mundo especialmente en las costas de Somalia, Indonesia y Malasia... En el año 2008 la piratería ha resurgido en el Golfo de Adén y en la costa Este de Somalia."³³

b.3) Zonas de Alto Riesgo

Datos proporcionados por la Cámara de Comercio Internacional³⁴, la ICC, delimitan las zonas geográficas concretas del riesgo de piratería marítima en la actualidad. Podemos diferenciar básicamente las siguientes: Sudeste asiático y lejano oriente; África y el Mar Rojo; Sudamérica y por último, el caso especial de Somalia.³⁵ En tales zonas, a los mercantes se les advierte de adoptar las medidas de autoprotección recomendadas por la Organización Marítima Internacional. Tales medidas implican el uso de señales acústicas y luminosas como medidas de prevención y advertencia.³⁶

La extensión en la cual se produjeron los sucesos del conflicto diplomático que estamos analizando, se encuentra cercana a las zonas en riesgo de piratería, si bien no es una de las zonas más conflictivas de la actividad ilícita.

Desde 1992, ante el alarmante crecimiento de la piratería, se ha creado dentro de la Oficina Marítima Internacional, el Centro de Información sobre la Piratería, el PRC, con sede en Kuala Lumpur, en Malasia. Este centro proporciona información diaria vital sobre actos piratas y robos armados y es primordial para estar al tanto de lo que está ocurriendo en las zonas en riesgo. Sirve como punto de contacto entre el capitán del buque en cualquier parte del mundo que desee reportar o solicitar asistencia debido a un abordaje en el mar.

V. c) La Negociación Internacional

Tal como hemos definido previamente, el conflicto se origina cuando dos o más sujetos³⁷ –como personas del derecho internacional público– poseen distintas percepciones acerca de un determinado tema, y es en este momento en el que entra en escena la negociación la cual, según la Real Academia Española, se define como "tratar asuntos públicos o privados procurando su mejor logro."³⁸ "Básicamente la negociación significa obtener lo que se quiere de otros. Es un proceso de comunicación bilateral

³² BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 341

³³ Disponible en: http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo13.pdf P.337. [Consultado el 2 enero de 2014].

³⁴ Zonas propensas a la Piratería marítima. [En red]. Disponible en: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>. [Fecha de consulta: 5 enero de 2014].

³⁵ Para ver los gráficos y mapas proporcionados por la NATO sobre zonas de Alto riesgo pirata dirigirse al Anexo 1 del presente trabajo.

³⁶ Para más información acerca de cuales son las señales internacionales, dirigirse al Anexo 3 del presente trabajo.

³⁷ De acuerdo con Max Sorensen, es sujeto del Derecho Internacional quien sufre directamente responsabilidad por una conducta incompatible con la norma, y aquel que tiene legitimación directa para reclamar contra toda violación de la norma. Disponible en: <https://temasdederecho.wordpress.com/tag/personalidad-juridica-internacional/> [Consultado el 2 enero de 2014]

³⁸ Disponible en: <http://ema.rae.es/drae/srv/search?key=negociar>. [Consultado el 2 enero de 2014].

proyectado para alcanzar un acuerdo cuando ambas partes tienen algunos intereses compartidos y otros que son opuestos."³⁹

Para el Profesor y experto en el arte de negociar, William Ury: "la negociación no se limita a la actividad de sentarse formalmente a una mesa, uno frente a otro, a discutir un asunto contencioso: es una actividad sin ceremonia ni protocolo en que usted se empeña cuando trata de conseguir algo que necesita o desea de otra persona."⁴⁰

Para afianzar relaciones bilaterales estables al largo plazo, una óptima negociación sólo concluye cuando además de lograr concesiones de la otra parte, sin comprometer nuestros propios intereses, encontramos soluciones que recíprocamente contemplan los intereses del otro. En las relaciones diplomáticas, es necesaria la existencia de opciones de beneficio mutuo, sin perder de vista los asuntos reales que se buscan negociar, debido a que en momentos de crisis nuestros intereses se encuentran al límite. Con esta idea se excluye que las negociaciones diplomáticas se procesen como ejercicios de suma cero, aunque si a veces esto sucede, en estos casos no se tuvo en cuenta que la correlación de fuerzas no es estática sino dinámica ya que los hechos internacionales se caracterizan por ser dinámicos.

En la próxima sección de este trabajo, estudiaremos en profundidad la negociación como medio de solución de controversias aplicado en nuestro caso.

³⁹ FISHER, Roger; URY, William and PATTON, Bruce, *Si de acuerdo: como negociar sin ceder*. New York, Penguin Books, segunda edición, 1991, p.17. [En red]. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/6947006/Si-de-Acuerdo-Roger-Fisher>

⁴⁰ URY, William: *Supere el no. Cómo negociar con personas que adoptan posiciones obstinadas*. Ed. Norma, Buenos Aires, 1993. Pág.4.

Capítulo II: LOS HECHOS⁴¹

VI. Cronología del incidente⁴²

Según el informe judicial oficial realizado por la Corte de Kerala de día 29 de mayo de 2012, acerca de los hechos ocurridos, el día 15 de febrero de 2012, cerca de las 16:00 hora de India a 20,5 millas marinas de la costa del estado de Kerala, es decir, en la zona contigua india, un barco de pesca identificado posteriormente como *St. Antony*⁴³, registrado en la India bajo el mando de Freddie Louis, mientras realizaba actividades de pesca en la costa de Kerala, recibió disparos provenientes de un barco que circulaba por la zona. Como resultado de esta situación, de los 11 pescadores que se encontraban a bordo del barco, dos de ellos, Gelastine Valentine de 44 años y Ajeesh Binki de 20 años de edad nativos de los estados de Kerala y Tamil Nándú (India), murieron instantáneamente.

Inmediatamente, el barco pesquero regresó a Neendakara y el propietario de la embarcación dio su declaración ante el Inspector del Círculo de Policía de Neendakara, que registró el caso como Crimen N° 2 de 2012, por asesinato punible conforme a la Sección 302 del Código Penal de la India. Se alegó que, sin ninguna advertencia o alarma, comenzaron a disparar durante unos dos minutos desde un barco pintado de negro y rojo.

Dado que en un principio no se identificaron a los atacantes, la Guardia Costera y la Armada de la India realizaron una búsqueda minuciosa y detectaron que los disparos eran de un buque identificado como MV ENRICA LEXIE, un petrolero de bandera italiana que navegaba por el mar de Laquedivas, ubicado en la costa suroccidental de la India, continuando su ruta desde Singapur hasta Egipto. Las autoridades se comunicaron con el Capitán a bordo, Humberto Vitelli, pidiéndole conducir su buque al puerto de Kochi.

Luego de un rechazo inicial a cooperar con la investigación del caso, el capitán y los demás miembros buque colaboraron. Durante la investigación se descubrió que, además de la tripulación, se encontraban a bordo del buque seis infantes de marina, los cuales se dedican a labores de vigilancia y seguridad en el mar. Dos de estos marines italianos, miembros del 2° Regimiento San Marco de la Marina Militar⁴⁴ en misión de protección de la Nave mercantil italiana, Massimiliano Latorre y Salvatore Girone, fueron identificados como los que dispararon contra el barco pesquero. El primero es acusado de realizar 12 disparos mientras que Girone se lo acusa de realizar 8 disparos hacia la embarcación pesquera. Los acusados fueron detenidos y puestos primero en custodia de la policía y más tarde a la custodia judicial. Asimismo, su versión asegura que el pesquero indio procedía en su dirección sin respetar las advertencias de las señales luminosas y sonoras, las cuales representan un código de comunicación entre los barcos, siendo necesarias para identificarse en aquellas aguas donde existe el riesgo de piratería marítima. Esto fue tomado como una clara intención de abordar al barco mercante dando origen a los disparos que causaron la muerte de dos ocupantes de la embarcación pesquera a causa de balas de armas de fuego.

Un detalle que debemos señalar es acerca de la tarea que cumplen los núcleos de protección militar en aguas internacionales, de la cual formaban parte los militares italianos acusados. Los NPM son una de las unidades militares especializadas de las fuerzas armadas italianas creadas en base al artículo 5 de la ley número 130 del 2011,⁴⁵ aprobada por el parlamento italiano para llevar a cabo las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para combatir la piratería marítima. Los comandantes trabajan en los barcos de nacionalidad italiana que sean mercantes y de pasajeros bajo espacios marítimos internacionales que se encuentran en riesgo debido a la piratería.⁴⁶

Después de pasar tres meses en la cárcel de Trivandrum, capital del estado federal de Kerala, los militares fueron trasladados a Kochi y liberados bajo libertad condicional sin poder abandonar el país. A pesar de ello, obtuvieron dos permisos para visitar a sus familias en Italia retornando a la India a los pocos días. El 18 de enero de 2013 la corte suprema india establece que el gobierno de Kerala no tiene jurisdicción sobre el caso y concede que el litigio sea tratado por un tribunal especial constituido en Nueva Delhi. La investigación es llevada a cabo por la Agencia Nacional de Investigación India. Hasta el día de la fecha, los militares italianos continúan en la embajada italiana en India, sin posibilidad de regresar a su país.

⁴¹ Los datos son en base a la sentencia de la Corte de Justicia de Kerala del día 29/05/2012. [En red]. Disponible en: <http://www.keralaw.com/judgments/case-number/writ-petition-civil/2012-4542>

⁴² Para ver la cronología de los hechos diarios, dirigirse al Anexo 2 del presente trabajo.

⁴³ Para ver las fotos de la embarcación dirigirse al Anexo 2 del presente trabajo.

⁴⁴ Para mas información Véase: <http://www.marina.difesa.it>

⁴⁵ El Núcleo de Protección Militar, designado por la Marina Militar, se creó de acuerdo a la ley 130 de 2011. Para más información acerca de esta ley vease su publicación oficial en la página del Ministerio de Defensa Italiano: www.marina.difesa.it/attivita/operativa/nmp/Documents/Legge%202%20agosto%202011%20n.130.pdf

⁴⁶ Para ver más acerca de las zonas de alto riesgo de piratería ver Primera parte punto V.b.3).

Desde el primer día del incidente, se desata un conflicto diplomático entre los gobiernos de la India e Italia, originado por la diversidad de opiniones con respecto a los detalles legales y a los diversos intereses contrapuestos. Las autoridades indias evocaron a que el litigio debería llevarse a un tribunal de ese país, justificando esa postura en que el incidente se originó en la zona contigua y que las víctimas son de nacionalidad india; mientras que Italia alega que la India no tiene jurisdicción sobre el caso porque el incidente ocurrió en aguas internacionales durante una misión especial para la protección de los barcos comerciales.

Nos encontramos frente a un conflicto diplomático internacional ideal para ser analizado. El Caso pone en evidencia cuan eficientes son los mecanismos diplomáticos de resolución de conflictos y que tan vulnerables son las embarcaciones en zonas marítimas de alto riesgo pirata. Una de las alternativas para la solución del caso será utilizar los medios de solución pacífica de controversias, es decir, el arbitraje internacional o el arreglo judicial. El proceso se haría sobre la base del respeto al derecho internacional y lo plantearemos en nuestro análisis.

VII. Lugar del incidente

El buque Enrica Lexie viajaba desde Singapur hacia Egipto, 34 personas formaban parte de su tripulación incluidos 19 de nacionalidad india acompañados de 6 marines italianos. La embarcación pesquera St. Anthony, por su parte, había dejado Neendakara en Kerala, con una tripulación de 11 personas que se dedicaban a la pesca de atún, un aspecto tradicional de esa zona en cuestión.

El incidente ocurrió en la zona contigua india, a 20.5 millas marinas de la costa de Kerala.⁴⁷ La Convención del derecho del mar de 1982, en su artículo 33 define a la zona contigua, y establece que “no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.”⁴⁸ Más adelante explicaremos cuales son a las atribuciones que el estado ribereño –en este caso India– posee en esta zona. Este dato es imprescindible para determinar luego la conformación del Tribunal que juzgará la controversia.

Un documento, es la prueba del primer contacto establecido entre la Guardia Costera india con el buque Enrica Lexie, informándole que se dirija al puerto de Kochi. El mail tiene fecha el día del incidente, el 15 de febrero de 2012, a las 16:06 hora india. La nota dice: “Estimado capitán: mediante el contacto establecido entre usted y el Centro de Coordinación de Rescate Marítimo de Bombay, informamos que ha habido un incidente/disparos dirigidos contra piratas provenientes desde su buque hacia una embarcación no identificada a las 16:00 hs en la posición 89 16 N, 076 02 E. Se le solicita dirigirse hacia el puerto de Kochi y establecer comunicación con la Guardia costera India, para la clarificación/deposición. Atentamente, Centro de Coordinación de Rescate Marítimo de Bombay.”⁴⁹ A partir de allí se dio comienzo a los contactos y negociaciones entre los dos estados. Los militares italianos se pusieron a disposición para esclarecer el hecho, y a partir de allí quedaron demorados sin la posibilidad de retornar a Italia.

VIII. Versión oficial de la República India

El proceso de investigación se lleva a cabo por diversas agencias especializadas: la estación de policía de Kerala, el Centro de Laboratorio Forense, La Guardia Costera India, La Marina mercantil India, en conjunto con los aportes a la investigación por parte del Hospital de Trivandrum. Según datos del diario The Hindu, el Tribunal Superior de Kerala sostiene que los dos marines acusados son susceptibles de ser procesados por el asesinato de conformidad con las disposiciones del Código Penal de la India y otras leyes del país.⁵⁰ El Comandante a cargo de la Guardia Costera india, Basara, afirma que los pescadores

⁴⁷ Para ver la delimitación de los mares, dirigirse al Anexo 2 del presente trabajo.

⁴⁸ Art 33 de la convención del derecho del mar. Disponible en:

www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

⁴⁹ Versión original en inglés, traducción de la autora: *From: MRCC Mumbai To: Enrica Lexie. Dear master, refer to telecom todate at around 1330 hrs utc with MRCC Mumbai, duty controller. Understand there has been a piracy incident/firing incident by your vessel on a suspicious skiffs at 1600 hrs in position 89 16 N, 076 02 E. You are requested to head for kochi and stablish communication with indian coast Guard, deposition/clarification. Request. Regards MRCC Mumbai.*

Disponible en red: www.seeninside.net/piracy/ [Consultado el 10 enero 2014]

⁵⁰ Traducción propia. “The Kerala High Court on Tuesday held that the two marines charged with shooting to death two fishermen from onboard an Italian ship off the State coast are liable to be prosecuted for murder in accordance with the provisions of the Indian Penal Code and other laws of the country.” Noticia disponible en: <http://www.thehindu.com/news/national/article3469466.ece> [Consultado el 13 junio de 2013].

no estaban armados, y que no se encontraban en zona de alto riesgo pirata, sino en aguas libres para la pesca, además, afirma que desde hace tiempo no se registraba un hecho de ataque pirata en la zona donde se produjo el incidente.⁵¹ El capitán y propietario del St. Anthony, Freddie Louis, afirma que la embarcación regresaba de una expedición de pesca y esperaba el paso del buque petrolero cuando los militares italianos comenzaron los disparos sin haber existido ninguna provocación. Según el capitán: “los disparos duraron dos minutos, quitándole la vida inmediatamente a los pescadores de nacionalidad india. Asimismo, el propietario del pesquero agrega que: la barca se encontraba transitando un buque con las características del Enrica Lexie comenzó a disparar con dirección a su embarcación cerca de 200 metros de distancia provocando la muerte de un segundo miembro de su tripulación, Aiesh”.⁵²

India, al igual que Italia, también citó disposiciones extraterritoriales de su propia ley, que indican que, independientemente de la localización de la nave (ya sea en aguas internacionales o territoriales), si un crimen es cometido contra ciudadanos indios en un buque de nacionalidad India, éste país tiene la jurisdicción para perseguir y juzgar el caso.

La cuestión de la identificación de los buques es un concepto de suma importancia en el derecho internacional. Al igual que la identificación de las personas, un buque debe poseer su propio registro para que el estado tenga control sobre la embarcación y la comunidad internacional pueda establecer los detalles del mismo. Es decir, la nacionalidad de los buques contribuye para determinar las responsabilidades y derechos de los estados. Este criterio de la nacionalidad aporta la identificación necesaria para determinar las cuestiones sobre aplicabilidad de las leyes. Al igual que el registro, la bandera es otro emblema de identificación y nacionalidad del buque. Históricamente, el ordenamiento relativo a la nacionalidad de las naves y al uso de la bandera tiene su origen en la célebre Acta de Navegación de Cromwell de 1651. Estas leyes restringían el uso de barcos extranjeros en el comercio de Inglaterra, como vemos, eran épocas marcadas por un rígido mercantilismo.

Según lo establece la Convención sobre el derecho Del Mar en su artículo 91 inc 1: “cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.” El barco pesquero St. Anthony no poseía bandera ni identificación, por lo que fue tomado como una embarcación con fines piratas. De esto se trata la relevancia de la identificación cuando nos encontramos navegando en los mares.

Como ejemplo comparativo y aclarativo sobre la relación bandera, registro y nacionalidad del buque, exponemos el asunto de los barcos que enarbolan la bandera de las Islas Faklands en buques de nacionalidad del Reino Unido. Aquí el tema de fondo es cómo estos buques se encuentran matriculados. En mayo de 2013 dos barcos pesqueros con bandera de las Islas Faklands ingresaron a los puertos de Montevideo y Punta del Este, con funciones comerciales. Inmediatamente la decisión de los países del Mercosur fue la de bloquear el ingreso de buques con esta bandera. El rechazo se debe a que se considera a las Islas Malvinas como una posición colonial inglesa en América Latina, por lo que no puede reconocer el pabellón de las islas. Seguramente, este tema tendrá sus futuros debates ya que perjudica a los intereses económicos de las partes involucradas.⁵³

IX. Versión oficial de la República Italiana

En un principio la versión italiana señalaba que el incidente se había producido en aguas internacionales y que la embarcación pesquera no era la misma en la cual los pescadores se encontraron muertos ese día. Sin embargo, esta versión perdió sustento cuando las pruebas oficiales fueron expuestas y las dudas se aclararon.

⁵¹ Traducción propia. “Contrary to the claims made by Italian officials, the fishermen were unarmed, Coast Guard (Western Region) Regional Commander S P S Basra said here. “Firing on unarmed fishermen was not right. Our waters are not piracy waters, they are fishing waters. We have not witnessed any piracy incident in Indian waters for a long period”. Disponible en: <http://ibnlive.in.com/news/coast-guard-calls-italians-bluff-on-protocol/231287-60-116.html> [Consultado el 9 abril de 2013].

⁵² Traducción propia. “Il racconto dell’unico testimone del St. Anthony, Freddy, il proprietario. Nel mentre, transitava una nave la cui descrizione è coerente con quella della Lexie – riporta l’inchiesta – che apriva il fuoco contro la sua imbarcazione con il “continuous firing” da circa 200 metri di distanza provocando la morte di un secondo membro dell’equipaggio, Aiesh”. Disponible en: <http://pinoscaccia.wordpress.com/2013/04/06/la-perizia-conferma-non-sono-stati-i-maro-a-uccidere-e-sul-peschereccio-indiano-cerano-uomini-armati/> [Consultado el 13 abril de 2013].

⁵³ Para ver la noticia del caso, vease:

www.bbc.co.uk/mundo/ultimas_noticias/2011/12/111220_ultnot_malvinas_falklands_mercosur_lav.shtml

El subsecretario de las relaciones exteriores italiano, Steffano Di Mistura, sostiene que las muertes de los pescadores fueron accidentales y que India no posee jurisdicción sobre el caso, por lo tanto los marines deben ser regresados a Italia para ser juzgados.⁵⁴ Asimismo, el comandante del Enrica Lexie Umberto Vitelli y los pasajeros del buque mercante italiano, afirman que el fuego se inició por defensa propia contra la amenaza de piratas armados. Vitelli afirma que se trataba de una embarcación de piratas armados la que se acercó a su embarcación y debido a la amenaza se ordenó disparar, teniendo por objetivo la embarcación y no los pescadores.

Según una reconstrucción publicada por el diario italiano *La Repubblica*⁵⁵, cuando el barco de pescadores estaba a 800 metros del barco petrolero, el sargento Girone comenzó con las advertencias y señales de luces. El comandante del Enrica Lexie, ordenó activar las alarmas generales en conjunto con las señales sonoras antiniebla⁵⁶ y avisó a sus tripulantes que se estaba tratando de un ataque pirata. Girone identificó que se trataba de personas armadas en una embarcación de pesca y que los individuos comenzaron a posicionarse para abordar el barco. Un comunicado de la Farnesina, el centro neurálgico de la diplomacia italiana, del 14 de marzo de 2013, expone la posición italiana como sólida, llamándose a la resolución del caso por medio del derecho internacional y el pleno respeto ordenamiento jurídico internacional. Según el comunicado del entonces ministro de Relaciones Exteriores Giulio Terzi: “nuestra posición es muy sólida, estamos plenamente convencidos y es compartida por muchos de nuestros principales socios internacionales de la comunidad internacional... estamos actuando de conformidad con las normas jurídicas internacionales y las leyes y los tratados internacionales”.⁵⁷

El gobierno italiano sostiene que los marines son sujetos del Estado y que, como tal, gozan de inmunidad soberana absoluta. Italia citó disposiciones extraterritoriales de sus leyes para afirmar que la presencia de personal militar desplegada a bordo del buque mercante petrolero se rige por ley italiana ya que se ajustan a las resoluciones de Naciones Unidas contra la piratería, por lo tanto dicho personal forma parte del estado italiano y es inmune a la jurisdicción de los Estados extranjeros.⁵⁸

Un documento publicado en el sitio oficial de los militares del regimiento San Marco detalla la postura oficial italiana acerca de los acontecimientos. El informe fue redactado por el Ingeniero Luigi Di Stefano, perito de la defensa italiana. La nota menciona la sucesión de los hechos del 15 de febrero de 2012: “a las 16 horas mientras la unidad naval Enrica Lexie navegaba a 20 millas marinas de la costa india precisamente por Allepey, el oficial de guardia informa al grupo de seguridad del buque que una embarcación no identificada se acercaba sin intención de detenerse. Así, a la distancia de 800 metros se efectuaron las señales de advertencia sin ningún efecto. Luego a los 500 metros se efectuaron los disparos que lograron detener la dirección de la embarcación... La embarcación no identificada continuaba acercándose, y fue así que dos del equipo Latorre efectuaron disparos al agua hasta que la embarcación se encontraba a menos de 100 metros aproximándose peligrosamente cada vez más hacia el lado derecho del buque.”⁵⁹

⁵⁴ Traducción propia. “The death of the fishermen was an “unwanted incident” and an “accidental murder,” he said. “Our marines never wanted this to happen, but unfortunately it took place. However, recognising this fact, the judicial process should be speeded up and brought to a conclusion. Now it is taking too long.” Nota del diario The Hindu disponible en: www.thehindu.com/news/national/article3432721.ece [Consultado el 9 abril de 2013].

⁵⁵ Ver noticia en el Anexo 5.

⁵⁶ Para más información acerca del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes RIPA ver capítulo correspondiente, y la sección anexo.

⁵⁷ Traducción propia. “Our very solid position, of which we are fully convinced and that is shared by many of our major international community partners, is that we are acting in full compliance with international legal standards and customary international laws and treaties” Para ver el comunicado dirigirse a la sección anexo 4.

Disponible también en:

www.esteri.it/MAE/EN/Sala_Stampa/ArchivioNotizie/Approfondimenti/2013/03/20130314_Maro_Terzi.htm [Consultado el 20 diciembre de 2013].

⁵⁸ Esta postura se basa en función de la Convención sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas en 2004, de la cual Italia ha ratificado pero India no. [En red]. Para ver el documento de la Convención vease:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtmsg_no=III-13&chapter=3&lang=en

⁵⁹ Traducción propia. “15 febr. 16:00 Ora locale. – mentre l’unita’ navale MTV ENRICA LEXIE navigava distanti 20NM dalla costa precisamente al largo di Allepey India, l’ufficiale di guardia in plancia informava il team di sicurezza di un bersaglio presente sul radar privo di numero identificativo dritta dell’unita’ con rotta a puntare. Alla distanza di circa 800 yards si effettuavano ripetuti flash con panerai dall’aletta di dritta, ma senza alcun risultato. Alla distanza di circa 500 yards e’ stata effettuata la prima raffica di avvertimento in acqua, ma anche questa risultava inutile per convincere l’imbarcazione ad allontanarsi. In due uomini abbiamo continuato ad effettuare fuoco di sbarramento in acqua fin quando l’imbarcazione a meno di 100 yards cambiava direzione defilando sotto il nostro lato dritto, scarrocciando da poppa.”

Disponible en línea en: www.seeninside.net/piracy [Consultado el 6 diciembre de 2013].

X. Los dos permisos para volver a Italia y el recrudecimiento del conflicto

Los dos militares retenidos en la India obtuvieron en dos ocasiones permisos de la Corte Suprema de Justicia para viajar a Italia; esta actitud fue tomada como un progreso en las negociaciones y un gesto de buena voluntad de ambas partes. La primera licencia fue concedida en ocasión de la celebración de la navidad en 2012, mediante el pago de una suma de 826 mil euros, al llegar a su país los militares fueron recibidos y tratados como héroes de la nación por el Presidente italiano Giorgio Napolitano.⁶⁰ Mientras que en la segunda ocasión, la autorización de la Corte Suprema de Justicia se otorgó el 22 de febrero de 2013. Con el objeto de las elecciones políticas italianas del 24 y 25 de febrero de ese mismo año, se les permitió viajar a Italia y permanecer allí durante un período de cuatro semanas. Los Marines regresaron a la India el 22 de marzo de 2013, de conformidad con la Resolución de la Corte Suprema de la India.⁶¹

Este último permiso se concedió sobre la base de declaraciones juradas del embajador de Italia en la India, del ministro de Relaciones Exteriores y el primer ministro italiano, que los marines retornarían a India para ser juzgados por los tribunales de ese país. El documento firmado por el Embajador italiano Mancini (un certificado jurídico) es tomado en cuenta para su defensa por la Corte suprema de la India. Este aspecto pone en duda la inmunidad del diplomático. En las funciones del jefe de la misión diplomática, es decir, la persona encargada por el Estado acreditante de actuar en carácter de tal, cumple la función en calidad de representante de su Estado dentro de los límites permitidos por el derecho internacional. El embajador Mancini podría haber negociado con el gobierno del Estado receptor y fomentar una solución amistosa del caso, sin embargo al firmar era garantía renunció a sus inmunidades y asimismo permitió que India violara la Convención solicitando que firmara un arco jurídico unilateral en violación de la Convención.

El embajador italiano realizó una violación a la Convención sobre Relaciones Diplomáticas al salir de garante, de ésta manera, fue el él mismo quién legitimó un hecho que es ilegítimo. De igual manera, no es el jefe de misión el que tiene la facultad de renunciar a sus inmunidades, ya que las relaciones diplomáticas son entre Estado y Estado, es decir entre India e Italia.

Durante el último permiso judicial, el Gobierno italiano decidió que no regresarían a la India, lo que desencadenó una crisis diplomática entre ambos países, a pesar que habían dado a Nueva Delhi garantías escritas sobre su regreso. Tal fue el comunicado oficial que Italia realizó⁶²: "en esta ocasión, Italia ha informado al gobierno de la India que, dado el establecimiento formal de una disputa internacional entre los dos Estados, los fusileros de Marina Massimiliano Latorre y Salvatore Gironne no volverán a la India para la fecha de expiración de la autorización concedida a ellos." Esta decisión fue tomada por el Ministro de Relaciones exteriores en ese entonces, Guido Terzi, y el Primer Ministro en ese entonces Mario Monti, debido a la alta probabilidad que existía de ser aplicada la pena de muerte, vigente en India y plasmada en el Código penal de ese país.⁶³ En India, El Código Penal data del año 1860 y en su Artículo 303 establece la Pena de muerte y/o Pena perpetua para acusados que hayan cometido homicidio.⁶⁴

El primer ministro de la India, Manmohan Singh, advirtió al gobierno italiano que habría consecuencias si los acusados no regresaban para ser juzgados en Nueva Delhi; y como represalia el Gobierno indio impidió la libertad de circulación al embajador italiano en nueva Delhi, Daniele Mancini, ordenando incluso arrestarlo si hubiese intentado salir del país, pasando por encima de su inmunidad e inviolabilidad diplomática. Esta situación puso en evidencia una violación a la inmunidad diplomática que se establece en la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas que en el apartado siguiente analizaremos con detalle, y de la cual tanto India como Italia son estados ratificantes.

⁶⁰ Para ver las publicaciones en los periódicos italianos e hindúes acerca del permiso concedido, dirigirse a la sección anexo 5.

⁶¹ Comunicado número 1436 del Ministerio de relaciones exteriores de la India. Disponible en Anexo 4. Disponible en línea: <http://mea.gov.in/rajyasabha.htm?dt/22104/Q+NO+1436+PERMISSION+TO+ACCUSED+ITALIAN+NAVAL+TO+LEAVE+COUNT+RY> [Consultado el 2 diciembre de 2013].

⁶² Traducción propia. "Con l'occasione, l'Italia ha informato il Governo indiano che, stante la formale instaurazione di una controversia internazionale tra i due Stati, i fucilieri di Marina Massimiliano Latorre e Salvatore Gironne non faranno rientro in India alla scadenza del permesso loro concesso." Comunicado del Ministerio de relaciones exteriores de la India. Disponible en Anexo 4. Disponible en línea: http://www.esteri.it/MAE/IT/Sala_stamp/ArchivioNotizie/Comunicati/2013/03/20130311_Maro_restano_in_Italia.htm

⁶³ Fragmento de la Organización Amnistía Internacional, acerca de la pena de muerte en India publicado por la Organización: "India ha llevado a cabo muy pocas ejecuciones desde la década de 1990. Sin embargo, la brutal violación en grupo de una mujer de 23 años en Delhi el año pasado hizo aumentar la presión de la opinión pública en favor de la pena de muerte. La condena a muerte de un acusado es una cuestión arbitraria que depende de numerosos factores, desde la eficacia de su asistencia letrada hasta el interés del gobierno central en su caso concreto, pasando por las predilecciones personales de los jueces." Fragmento del artículo acerca de la pena de muerte en India publicado por la Organización Amnistía Internacional. Disponible en: www.es.amnesty.org/temas/pena-de-muerte/reportajes-especiales/la-pena-de-muerte-en-india/ [Fecha de consulta: 13 febrero 2014]

⁶⁴ Para más información del Código Penal Indio vease: <http://www.indiankanon.org/doc/793437/>

La experta en derecho internacional de la Universidad de Londres, Katherine Reece-Thomas, en una entrevista para la agencia de noticias aljazeera, afirmó que: "India se arriesgó demasiado al incumplir sus compromisos con la Convención de Viena [...] la única sanción disponible que poseía India en ese momento era declarar al diplomático como persona non grata y pedirle que se retirara."⁶⁵

La reacción por parte de la Farnesina, ente que dirige las relaciones exteriores italianas, fue determinante: "la decisión de la Corte Suprema de restringir la libertad a nuestro embajador constituye una evidente violación de la Convención de Viena sobre Relaciones diplomáticas que codifica los principios universalmente aceptados."⁶⁶

Sonia Gandhi, líder de uno de los partidos políticos más importantes en India, el partido del Congreso, de origen italiano pero nacionalizada india, manifestó su enfado por la decisión de Italia de no a enviar a los infantes de marina: "ningún país puede subestimar a la India".⁶⁷

Catherine Ashton, la Alta representante de relaciones exteriores y de la política de seguridad de la Unión Europea, señaló que: "la India estaba violando la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas luego que la Suprema Corte de la India ordenara al embajador de Italia en Nueva Delhi no abandonar el país."⁶⁸ Esta decisión va en contra de lo establecido en el artículo Art. 26 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas referente a la libertad de circulación y de tránsito por parte de los miembros de la misión diplomática en el país receptor. Por otra parte, las comunidades de pescadores en India, organizaron protestas espontáneas e instaron al gobierno federal a tomar medidas estrictas contra el gobierno italiano. El jefe del Comité de Coordinación Pesquera de Kerala, el señor Saseendran, amenazó con intensificar la protesta si Italia se negaba a enviar a sus marines: "todos los sindicatos se unieron para luchar contra la actitud italiana... la protesta no se detendrá hasta que los italianos retornen aquí, hasta ese momento nuestra lucha continuará por toda la India, declaraba Saseendran."⁶⁹ Aún así, el 22 de marzo de 2013 los marines retornaron a la India⁷⁰, de esta manera lo expresa el comunicado número 3290 del Ministerio de relaciones exteriores de la India: "los dos marines italianos regresaron a la India dentro del plazo permitido por la Honorable Corte Suprema de Justicia. El caso se encuentra pendiente de resolución judicial".

Esta decisión de retornar a los acusados a India no fue aceptada por el canciller italiano ya que existía una posibilidad de aplicarse la pena de muerte, confirmada por la Agencia de Investigación India y el ministro de Relaciones Exteriores indio, Salman Khurshid: "Khurshid [...] ha asegurado al gobierno italiano que los dos marines no serán acusados bajo la condena de pena de muerte. Khurshid expresó este compromiso después de que los marines volvieran a Italia en libertad bajo fianza y luego se negaran a regresar a la India."⁷¹ Este hecho evidenció un solemne conflicto judicial, diplomático y político, en este caso de parte italiana, que culminó con la renuncia de Guido Terzi⁷² el 26 de marzo de 2013⁷³.

⁶⁵ Traducción propia. "That India risked being in breach of its Vienna Convention commitments. The only sanction available to the host state [India] is to declare the diplomat to be persona non grata and demand that he leave." Ver la noticia en anexo 5. Noticia disponible en:

www.aljazeera.com/news/asia/2013/03/20133196319681538.html [Consultado el 2 diciembre de 2013].

⁶⁶ Traducción propia. "La decisione della Corte Suprema di precludere al nostro Ambasciatore di lasciare il Paese senza il permesso della stessa Corte costituisce una evidente violazione della Convenzione di Vienna sulle relazioni diplomatiche che codifica principi universalmente riconosciuti." El Comunicado oficial de la Farnesina se encuentra disponible en la sección anexo 4.

⁶⁷ Ver la noticia en anexo 5. Noticia disponible en: http://ansa.it/web/notizie/rubriche/ansa4italy/es/politica/2013/03/20/RESPALDO-LA-UE-ITALIA-CASO-MARINES-ENFADA-GHANDI_8434287.html

⁶⁸ Traducción propia. "Katherine Reece-Thomas, an international law expert at City University in London, agreed that India risked being in breach of its Vienna Convention commitments." Ver la noticia en anexo 5. Noticia disponible en:

<http://www.aljazeera.com/news/asia/2013/03/20133196319681538.html> [Consultado el 9 diciembre de 2013].

⁶⁹ Traducción propia. "All the trade unions came together to fight against Italian attitude. Today we started the agitation. It will not stop. When the Italians will come in here, upto that time our fight will go all over India," said Saseendran." Ver la noticia en anexo 5. Noticia disponible en:

<http://www.indtvusa.com/fishermen-protest-in-southern-india-demand-arrest-of-italian-envoy-over-marine-killing-row/> [Consultado el 9 diciembre de 2013].

⁷⁰ Traducción propia. "The two Italian marines returned to India within the time frame permitted by the Hon'ble Supreme Court. The case is now subjudice." Comunicado número 3290 del Ministerio de relaciones exteriores de la India. Disponible en Anexo 4. Disponible en línea:

<http://mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/21589/Q+3290+RETURN+OF+ITALIAN+MARINES+TO+INDIA> [Consultado el 2 diciembre de 2013].

⁷¹ Traducción propia. "Khurshid, the minister for external affairs had assured the Italian government that the two marines would not be charged with death penalty. Khurshid made this commitment after the marines went home on bail and the refused to return to India." Ver la noticia en anexo 5. Noticia disponible en:

www.hindustantimes.com/india-news/fishermen-killings-India-seeks-death-for-marines/article1-1156460.aspx [Consultado el 6 diciembre de 2013].

⁷² Cabe señalar que su predecesora y actual Ministra de Asuntos Exteriores de Italia es la Sra. Emma Bonino.

⁷³ Ver la noticia en anexo 5. Noticia disponible en:

<http://es.euronews.com/2013/03/26/dimision-del-ministro-de-exteriores-italiano-giulio-terzi/> [Consultado el 6 diciembre de 2013].

XI. Las relaciones bilaterales entre la República italiana y la República India

Según la convención de Viena sobre relaciones diplomáticas en su artículo 2: "el establecimiento de relaciones diplomáticas entre Estados y el envío de misiones diplomáticas permanentes se efectúa por consentimiento mutuo." Las funciones de una misión diplomática se encuentran distinguidas en el Art. 3 inc)1: "representar al Estado acreditante ante el Estado receptor; b. proteger en el Estado receptor los intereses del Estado acreditante y los de sus nacionales, dentro de los límites permitidos por el derecho internacional; c. negociar con el gobierno del Estado receptor; d. enterarse por todos los medios lícitos de las condiciones y de la evolución de los acontecimientos en el Estado receptor e informar sobre ello al gobierno del Estado acreditante; e. fomentar las relaciones amistosas y desarrollar las relaciones económicas, culturales y científicas entre el Estado acreditante y el Estado receptor."

Las relaciones diplomáticas entre Italia e India se establecieron en 1947⁷⁴. El primer ministro indio en ese entonces, Jawaharlal Nehru, visitó la república italiana en 1953. Mientras que, la primera visita de Estado italiana en India ocurrió en 1995 cuando el Presidente italiano Oscar Luigi Scalfaro viajó el país. Desde entonces, se han llevado a cabo varios acuerdos y visitas bilaterales. En 2007 el primer ministro italiano, Romano Prodi visitó India, mientras que en 2009, lo hizo su par indio Manmohan Singh, en Italia.⁷⁵

Actualmente, ambos estados poseen representaciones diplomáticas y consulares en los respectivos países. El actual embajador italiano en India, Nepal y Bhután es el Sr. Daniele Mancini. La sede de la misión diplomática permanente se constituyó en el año 1990 y se encuentra en Nueva Delhi. La India, por su parte posee la sede de su misión permanente en la ciudad de Roma, siendo su jefe de misión el Sr. Basant Kumar Gupta.

Con la visita del presidente del Consejo de Ministros de Italia a la India en 2007, se han reforzado las relaciones bilaterales en todos los sectores posibles de cooperación: política, cultural, económica y científica. En el transcurso de la visita se firmaron diversos acuerdos en materia de cooperación energética, de lucha contra el terrorismo y crimen internacional y de medio ambiente.⁷⁶ En materia económica, Italia posee alrededor de 400 empresas establecidas en la India. Entre las grandes compañías con presencia directa en India podemos mencionar a Fiat, Ferrero, Perfetti Van Melle, Lavazza, Piaggio, Prysmian, Maire Tecnimont, Techint, Luxottica, Assicurazioni Generali, Danieli, Artsana/Chicco, Oerlikon Graziano, Brembo, OBS (Coin/Oviesse), Bauli, Finmeccanica, StMicroelectronis, Snamprogetti/Saipem, Salini/Todini, y Bonfiglioli. La presencia de grandes grupos industriales italianos ciertamente actúa como imán para nuestras chicas y medianas empresas, siempre presentes en India con sus productos y presencia directa.⁷⁷

En materia cultural⁷⁸, los países poseen varios acuerdos sobre colaboración cultural y coproducción cinematográfica firmados en 2005 los cuales actualmente se encuentran vigentes. En Nueva Delhi encontramos el Instituto de Lengua italiana, mientras que en Italia varias universidades cuentan con departamentos de estudios sobre la India. Además, cabe mencionar que ambos países poseen acuerdos de cooperación científica y tecnológica desde el año 1978.

Como vemos, son innumerables los ejemplos que nos dejan claro el desarrollo continuo de las relaciones bilaterales entre los dos países. La Agencia para la Promoción al Exterior y La Internacionalización de las Empresas Italianas⁷⁹, el ICE, que promueve, agiliza y desarrolla los intercambios comerciales entre Italia y los demás países en sinergia con las Embajadas de Italia, detalla los intercambios comerciales entre Italia e India desde 2007 al 2011. Los datos⁸⁰ dejan ver la gran importancia del intercambio comercial existente entre los dos países. Con decrecimientos y crecimientos, la variación señala el saldo de las

⁷⁴ Recordemos que el Estado de la India surge en ese mismo año, dando fin al mandato británico.

⁷⁵ Datos aportados por la página oficial de la embajada india en Roma. Disponible en: <http://www.indianembassy.it/indexen.htm> [Consultado el 6 diciembre de 2013]

⁷⁶ Ver detalles en anexo 4. Disponible en:

www.ambnewdelhi.esteri.it/Ambasciata_NewDelhi/Menu/I_rapporti_bilaterali/Cooperazione_politica/Accordi/ [Consultado el 6 diciembre de 2013].

⁷⁷ Traducción propia. "Tra i grandi gruppi italiani presenti in India si segnalano: Fiat, Ferrero, Perfetti Van Melle, Lavazza, Piaggio, Prysmian, Maire Tecnimont, Techint, Luxottica, Assicurazioni Generali, Danieli, Artsana/Chicco, Oerlikon Graziano, Brembo, OBS (Coin/Oviesse), Bauli, Finmeccanica, StMicroelectronis, Snamprogetti/Saipem, Salini/Todini, Bonfiglioli, ecc. La presenza di grandi gruppi industriali italiani certamente funge da traino per la nostra piccola e media impresa, sempre piu' presente in india con i propri prodotti o con una presenza diretta."

Ver detalles sobre relación comercial Italia-India en anexo 4. Disponible en:

www.ambnewdelhi.esteri.it/Ambasciata_NewDelhi/Menu/I_rapporti_bilaterali/Cooperazione_economica/ [Consultado el 6 diciembre de 2013].

⁷⁸ Para más detalles acerca de la cooperación cultural bilateral italo-india vease:

http://www.ambnewdelhi.esteri.it/Ambasciata_NewDelhi/Menu/I_rapporti_bilaterali/Cooperazione+culturale/

⁷⁹ Para mayor información vease <http://www.ice.gov.it/>

⁸⁰ Para ver el gráfico dirigirse al Anexo 5 del presente trabajo.

importaciones y exportaciones bilaterales. Las alteraciones solamente han tenido un punto negativo en la balanza en el año 2009, sin embargo desde 2007 hasta 2011 la báscula se mantuvo positiva. El análisis que podemos realizar de la balanza comercial y las relaciones económicas bilaterales es que, si éstas se vieran afectadas por el conflicto de los marines, indudablemente se originarían daños a la economía de ambos países, ya que el flujo comercial es significativo.

India es un socio económico importante para Italia, es un mercado que posee prioridad para las actividades internacionales italianas. Las exportaciones italianas a la India en 2011 han llegado a la cifra de 5.133.701.057 euros mientras que las importaciones de Italia han llegado a los 6.646.124.922 euros, este dato refleja un incremento del 74,4% respecto al año anterior⁸¹. Los principales artículos importados de India a Italia provienen de la refinación de petróleo, la industria del hierro y acero, como también vehículos y productos de la industria textil. "En los 20 años transcurridos entre 1991 y 2011, el comercio bilateral creció 12 veces, des 708 millones a 8.5 billones de Euros. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística italiano (ISTAT), en 2011 el mercado bilateral creció un 18,2% (+10,4 exportaciones italianas a India y, +25,1% de exportaciones indias a Italia), esto confirma que Italia ocupa el puesto cuarto en los socios económicos más importantes de India, luego de Alemania, Bélgica e Inglaterra."⁸²

El académico italiano, Gianandrea Gaiani, en una entrevista realizada para la revista especializada en relaciones internacionales llamada Eurasia, declara bajo el contexto del conflicto diplomático entre ambas naciones que: "una de las razones por las que Italia continúa con el mantenimiento de una actitud amistosa con la India es, probablemente, por sus relaciones económicas. Es cierto que tenemos muchos asuntos con la India, pero India también tiene muchos negocios con nosotros, la India necesita de nuestra tecnología para construir sus portaaviones por ejemplo. Hay un gran número de trabajadores indios que trabajan en Italia, la mayoría de los buques mercantes con bandera italiana tienen a bordo marineros indios. Existe un importante volumen de negocios con ese país, pero creo que estas consideraciones económicas, resultan ser un arma de doble filo, por un gobierno que decide utilizar más el valor económico que salvar el honor del país defendiendo a los marines acusados."⁸³

Acerca de la misma idea que señalamos en el párrafo anterior, Guilo Terzi ha afirmado en diversas entrevistas con la prensa italiana, que ha habido fuertes presiones de los grupos económicos en el gobierno para que Latorre y Girone volvieran a India y así no perjudicar las relaciones económicas bilaterales entre Italia e India.⁸⁴

XII. Repercusiones políticas

"Todos los litigios tienen aspectos jurídicos o pueden analizarse desde ese ángulo, y son pocos los arreglos que no tengan consecuencias políticas. Debe tenerse en cuenta que la atribución de la calidad de jurídico o político que se le puede dar a un litigio es una cuestión subjetiva que variará según la persona que efectúa la apreciación."⁸⁵

⁸¹ Datos aportados por el sitio del Centro informativo de las Cámaras de comercio italianas para la internacionalización de las empresas en base a datos del centro estadístico del comercio externo italiano, ISTAT. Gráficos disponibles en anexo 5.

Disponible en línea también en:

www.mercatiacconfronto.it/index.php?option=com_schedepaese&task=scheda_paese&articles=26362|26363&interscambio=3&pa&Itemid=3345 [Consultado el 1 diciembre de 2013].

⁸² Traducción propia. "In the 20 years between 1991 and 2011, bilateral trade grew by 12 times, from 708 million to 8.5 billion EUR. According to Italian Statistics (ISTAT), in 2011 total bilateral trade grew by 18,2% (+10,4% Italian export to India and +25,1% Indian export to Italy), confirming Italy as India's 4th EU trade partner after Germany, Belgium and the UK." Disponible en la Página de la Embajada italiana en India:

www.ambnewdelhi.esteri.it/Ambasciata_NewDelhi/Menu/I_rapporti_bilaterali/Cooperazione_economica/

⁸³ Traducción propia. "Uno dei motivi per cui l'Italia sta mantenendo un atteggiamento morbido con l'India sono probabilmente i rapporti economici. E' vero che noi abbiamo tanti affari con l'India ma anche l'India ha tanti affari con noi, ad esempio l'India ha bisogno della nostra tecnologia per costruire la sua portaerei. E' anche vero che ci sono tantissimi lavoratori indiani che lavorano in Italia e che la gran parte delle navi mercantili che battono bandiera italiana hanno a bordo marinai indiani. Quindi è vero che l'atteggiamento morbido che ha l'Italia verso l'India, che sta compiendo un sopruso, può essere anche determinato dal giro di affari che abbiamo con quel paese, però credo che queste considerazioni economiche, per un Governo che decidesse di usare più coraggio e di salvare l'onore della Patria, debbano essere un'arma a doppio taglio, nel senso che anche l'India ha interessi a mantenere rapporti con noi."

Para ver la nota completa vease anexo 5. Disponible en: www.eurasia-rivista.org/intervista-a-gianandrea-gaiani-sulla-crisi-diplomatica-italo-indiana/13837/ [Consultado el 1 diciembre de 2013].

⁸⁴ Noticia disponible en anexo 5. Vease:

www.huffingtonpost.it/2014/01/13/maro-giulio-terzi-di-santagata_n_4587211.html?utm_hp_ref=italy [Consultado el 13 enero de 2014].

⁸⁵ RAMPELBERGH, Jorge y BRUNO, Norma. El estado como persona del Derecho internacional, Editorial de Belgrano, N°13, Buenos Aires, 1997.

La disputa diplomática entre ambos países, que tradicionalmente poseen buenas relaciones, no ha dejado de adquirir sorpresas y repercusiones en la política italiana. El caso alcanzó a los más altos niveles políticos ocasionando inclusive, la renuncia del ministro italiano de relaciones exteriores, provocando así una crisis política en el gobierno y un aumento del descrédito ministerial.

En un comunicado oficial del ministerio de relaciones exteriores de India con fecha del 7 de marzo de 2012, se informó que existió una conversación telefónica entre el primer ministro italiano en ese entonces Mario Monti⁸⁶ y el primer ministro indio, Manmohan Singh⁸⁷, ambos expresaron su pena por el accidente ocurrido.⁸⁸

Tal como vimos, luego de una intensa negociación diplomática, el gobierno italiano decidió cumplir con el compromiso de retornar a los acusados a India luego de recibir una garantía escrita sobre la protección de los derechos fundamentales de los acusados, tomando este documento como un acto unilateral, es decir una fuente del derecho internacional público. Esta decisión tomada por el gobierno a cargo de Mario Monti el 22 de marzo de 2013, dio comienzo a un desequilibrio político dentro del estado italiano ocasionando la dimisión del Ministro de Relaciones Exteriores en ese entonces, Giulio Terzi⁸⁹, el 26 de marzo de 2013 por considerar que la decisión dejaba a los acusados a merced de las leyes indias. Durante su discurso ante el Parlamento italiano justificó su decisión: "mis reservas no tuvieron repercusiones y la decisión de enviarlos a India no ha sido mía. Nadie me escuchó. Esperé para presentar mi dimisión aquí en este Parlamento, con el fin de expresar en público mi posición de que no puedo ser parte de este gobierno. El honor de Italia, de sus fuerzas armadas y su diplomacia es un valor fundamental, apoyo a los dos infantes de Marina y sus familias"⁹⁰

A partir de la renuncia de Giulio Terzi, el Ministerio de Relaciones exteriores de Italia queda bajo el mando de la viceministra, Marta Dassù. Hasta el 28 de abril de 2013 que asume la nueva Ministra del ministerio, Emma Bonino, la cual hasta el día de la fecha cumple con su cargo. Además, En mayo de 2013 el gobierno italiano nombró al subsecretario del Ministerio, Staffan de Mistura, como enviado especial del gobierno italiano para resolver el caso de los marines italianos en India. Su mandato es el de encontrar una solución justa, positiva y aceptable con las autoridades judiciales de la India, con el fin de lograr un juicio rápido y el retorno de Massimiliano Latorre y Salvatore Girone a su país natal, Italia. La Farnesina en sus comunicados oficiales insta y llama al diálogo constantemente, afirma que: "desea la continuación del espíritu amigable de las relaciones bilaterales entre ambos países."⁹¹ ¿Porqué De Mistura como enviado para solucionar el caso?, por sus antecedentes como diplomático y negociador. Es un experto en derecho internacional y cuestiones militares, es decir, los dos temas más importantes y que definen al conflicto de los militares acusados. Además, es uno de los diplomáticos más destacados y capaces de Italia: bajo el mando de Naciones Unidas, participó en misiones en países como Albania, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Irak, Somalia y Afganistán. De Mistura posee un gran conocimiento del funcionamiento de las Naciones Unidas, justamente en el momento en que lo llamaron para dedicarse al caso del Enrica Lexie, se encontraba en una misión en Kabul, Afganistán como representante de la misión de la ONU.⁹²

El caso ha tenido diversas manifestaciones públicas en apoyo a los marines italianos en su país, por ejemplo el del Coliseo: el 3 de abril de 2013, las luces se apagaron en el Coliseo de Roma, en una muestra de solidaridad con los dos infantes de marina italiana en la India.⁹³ Las protestas pacíficas organizadas

⁸⁶ Mario Monti ocupó el cargo de Presidente del Consejo de Ministros de Italia entre 2011–2013

⁸⁷ Manmohan Singh es el Primer ministro de la India desde el año 2004 hasta el día de la fecha y miembro del Partido del Congreso de India.

⁸⁸ Comunicado del Ministerio de relaciones exteriores de la India. Disponible en Anexo 4. Disponible en línea: <http://mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/18924/PMs+telephonic+conversation+with+Italian+Prime+Minister> [Consultado el 2 diciembre de 2013].

⁸⁹ Para ver las diversas repercusiones que tuvo la renuncia del Ministro Guido Terzi en la Prensa, ver anexo 5.

⁹⁰ Noticia disponible en idioma español en: <http://spanish.peopledaily.com.cn/31618/8184220.html> [Consultado el 1 abril de 2013].

⁹¹ Traducción propia. "Per questi motivi, il Governo italiano è giunto alla determinazione, dopo essersi a lungo impegnato per una soluzione amichevole della questione" Publicación oficial de la Farnesina del 18 de marzo de 2013 se encuentra disponible en el anexo 4. Disponible en:

www.esteri.it/MAE/IT/Sala_Stampa/ArchivioNotizie/Comunicati/2013/03/20130318_Maro_comunicato_governo.htm [Consultado el 1 abril de 2013].

⁹² Para más detalles de la labor de Staffan De Mistura dirigirse a: http://www.esteri.it/MAE/EN/Ministero/Viceministri_Sottosegretari/Mistura/

⁹³ Ver noticia en sección anexo. Disponible en: <http://blogs.wsj.com/indiarealtime/2013/04/04/colosseum-goes-dark-for-marines/> [Consultado el 5 abril de 2013].

por la familia de los acusados en las calles de la ciudad de Roma, bajo el lema de: inmediata liberación de Massimiliano Latorre y Salvatore Girone, se han vuelto una noticia constante y un medio de presión para no dejar olvidado el tema en la opinión pública. Asimismo, varios periódicos italianos han destacado desde el comienzo de la contienda la decisión política de no perder los programas y contratos comerciales que el país posee en India a causa del litigio. Tantos grandes intereses en juego no podían depender de la fricción diplomática, ya que podrían provocar una cancelación de programas comerciales bilaterales.⁹⁴

⁹⁴ Traducción propia. "India, i militari in carcere: il governo ha in programma una missione commerciale e non vuol perdere faccia e contratti" Noticia disponible en www.liberoquotidiano.it/news/940751/Monti-sacrifica-i-mar%C3%B2-sull-altare-del-business.html [Consultado el 25 enero de 2014].

Capítulo III: FUNDAMENTOS JURIDICOS INTERNACIONALES APLICADOS AL CASO

XIII. Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas⁹⁵

La Convención junto con su Protocolo fueron aprobados por la Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en la ciudad de Viena en 1961, entrando en vigencia el 24 de abril de 1964. Este documento consiste en un pilar e instrumento fundamental del orden legal internacional que regula las relaciones diplomáticas entre los estados, debiendo ser respetada en todo momento mediante los estados que la han ratificado.

a) La representación diplomática

La Diplomacia es una actividad antiquísima. Es necesario abordar el significado etimológico del término diplomacia para entender su importancia en las relaciones internacionales actuales. "La palabra deriva del griego *diplōma*, compuesta de *Diplo*, que significa *plegado en dos*, y el sufijo *-ma*, que significa *un objeto*."⁹⁶ Los diplomas tenían la costumbre de ser doblados de una manera peculiar. Consistían en títulos expedidos por los soberanos como constancia del otorgamiento de privilegios para el funcionario en la jurisdicción del destinatario y para informarles que el poseedor desempeñaba funciones de representación oficial. Portando el documento con estas características, el individuo se desplazaba, mediante un encargo específico, hacia otro lugar lejano a su país natal. Esta persona, portadora del diploma, era considerado automáticamente un diplomático.

Para José María Cantilo: "diplomacia es el conjunto de reglas y métodos que permiten a un Estado instrumentar sus relaciones con otros sujetos del derecho internacional, con el doble objeto de promover la paz y cultivar una mentalidad universal fomentando la cooperación con dichos sujetos en los más diversos campos."⁹⁷

Tal como lo expresa el artículo 4 de la convención de Viena sobre relaciones diplomáticas: "el Estado acreditante deberá asegurarse que la persona que se proponga acreditar como jefe de la misión ante el Estado receptor ha obtenido el asentimiento de ese Estado."⁹⁸ Italia e India han iniciado sus relaciones diplomáticas en el año 1947 estableciendo sus respectivas misiones permanentes en las ciudades de Roma y Nueva Delhi.

Una de las principales funciones de una misión diplomática precisamente consiste en: "proteger en el Estado receptor los intereses del Estado acreditante y los de sus nacionales, dentro de los límites permitidos por el derecho internacional"⁹⁹. Como ejemplo, podemos mencionar como el embajador italiano acreditado en India aceptó salir de garante de los marines acusados, con el fin de proteger la integridad de los mismos en India. Italia, por ser el estado de la nacionalidad de los acusados, posee el derecho a ejercer la protección diplomática.

Un aspecto de interés que posee la protección diplomática es su carácter discrecional, esto es, en el sentido de que su ejercicio es un derecho propio y voluntario del Estado. Así pues, y como el profesor Díez de Velasco ha señalado: "la protección diplomática que supone una especie de plataforma giratoria que desvía el litigio de la esfera interna a la internacional y convierte la primitiva relación, de individuo perjudicado a Estado responsable, en una relación de Estado reclamante a Estado responsable."¹⁰⁰

b) La inmunidad diplomática

Conforme al derecho internacional, definimos como protección diplomática como "la función encaminada a defender los intereses que un Estado puede poseer en el territorio de otro, sobre todo con respecto a sus nacionales, personas físicas o jurídicas".¹⁰¹

⁹⁵ Texto oficial en idioma español de la *Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas*. Disponible en: www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionvienna.htm

⁹⁶ Traducción propia. "The term *diplomacy* is derived via French from the ancient Greek *diplōma*, composed of *diplo*, meaning "folded in two," and the suffix *-ma*, meaning "an object." Encyclopedia Britannica Online. [Consultado el 7 de enero de 2013]. Disponible en: www.britannica.com/EBchecked/topic/164602/diplomacy

⁹⁷ CANTILLO, José María. *La profesionalidad del diplomático*. Buenos Aires, Ed. GEL, 1993. Pág. 9.

⁹⁸ Art. 4 de la *Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas*. Disponible en: www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionvienna.htm

⁹⁹ *Ibid.* Art 3 inc 1 (b)

¹⁰⁰ ROUSSEAU, Charles. *Derecho internacional público*. Editorial Barcelona 1966, Pág. 366

¹⁰¹ Disponible en: http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/3milenio/diplo/htm/sec_13.htm [Consultado el 21 enero de 2014].

Los privilegios e inmunidades diplomáticas se encuentran codificados en la Convención de Viena, ellas no se conceden en beneficio de las personas, sino con el fin de garantizar el desempeño eficaz de las funciones de las misiones diplomáticas en calidad de representantes de los Estados. En conjunto, los privilegios e inmunidades diplomáticas han contribuido eficazmente a facilitar las relaciones entre los Estados. Los países que se han adherido a la Convención creen que esas prácticas contribuyen al desarrollo de las relaciones amistosas entre las naciones, prescindiendo de sus diferencias de régimen constitucional y social. Esta idea se encuentra claramente reflejada en el preámbulo de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas.

Los privilegios y las inmunidades diplomáticas se fundamentan en el carácter de representante de un Estado soberano propio del agente diplomático. El estatuto especial del diplomático se sustenta en una razón práctica: la necesidad de asegurar, sin interferencias, el libre y eficaz desempeño de sus funciones. “Sin perjuicio de sus leyes y reglamentos referentes a zonas de acceso prohibido y reglamentado por razones de seguridad nacional, el Estado receptor garantizará a todos los miembros de la misión los privilegios de la libertad de circulación y de tránsito por su territorio.”¹⁰² Estos privilegios se conceden con el fin de lograr un desempeño eficaz de la misión diplomática.

El documento firmado por el Embajador italiano Mancini (un certificado jurídico) es tomado en cuenta para su defensa por la Corte suprema de la India. Este aspecto pone en duda la inmunidad del diplomático.

Según el Sindicato de diplomáticos italianos, la SNDMAE,¹⁰³ la decisión de las autoridades indias con respecto a limitar la movilidad del embajador contrasta con los artículos 29, 31 y 44 de la Convención de Viena de 1961, ratificada por Italia el 14 de noviembre de 1965.¹⁰⁴ Estos artículos exponen la libertad de circulación y de tránsito, la inmunidad de la jurisdicción penal, civil y administrativa del Estado receptor, y las facilidades para las personas que gozan de privilegios e inmunidades y no sean nacionales del Estado receptor en caso de conflicto: “La persona del agente diplomático es inviolable. No puede ser objeto de ninguna forma de detención o arresto. El Estado receptor le tratará con el debido respeto y adoptará todas las medidas adecuadas para impedir cualquier atentado contra su persona, su libertad o su dignidad.”¹⁰⁵

Acerca de la finalización de dicha inmunidad, la Convención nos dice que: “toda persona que tenga derecho a privilegios e inmunidades gozará de ellos desde que penetre en el territorio del Estado receptor para tomar posesión de su cargo o, si se encuentra ya en ese territorio, desde que su nombramiento haya sido comunicado al Ministerio de Relaciones Exteriores o al Ministerio que se haya convenido.”¹⁰⁶

La convención afirma además que: “cuando terminen las funciones de una persona que goce de privilegios e inmunidades, tales privilegios e inmunidades cesarán normalmente en el momento en que esa persona salga del país o en el que expire el plazo razonable que le haya sido concedido para permitirle salir de él, pero subsistirán hasta entonces, aún en caso de conflicto armado.”¹⁰⁷

“El Estado receptor deberá, aún en caso de conflicto armado, dar facilidades para que las personas que gozan de privilegios e inmunidades y no sean nacionales del Estado receptor, así como los miembros de sus familias, sea cual fuere su nacionalidad, puedan salir de su territorio lo más pronto posible. En especial, deberá poner a su disposición, si fuere necesario, los medios de transporte indispensables para tales personas y sus bienes.”¹⁰⁸

La Convención de Viena establece algunos límites a los privilegios de ese funcionario. En principio, todas las personas que gozan del estatuto especial del diplomático deben respetar invariablemente las leyes y los reglamentos del Estado donde residen. También se consagra su obligación de no inmiscuirse en los asuntos internos del país en que están acreditados.

Aquel convenio determina también que, en cualquier momento, el Estado acreditante puede renunciar a los privilegios comentados. Normalmente ello ocurre cuando su representante diplomático ha cometido una falta o un delito del orden común que merece sanción. La medida se toma, por ejemplo, si las condiciones de la nación donde está acreditado el representante garantizan a éste un juicio imparcial con todos los requisitos legales del caso. No obstante, la decisión de mantener o no la renuncia a la inmunidad corresponde exclusivamente al Estado acreditante, ya que de otra manera los diplomáticos quedarían en una situación muy comprometida. El Estado receptor siempre cuenta con el recurso de solicitar el retiro de un agente diplomático o, inclusive, de ejercer la facultad de declararlo persona non grata y expulsarlo

¹⁰² Art. 26 de la *Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas*. Disponible en: www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionvienna.htm

¹⁰³ Para más información vease www.sndmae.it

¹⁰⁴ Noticia disponible en línea: <http://spanish.peopledaily.com.cn/31618/8173237.html> [Fecha de Consulta 10 febrero 2014]

¹⁰⁵ Ibid. Art. 29 de la Convención

¹⁰⁶ Ibid. Art. 39 (inc 1) de la Convención

¹⁰⁷ Ibid. Art. 39 (inc 2) de la Convención

¹⁰⁸ Ibid. Art. 44 de la Convención

del país, tal lo expresa el artículo 9 inciso 1 de la Convención: “El Estado receptor podrá, en cualquier momento y sin tener que exponer los motivos de su decisión, comunicar al Estado acreditante que el jefe u otro miembro del personal diplomático de la misión es persona non grata, o que cualquier otro miembro del personal de la misión no es aceptable. El Estado acreditante retirará entonces a esa persona o pondrá término a sus funciones en la misión, según proceda. Toda persona podrá ser declarada non grata o no aceptable antes de su llegada al territorio del Estado receptor.” Esto significa que, cualquier restricción a la libertad de libre circulación del Embajador de Italia en la India se muestra contraria a las obligaciones internacionales establecidas en la Convención e implicaría responsabilidad internacional para el estado que la viole.

Sin embargo, durante el último permiso judicial otorgado a los marines italianos, el gobierno italiano decidió que aquellos no regresarían a la India. Como respuesta, la Corte Suprema India impidió la libertad de circulación al embajador italiano en nueva Delhi, Daniele Mancini, ordenando incluso arrestarlo si hubiese intentado salir del país¹⁰⁹, pasando por encima de su inmunidad diplomática. Este aspecto es una severa violación de la Convención de Viena, específicamente de los artículos mencionados en los párrafos anteriores. La situación generó tensión a nivel internacional con altas posibilidades de ruptura de diálogo bilateral. Sin embargo, la cuestión se solucionó con la vuelta de los infantes de marina italianos a India, e inmediatamente, la orden de prohibición de circulación al embajador cesó y la cuestión de la violación de la inmunidad diplomática del embajador italiano quedó resuelta.

La Comunidad internacional no dudó en condenar la decisión tomada por la corte suprema india, tras violar la convención y la estructura legal más importante en materia de relaciones diplomáticas: la convención de Viena. Por su parte, la Farnesina italiana expresó en su comunicado oficial que: la decisión de la Corte Suprema de restringir la libertad a nuestro embajador constituye una evidente violación de la Convención de Viena sobre Relaciones diplomáticas que codifica los principios universalmente aceptados.”¹¹⁰

El tema de fondo del cumplimiento de la inmunidad diplomática es vital y por eso la Convención manifiesta la tarea de su aseguro. La alternativa de hacer que los enviados se vuelvan vulnerables a la presión y la coacción injusta hace que el ejercicio de la diplomacia sea imposible. Detrás de esta idea se encuentra una simple verdad: si una nación castiga a los diplomáticos, no hay nada que impida a la otra nación de hacer lo mismo. Es así como entonces, los diplomáticos estarían en riesgo de convertirse en rehenes.

Una de las principales funciones de una misión diplomática precisamente consiste en: “proteger en el Estado receptor los intereses del Estado acreditante y los de sus nacionales, dentro de los límites permitidos por el derecho internacional”¹¹¹. En este caso podemos explicar como el embajador italiano aceptó salir de garante de los subtenientes de su país, con el fin de proteger la integridad de los mismos, aún cuando dicha garantía constituía una violación de la Convención sobre Relaciones Diplomáticas que él debía hacer cumplir por el Estado indio.

Por otra parte, debemos mencionar que los militares poseen la llamada inmunidad funcional, es decir que, cuando un militar actúa en el ejercicio de sus funciones y más allá del territorio del Estado al que pertenece, su acción u omisión será imputada al Estado de origen. Por lo tanto, no cualquier hecho ilícito puede atribuírsele al ámbito del derecho penal de un estado extranjero. En este aspecto, India no le reconoció la inmunidad a los militares acusados, sino, por el contrario, el Estado decidió proceder bajo sus propias leyes internas del código penal.

c) La extradición

Según afirma la Organización de estados Americanos, la OEA, la extradición se define como: “un mecanismo de cooperación judicial internacional, en virtud del cual mediante un pedido formal, un Estado obtiene de otro la entrega de un procesado o condenado por un delito común para juzgarlo penalmente o ejecutar la pena que se le hubiere impuesto.”¹¹² Es así como la extradición es un instrumento de cooperación internacional entre los Estados la cual puede ser en base a un tratado –bilateral o multilateral consagrando el principio de la legalidad– o en base a la reciprocidad.

¹⁰⁹ Para ver noticia ir al anexo 5. Disponible en:

www.indianexpress.com/news/italian-marines-case-supreme-court-ban-on-italian-envoy-daniele-mancini-lifted/1096585/ [Consultado el 21 enero de 2014].

¹¹⁰ Traducción propia. “La decisione della Corte Suprema di precludere al nostro Ambasciatore di lasciare il Paese senza il permesso della stessa Corte costituisce una evidente violazione della Convenzione di Vienna sulle relazioni diplomatiche che codifica principi universalmente riconosciuti.” Comunicado oficial del *Ministerio de Relaciones Exteriores italiano*. Disponible en sección anexo 4. Disponible en línea:

http://www.esteri.it/MAE/IT/Sala_Stampa/ArchivioNotizie/Comunicati/2013/03/20130318_Maro_comunicato_governo.htm [Consultado el 21 enero de 2014].

¹¹¹ Art. 3 inc 1 (b) Convención de Viena sobre Relaciones diplomáticas

¹¹² Disponible en: www.oas.org/juridico/mla/sp/per/sp_per-ext-gen-proceed.pdf [Fecha de acceso: 21 enero de 2014].

"El sistema de extradición más ampliamente utilizado por los Estados es el que establece su base en los tratados. Aunque tenga su principal significación a partir de mediados del siglo XIX, coincidiendo con la consolidación del moderno derecho de extradición, tiene sin embargo, una larga trayectoria histórica.... La reciprocidad actuará, así, stricto sensu, como base de la extradición, cuando a consecuencia de una solicitud de entrega conforme al derecho interno del Estado requerido, el Estado requirente se compromete a atender futuras peticiones hechas por el Estado requerido de acuerdo con su propio derecho interno."¹¹³

Sin embargo no puede ser obligado a ir al estado que lo requiere o lo persigue. Esa medida de la policía de los extranjeros está ordenada en el interés de la seguridad del país de residencia, independientemente del requerimiento de un tercer Estado.

El gobierno italiano sostiene que los marines son sujetos del Estado y que gozan de inmunidad soberana absoluta. Italia citó disposiciones extraterritoriales de sus leyes para afirmar que la presencia de personal militar desplegado a bordo del buque mercante petrolero se rige por la ley italiana que se ajusta a las Naciones Unidas, mediante las resoluciones contra la piratería, y por lo tanto dicho personal es parte del estado e inmune a la jurisdicción de los Estados extranjeros.¹¹⁴

El 6 de junio de 2013, el enviado especial italiano en Nueva Delhi, Staffan De Mistura, indicó que los marines no se enfrentarán a ninguna sanción en Italia: "todas las pruebas que hemos recibido nos dan motivos para esperar que habrá un juicio rápido y justo para nuestros dos militares y que el asunto se concluya pronto, esto debería permitir a los hombres volver a Italia y retomar sus puestos."¹¹⁵

India, por su parte ha manifestado que existen limitaciones a la inmunidad soberana, como sucede cuando la actividad comercial está involucrada, y señaló su atención sobre el hecho que los infantes de marina italiana habían sido contratados para la protección de los intereses privados del propietario de buque Enrica Lexie y que, por tanto, de ninguna manera el hecho puede ser tomado como un cumplimiento de las funciones soberanas. Según la sentencia de la corte de kerala, no hay nada en el expediente que permita demostrar que los marines italianos se encontraban en absoluta liberar de disparar ya que se encontraban bajo el mando del Capita del buque Enrica Lexie, y no de su Oficial Superior. En las pericias no se ha confirmado que el Capitán haya dado la orden de abrir fuego contra el pesquero, sino que los marines lo realizaron por exclusivamente decisión propia con el fin de ser capaz de reclamar la inmunidad soberana. Por este argumento, la postura italiana niega considerar algún tipo de inmunidad soberana para los acusados, y agrega a su fundamento que la acción no se basó en la defensa de su Estado ni la de la embarcación, sino en un acto exclusivamente privado, ilegal y criminal.¹¹⁶

Sobre este punto debemos agregar que los marines son contratados por el Estado italiano para proteger buques mercantes, y no así, como sostiene la posición India, contratados por el Capitán del buque o su empresa privada.

La cuestión principal en tema de extradición es si un Estado tiene el compromiso de entregar a un nacional de su país que ha cometido un delito en el extranjero y cuya extradición se ha solicitado. La respuesta desde el punto de vista jurídico dice que: "nada hay que impida tal entrega, es decir, la exclusión de la entrega de nacionales no es inherente al concepto de extradición... Aún cabría preguntarse ¿quien es el juez natural para conocer de un delito, el del Estado cuya nacionalidad ostenta el delincuente o el del Estado cuyo ordenamiento jurídico ha sido infringido por esa persona? El Convenio Europeo acepta facultativamente la no entrega de nacionales. En el ámbito bilateral, o se prohíbe la entrega o se permite facultativamente la denegación de la misma, lo que al entrar en juego la legislación interna significa, en la casi totalidad de los casos, la efectiva denegación".¹¹⁷

¹¹³ VILARIÑO PINTOS, Eduardo, *La extradición: régimen jurídico y práctica internacional*. Pág. 109. Disponible en línea: http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/1984/1984_3.pdf [Fecha de acceso: 12 febrero de 2014].

¹¹⁴ Traducción de la autora. "The Ministry of External Affairs counters these by saying Indian laws, too, have a provision for extra-territorial application; the relevant UNCLOS article applies to naval vessels and, that too, in cases of collision; and only naval vessels have the right to fire at pirates". Disponible en: www.thehindu.com/news/national/article2920853.ece [Consultado el 21 enero de 2014].

¹¹⁵ Traducción de la autora. "All the indications we have received give us reason to hope there will be a rapid and fair trial for our two riflemen and that the affair will soon be over, De Mistura told journalists. This should allow the men to return to Italy and resume their posts." Disponible en: www.adnkronos.com/IGN/Aki/English/Politics/India-Envoy-sees-rapid-and-fair-trial-for-Italian-marines_32268785953.html [Consultado el 21 enero de 2014].

¹¹⁶ Traducción propia. "There is nothing on record to show that the Italian marines were allowed absolute freedom to shoot and kill any person, even in cases of piracy attacks. In other words, the marines were not under the command of their immediate Superior Officer, but under the Captain of the vessel. In the peculiar facts and circumstances of the case, I find that by no stretch of imagination can it be held that the shooting of two Indians by petitioners 1 and 2 is an act in exercise of sovereign functions. It is neither an action in defence of the State nor one in defence of the vessel, but a private, illegal and criminal act." Sentencia de la Corte de Kerala del 29 mayo 2012. Disponible en línea: www.keralaw.com/judgments/case-number/writ-petition-civil/2012-4542

¹¹⁷ VILARIÑO PINTOS, Eduardo, *La extradición: régimen jurídico y práctica internacional*. Pág. 118. Disponible en línea: http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/1984/1984_3.pdf [Consultado el 12 febrero de 2014].

XIV. Espacio marítimo y Derecho Internacional

a) La evolución histórica del Derecho del Mar: del "mare liberum" al control jurisdiccional del mar

La noción de la palabra mar tiene su origen del latín *mare*, se refiere a la: "masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la Tierra."¹¹⁸ El porcentaje de océano que abarca la superficie de nuestro planeta es de un 71% la cual forma parte del 97% de agua que cubre el mundo.¹¹⁹ Este recurso posee una gran importancia para el clima, la alimentación de los hombres y las vías de comunicación comerciales, es decir, debemos destacar el papel fundamental del Mar en la subsistencia del Hombre como especie.

El principal antecedente jurídico en materia marítima fue el aporte de la idea generada por la obra del holandés Hugo Grocio, en el siglo XVII, el cual dio inicio a la doctrina de la libertad de los mares (Mare Liberum). Anteriormente no se discutía sobre el derecho de la libre navegación, es por eso que el autor es un referente a tener en cuenta en la actualidad. Es por ello que su regulación y control ha ido tomando mayor importancia e involucración de los Estados a lo largo de la historia. De esta manera el Mar comenzaba a tener una relevancia política, a la par de la comercial.

Existen abundantes antecedentes y convenciones acerca de los temas marítimos; al Derecho del Mar se lo coincidiera como una rama del Derecho Internacional Público.

Recién en el año 1958 se produce la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar en la ciudad de Ginebra, allí se lograron determinar varios aspectos que culminaron en el año 1982 con la adopción y apertura a la firma de la nueva Convención sobre el Derecho del Mar o La Convención de Montego Bay de 1982, de la cual nos ocuparemos en los siguientes apartados.

Si tenemos en cuenta los intereses, la utilidad y el provecho que se puede obtener del mar, resulta más simple entender porqué su estudio y su normativa jurídica posee un papel primordial. Dando origen al Derecho Internacional Marítimo, Derecho del Mar o Derecho Internacional del Mar.

La Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional del Mar fue celebrada en La Haya en 1930, sugerida por la Sociedad de Naciones. Luego en 1939 se produjo la Declaración de Panamá la cual estableció una jurisdicción sobre el mar en favor de los Estados Americanos. En 1958 se realiza La Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en Ginebra; en 1973 se inaugura la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que deriva luego de varias negociaciones y reuniones en la adopción de La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 en Jamaica, la cual es el instrumento más completo del derecho internacional marítimo de la actualidad.

b) El Caribe, región pionera del Derecho del Mar

A pesar de que el "descubrimiento" de América por parte de Cristóbal Colón fue en 1492, no fue hasta finales del siglo XV que comenzó una verdadera hazaña de conquista y colonización y violación de los derechos hacia los pobladores nativos; en un principio por parte de España pero luego también participaron otras potencias europeas como Inglaterra, Francia, Portugal, Holanda y Dinamarca. La zona del Caribe fue, a partir del siglo XVI, un foco de confrontación entre las potencias europeas de ese momento. En esta región, a partir de esa época, floreció una sociedad enteramente nueva, caracterizada por una gran diversidad cultural producto de su historia y experiencia entre los pueblos que la conforman.

Debido a la posición estratégica de la zona, ésta ha sido objeto de codicia de los poderes y hazañas de los Estados nacionales europeos; la relación se trataba de acciones bélicas y largas disputas comerciales. Su naturaleza geográfica fue y sigue siendo privilegiada, por ello el interés de los europeos de extender sus esferas de influencias hacia sus territorios para establecerse en ellas: "cada imperio quiso adueñarse de una o más islas, de alguno o de varios de sus territorios, a fin de producir allí los artículos de la zona tropical que no podían producir en sus metrópolis o a fin de tener el dominio de sus depósitos minerales de las comunicaciones marítimas entre América y Europa."¹²⁰

Desde el comienzo de la llegada de los europeos, la zona ha poseído grandes desafíos en cuanto a soberanía y el poderío en relación con el mar. El Tratado de Tordesillas fechado el 7 de junio de 1494 entre el rey Fernando II de Aragón y la reina Isabel I de Castilla, por una parte, y el rey Juan II de Portugal

¹¹⁸ Definición de la palabra Mar de la Real Academia Española.

¹¹⁹ Traducción propia. "The ocean covers 71 percent of the Earth's surface and contains 97 percent of the planet's water. The ocean and lakes play an integral role in many of the Earth's systems including climate and weather." Disponible en la página oficial de la National Oceanic and Atmospheric Administration. <http://www.noaa.gov/ocean.html> [Fecha de acceso: 16 febrero 2014]

¹²⁰ BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 3

por otra, dividió al mundo entre los dos colonizadores más importantes de aquella época con la intención de evitar conflictos tanto por tierras como por mares. Tordesillas ratificó la división del mundo en dos hemisferios: el oriental, portugués, y el occidental, español.¹²¹

El Tratado es fundamental para captar la historia del continente americano y su influencia con el europeo. Principalmente en lo que concierne con los mares del Caribe y el atlántico, posiciones estratégicas y de grandes disputas comerciales, en donde encontraremos el origen de la actividad contrabandista como respuesta al monopolio europeo de ese entonces y que hoy en día nos hace comprender el origen de la actividad pirata en los mares.

Es en esta época cuando tiene origen el contrabando en el Caribe. Surgió como respuesta a ante el atropello de los europeos a la población; el objetivo era combatir el monopolio impuesto en un principio por los españoles. En tal circunstancia, fue lógico el auge de la actividad contrabandista. Luego la actividad fue adquiriendo el apoyo de los funcionarios estatales y otros sectores de la sociedad, acrecentando su poderío comercial. El objetivo del contrabando era negociar con los colonos del Caribe para conseguir productos y bienes manufacturados que se encontraban escasos en la región; de ésta manera recibían el apoyo de los europeos franceses, ingleses, holandeses y portugueses los cuales estaban interesados en socavar y demoler el monopolio español en los territorios de América.

Fue de esta manera como por medio del contrabando, las potencias enemistadas con el imperio español el tiempo del *mare apertum* terminaba con la llegada del *mare clausum*.¹²² En la actualidad, el concepto Clausum Mare (o mar cerrado) es el principio jurídico utilizado en el derecho internacional para definir la jurisdicción exclusiva de un espacio marítimo de una nación en particular.¹²³ Sintetizando, el comercio ilícito tuvo por los menos tres grandes fuentes: la dinámica interna del monopolio, pero sobre todo de su columna vertebral: la Carrera de Indias; las necesidades internas de las colonias iberoamericanas (demandas y ofertas de bienes); y la expansión de los enemigos de la Corona española.¹²⁴

La respuesta de la corona española a los sucesivos ataques nos muestra un antecedente importante que hoy en día continúa vigente: los convoyes protegidos por una escolta naval: "España se vio en el caso de proteger su navegación con el uso de naves de guerra, y en 1543 estableció el sistema de las flotas anuales, que consistía en demorar un año el viaje de todos los navíos que tenían que surcar el Caribe... protegidos por buques armados, es decir, lo que en el lenguaje actual llamamos convoyes protegidos."¹²⁵

Un antecedente relevante que conforma la base legal del derecho del mar en la actualidad fueron los Tratados de Utrecht de 1713, dando fin a una interminable guerra marítima entre las potencias. Lo que se determinó fue la libertad y posibilidad de las potencias europeas de comerciar en el Caribe, esto llevó a concluir con los servicios que los corsarios y piratas daban a los europeos interesados en socavar el poderío español, estableciendo un concepto importante del derecho internacional público: los piratas son enemigos de la humanidad, y el respeto a la libertad de comerciar. Con esta decisión, se intensificó el comercio marítimo legal en la región: "cambia, por tanto, el contexto histórico y cambia el escenario en el que se venía desarrollando la piratería...la navegación va evolucionando y a principios del siglo XIX surgen los primeros barcos de vapor, financiados por los gobiernos. Estos barcos son mucho más rápidos que las naves de vela piratas. La piratería seguirá existiendo, como sigue existiendo en nuestros días, pero se traslada a otras zonas donde hay más posibilidades y facilidad para hacerse con un botín...Serán los nuevos escenarios de las acciones sanguinarias de los bandidos del mar."¹²⁶

¹²¹ La línea divisoria entre España y Portugal dio origen al Brasil, quedando dentro de la zona de influencia del Reino de Portugal. Finalmente obtuvo su independencia el 7 de septiembre de 1822.

¹²² En la época romana antigua, el desarrollo de la navegación se denominaba *mare apertum* el comienzo de la temporada de navegación, es decir en primavera y verano. Su excepción se denomina *mare clausum*, la cual indica una zona navegable bajo jurisdicción de un Estado en particular. El imperio español defendió el *mare clausum* durante los años del descubrimiento de América pero luego fue desafiado por los otros países europeos de la época.

¹²³ Traducción propia: "Mare clausum (or closed sea) is the legal principle that certain bodies of water may be claimed as under the exclusive jurisdiction of a particular nation". Texto original disponible en: <http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/Maritime-Musings/February-2011/Mare-clausum.aspx>.

¹²⁴ ZAMBRANO, Pérez Milton. *Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)*. Historia Caribe, núm. 12, 2007, Pág. 38, Universidad del Atlántico Colombia. Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal. Disponible en línea: <http://www.redalyc.org/pdf/937/93701203.pdf>

¹²⁵ BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I. España, 1985. Pág. 203.

¹²⁶ JOSA, Navajas Belén. *Piratas, corsarios, bucaneros, filibusteros y contrabandistas en la América española (Siglos XVI, XVII Y XVIII)*. Universidad Francisco de Vitoria, 2003.

Disponible en línea: http://recursos.ufv.es/docs/foro_revista_6.pdf [Fecha de acceso: 13/02/2014]

c) Derecho del Mar: la Convención de Montego Bay de 1982

La relevancia y atracción del mar para los Estados ha ido incrementándose con el transcurso de los siglos, tanto para los que tienen territorio y litoral marítimo como los que no lo poseen. Por ello en el siglo XX se termina de Conformar el principal instrumento que regula estas grandes extensiones de mar, distinguiendo cada uno de los sectores que la componen.

“Durante nueve años, los representantes de más de 150 países, desplazándose entre Nueva York, Caracas y Ginebra en prolongadas negociaciones, desarrollaron y equilibraron los derechos y obligaciones nacionales. El resultado final fue un tratado, que muchas veces se ha llamado “una constitución para los océanos”, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. El 10 de diciembre de 1982, día en que la Convención se abrió a la firma en Montego Bay (Jamaica), la firmaron 119 delegaciones, lo que constituye un récord. La Convención entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 y hoy se está acercando rápidamente a una participación universal, con 138 Estados Partes, incluida la Unión Europea, y 157 signatarios.”¹²⁷

En la actualidad, el Derecho del mar se encuentra regido principalmente por la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, también conocida como Convención de Jamaica, por ser en Montego Bay (Jamaica) de 1982.

Se trata de uno de los instrumentos más completos y codificador en esta materia pública del derecho internacional, que establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización así como también los derechos y las obligaciones de los Estados en relación con los océanos. En ésta tercera y última conferencia de Naciones Unidas, se redactó el producto final el cual consta de 320 artículos y 9 anexos. La Convención es tomada en cuenta como marco de todo instrumento futuro que se proponga definir aún más los derechos y compromisos sobre los océanos. Entró en vigencia en 1994 y es el instrumento internacional suscrito por más Estados. La Convención trata sobre el espacio oceánico, su delimitación espacial y su utilización en todos sus aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo.¹²⁸

Es de nuestro interés mencionar que la República Italiana y la República India han ratificado la Convención. Italia el 13 de enero de 1995 mediante la Ley N° 689, mientras que India el 29 de junio de 1995¹²⁹, y la República Argentina, por su parte, ratificó la Convención el 5 de octubre de 1984 mediante la Ley 24543.

Anteriormente a la Convención, el derecho del mar se encontraba estructurado sobre la dualidad mar territorial-alta mar. Pero con la evolución de los nuevos usos del mar y los diversos cambios producidos en la comunidad internacional, los países han debido fijar nuevos márgenes. El régimen establecido en la convención define a cuatro áreas diferentes, cuatro zonas marítimas que son objeto de delimitación de fronteras: el mar territorial sometido a la soberanía del estado ribereño; la zona contigua al mar territorial también sometida a la jurisdicción del Estado ribereño; la zona económica exclusiva; y el área establecida fuera de la jurisdicción nacional: el alta mar y la zona internacional de los fondos marinos siendo ésta patrimonio común de la humanidad. Esta calificación nos demuestra que en la actualidad encontramos en el mar más zonas que nunca antes se habían desarrollado.

La Convención de 1982 agrupa en forma detallada a las diferentes zonas marítimas antes mencionadas: en los artículos 2 a 16 se trata el mar territorial, la zona contigua se define en el artículo 33 y la zona económica exclusiva entre los artículos 55 y 75. A continuación, analizaremos las áreas relevantes en función a nuestro conflicto: mar territorial, la alta mar, y por último, la zona contigua que forma parte de la zona económica exclusiva. La principal característica de esta Convención es la de ser integral, es decir, abarca infinitos tópicos relacionados con el Derecho del Mar y es excesivamente técnica, con precisiones conceptuales que dan solidez a sus principios.

c.1) Mar territorial

Desde el comienzo, la postura India consistía en que los acusados sean juzgados por un tribunal local porque todo ocurrió en el mar territorial indio. El artículo 2 inc 1) de la Convención expresa que: “la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del

¹²⁷ “Los océanos, fuente de vida Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Vigésimo aniversario (1982-2002)”, publicación de Naciones Unidas. Disponible en línea:

http://www.un.org/es/events/pastevents/conv_oceans/ [Fecha de acceso: 16/02/2014]

¹²⁸ La información se encuentra disponible en el sitio Web oficial de El Centro de Información de Naciones Unidas, CINU. Para más información vease: www.cinu.org

¹²⁹ Información suministrada por el Boletín de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar perteneciente a Naciones Unidas.

Disponible en: www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/Bul40sp.pdf [Consultado el 22 enero de 2014]

Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial." La Corte Suprema India afirma en la sentencia que: "el límite de las aguas territoriales se encuentra especificado a doce millas marinas desde el punto más cercano de la línea base."¹³⁰ De igual manera lo define la convención en su artículo 3: "todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención."¹³¹

Al encontrarse en mar territorial, el Derecho del Mar establece el derecho al paso inocente enunciado en el artículo 17: "los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial. El paso debe ser rápido e ininterrumpido." Uno de los deberes que posee el Estado Ribereño, India, en este tramo marítimo es: "no imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente."¹³²

c.2) Aguas Internacionales o Alta Mar

La versión oficial italiana, en principio, se basaba en que el incidente ocurrió en aguas internacionales. Este detalle, de gran relevancia, fue el primer obstáculo que debieron afrontar los investigadores cuando iniciaron la búsqueda de pruebas con el fin de esclarecer los hechos.

Según lo definen los artículos 87, 88, 89 y 90 de la convención: "la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional...será utilizada exclusivamente con fines pacíficos¹³³; ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía¹³⁴; todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en la alta mar¹³⁵."

El artículo 97 inciso 1 nos plantea la cuestión de la jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en la alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque: "sólo podrán iniciarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales."

c.3) La Zona contigua: punto exacto del incidente¹³⁶

Según los datos proporcionados por el Centro Marítimo de Rescate de Bombay¹³⁷ y sus investigaciones, el Buque Italiano se encontraba exactamente a 20,5 millas marinas de la costa de Kerala, en el sur de India, considerada zona contigua al mar territorial de India. De acuerdo con la Convención¹³⁸, aquella zona como el estrecho del mar que no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base, esto es, hasta 12 millas marinas a partir del límite exterior del mar territorial. Es decir que forma parte del derecho y la jurisdicción de un Estado el cual tiene derechos soberanos específicos, sin formar parte del mar territorial.

Un documento oficial de la Corte Suprema de India del día 18 de marzo de 2013, expresa que el incidente tuvo lugar a 20,5 millas marinas de la costa india, es decir, en la zona contigua, parte de la zona económica exclusiva de la India, por lo que es considerada como una parte del territorio del país para los efectos de la aplicación del Código Penal Indio.¹³⁹

¹³⁰ Traducción propia. "Recognises the notion of sovereignty, but, limits it to 12 nautical miles from the nearest point of the appropriate baseline." Sentencia de la Corte Suprema India. Disponible en: <http://ilcurry.files.wordpress.com/2013/03/imgs-1.pdf>

¹³¹ Art. 3 de la Convención del Derecho del Mar. Disponible en:

www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consultado el 22 enero de 2014]

¹³² Art. 24 inc1 a) de la Convención Del Derecho del Mar

¹³³ Art. 88 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

¹³⁴ Ibid. Art. 89 de la Convención

¹³⁵ Ibid. Art. 90 de la Convención

¹³⁶ Para ver el gráfico explicativo de la delimitación de los espacios marítimos ir a sección anexo.

¹³⁷ El Centro Marítimo de rescate y Coordinación de Mumbai, con sus siglas en ingles MRCC, forma parte de la Guardia Costera India, siendo responsable de la coordinación marítima y área de los rescates en la zona de Bombay haciéndose extensivo al área del Mar arábigo. Para mas información Vease: www.indiancoastguard.nic.in

¹³⁸ Documento disponible en: www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionviena.htm [Consultado el 21 enero 2014]

¹³⁹ Traducción de la autora. *Since the incident had taken place within 20.5 nautical miles from the Indian coastline, falling within the Contiguous Zone/Exclusive Economic Zone of India, it must be deemed to be a part of the Indian territory for the purpose of application of the Indian Penal Code.* Fragmento de la Sentencia de la Corte Suprema India. Disponible en: <http://ilcurry.files.wordpress.com/2013/03/imgs-1.pdf> [Fecha de acceso: 20 enero 2014]

Vale aclarar que la zona contigua es parte de la esfera de los derechos soberanos del estado indio pero no es parte de su mar territorial, por lo tanto no posee soberanía absoluta sobre este espacio. La soberanía de una nación, es un principio establecido en la teoría constitucional y en el Derecho Internacional. El soberano posee la autoridad para hacer cumplir las leyes en el territorio sobre el cual la soberanía se extiende, ello se encuentra establecido en la Constitución. La soberanía de un Estado ribereño se extiende a su mar territorial, siendo un principio bien aceptado de derecho internacional. Este concepto es válido, sin embargo el incidente ocurrió en la zona contigua la cual no pertenece al mar territorial.

El artículo 33 define a la zona contigua del mar territorial: “aquí el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para: a) prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial; b) sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial”

El artículo 33 inciso b) nos define entonces la parte más importante que dará origen a la solución del litigio: la jurisdicción. En este artículo se establece la atribución del estado ribereño (es decir de India) ante una infracción cometida en esta zona marítima. India, en su calidad de Estado ribereño, toma el artículo 19 de la UNCLOS para reclamar que el tránsito del *Enrica Lexie* a través de la zona contigua era perjudicial para la paz, el buen orden y la seguridad del Estado ribereño.

La cuestión de la jurisdicción del Caso *Enrica Lexie* se determinó el 18 de enero de 2013, cuando la sentencia del Tribunal Supremo de Delhi reconoció que el Tribunal Superior de Kerala no tendría jurisdicción sobre el caso. Es decir que, este día, la Corte Suprema concluye con el dilema de la jurisdicción. Sin embargo, no reconoció al derecho italiano para poder juzgar a los dos acusados, negándoles así, el derecho de la inmunidad funcional.

De esta manera se ordena establecer un tribunal especial destinado a investigar a los culpables de las dos muertes.¹⁴⁰ Esta noticia trajo una sensación de tranquilidad para Italia, que buscaba la creación de un tribunal especial en India para que sus militares sean juzgados -y no ser juzgados por el tribunal ordinario de Kerala.

Hasta que un Tribunal especial se conforme para tratar el caso, los acusados estarán bajo custodia de la Corte Suprema India. El Tribunal, en su sentencia, también ordenó que un tribunal federal especial se estableciera después de consultar con el Presidente del Tribunal Supremo de la India, para tratar de los dos infantes de marina, de acuerdo con las leyes marítimas de la India y la Convención de 1982. Tal información lo establece la publicación oficial de la Corte India del día 18 de enero de 2013: “tal como hemos sostenido, el Estado de Kerala como una unidad de la Unión federal no tiene jurisdicción para juzgar el asunto, hasta que se conforme un tribunal especial para tratar el litigio, los acusados serán trasladados a Nueva Delhi bajo las condiciones de libertad de fianza, bajo custodia del Tribunal Superior.”¹⁴¹

Asimismo, se determinó que los infantes de marina permanecerían en un lugar bajo el control de la embajada de Italia en Nueva Delhi. Los militares acusados deben presentarse en la comisaría de policía Chanakyapuri, Delhi, una vez por semana. Mientras tanto, la intención de Italia, luego de dar por descartada la posibilidad de aplicar el derecho italiano, continúa siendo llevar el caso a la Corte internacional de Justicia, en la Haya.

c.4) La Zona económica exclusiva

El Artículo 57 de la Convención define la anchura de la zona económica exclusiva: “no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.”

Asimismo, el Artículo 56 de la Convención nos define los derechos, la jurisdicción y los deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva: “el estado ribereño tiene a) derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; b) Jurisdicción, con arreglo

¹⁴⁰ Traducción de la autora. “*The pending proceedings before the Chief Judicial Magistrate, Kollam, shall stand transferred to the Special Court to be Constituted in terms of this judgment and it is expected that the same shall be disposed of expeditiously*”. Documento oficial de la sentencia otorgada por la Corte suprema de justicia de la India el día 18/01/2013. Disponible en línea: <http://www.sidi-isil.org/wp-content/uploads/2013/03/SUPREME-COURT-OF-INDIA-18.01.2013.pdf> [Consultado el 8 enero 2014]

¹⁴¹ Traducción de la autora. “*Since we have held that the State of Kerala as a Unit of the Federal Union does not have jurisdiction to try the matter, we are of the view that till such time as the Special Court is constituted in terms of our judgments, the said petitioners, should be removed to Delhi and be kept on the same terms and conditions of bail, as was granted by the High Court*”. Fragmento de la Sentencia de la Suprema Corte India. Disponible en: <http://ilcurry.files.wordpress.com/2013/03/imgs-1.pdf> [Fecha de acceso: 2 enero 2014]

a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a: i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; ii) La investigación científica marina; iii) La protección y preservación del medio marino; c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.”

Estos derechos se extienden a las aguas suprayacentes al lecho, al lecho y al subsuelo del mar. Puede reglamentar la pesca y en particular determinar las cuotas de captura. Pero, no controla la libertad de navegación marítima y aérea, ni la libertad de tender cables o tuberías submarinos por otros estados.

El artículo 73 inciso 1 de la Convención regula la ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño, el Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

También, el mismo artículo en el inciso 4 define que sucede en caso de retención de un buque extranjero en la zona económica exclusiva: “en los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.”¹⁴²

Este artículo deja en claro que el Estado ribereño no ejerce en la zona económica exclusiva la totalidad de la soberanía ya que se encuentra limitada a lo establecido en el artículo 56 de la Convención del Mar; en otras palabras, sus derechos en esta zona son limitados, solamente para fines específicos y ciertas actividades. Sin embargo, tanto en el mar territorial como en sus aguas interiores, el Estado ribereño sí ejerce soberanía plena. En conclusión, tanto en la zona económica exclusiva como en el mar territorial el estado ribereño ejerce diferentes grados de soberanía y, particularmente en la zona contigua, punto exacto del incidente de los marines, el Estado ribereño posee facultades para la prevención las infracciones de sus leyes y su sanción.

La comprensión de las diversas delimitaciones que hemos mencionado son muy importantes a nuestro análisis ya que para la solución del caso se deben comprender qué tipo de atribuciones se ejercen sobre la zona contigua que forma parte de la Zona Económica Exclusiva. En relación con esta cuestión, consideramos necesario acudir a la normativa que brinda el Derecho Internacional que, a través de la Convención de la materia, establece claramente cuáles son las atribuciones que los estados ribereños tienen en la ZEE.

d) El problema de la Jurisdicción

El Gobierno indio acusa a los infantes de marina italianos de haber disparado contra una barca de pescadores en la zona contigua al mar territorial, a 20,5 millas marinas, la cual forma parte de la esfera de los derechos soberanos de India, y por lo tanto los acusados deben ser juzgados en ese país. Asimismo, India ha reiterado que los militares deben ser procesados por asesinato según el código penal nacional. El gobierno central alega además, que los tribunales del país son autónomos y que, en consecuencia, se respetará la decisión de la corte que finalmente los juzgue.

El Gobierno italiano por su parte, manifestó que el incidente tuvo lugar en aguas internacionales o alta mar¹⁴³ y por tanto trata de llevar el caso a la justicia del país europeo, decisión que según Nueva Delhi es inaceptable. Roma siempre ha negado que India tuviera jurisdicción sobre el caso de los marines, argumentando que el incidente tuvo lugar en aguas internacionales, en un barco de bandera italiana, junto con militares italianos que formaban parte del Núcleo Militar de Protección de un barco mercante bajo una operación antipiratería regulada por normas internacionales¹⁴⁴. De este modo, las autoridades italianas sostienen que la jurisdicción del caso es de Italia, conforme al derecho internacional.

La Convención de Montego Bay brinda la normativa para la solución de la cuestión de la jurisdicción. El artículo 27 de la UNCLOS define la Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero: “La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido

¹⁴² Art. 73 de la Convención del Derecho del Mar. Disponible en:

www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convenmar_es.pdf [Fecha de acceso: 12 enero de 2014]

¹⁴³ Ver Anexo 2: gráfico que explica donde ubicamos las aguas internacionales.

¹⁴⁴ Los militares acusados se encontraban en una misión de proteger al buque *Enrica Lexie* de la amenaza pirata durante su trayecto hacia Egipto. Ambos forman parte del Núcleo de Protección Militar, designado por la Marina Militar, de acuerdo a la ley 130 de 2011. Se encontraban en pleno ejercicio de una función pública, y bajo el amparo de las Naciones Unidas que coordina las operaciones de antipiratería junto con la Unión Europea. Pero lo que no existe es un acuerdo específico entre el gobierno italiano e India para reconocer al Núcleo de Protección militar.

a bordo de dicho buque durante su paso, salvo...cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño.¹⁴⁵ Sobre este artículo de la Convención, debemos decir que el hecho no se produjo en el mar territorial, sin embargo el hecho sí tuvo consecuencias para el Estado ribereño, es decir, India.

El artículo 97 sobre jurisdicción penal en caso de abordaje –que no ocurrió en nuestro caso- o cualquier otro incidente de navegación expresa que: “no podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón.”¹⁴⁶ Sin embargo, desde un principio el Gobierno indio cometió algunos errores jurídicos, obligando al mercantil a atracar en un puerto local y pasando el caso de un tribunal a otro.

Vale aclarar que cualquier comportamiento que no respete plenamente el derecho internacional plantearía el riesgo de crear un peligroso precedente en materia de misiones internacionales de paz y lucha contra la piratería, poniendo en peligro la eficacia y las capacidades operativas, y las buenas relaciones bilaterales entre ambos países.

Asimismo, el anexo III de la UNCLOS, estipula ciertas libertades reconocidas por los principios generales del derecho internacional, entre los que se encuentran la libertad de pesca; por lo que el Enrica Lexie debería haberse mantenido distante del St. Anthony, el cual también poseía derechos en esa área.¹⁴⁷

El tema de la jurisdicción se clarificó cuando la Corte suprema india negó la jurisdicción del caso al tribunal de Kerala, ordenando la creación de un tribunal especial. Por lo que los dos infantes de marina ya no tienen ninguna restricción de movimiento en la India. Según el Tribunal Supremo, Latorre y Girono no gozan de inmunidad soberana en el ejercicio de sus de funciones en tareas de protección y seguridad a bordo del Enrica Lexie. El reconocimiento de la inmunidad soberana de los dos fusileros del Regimiento San Marco hubiera permitido la aplicación de la ley italiana. Los dos infantes de marina, sin embargo, serán juzgados en la India.

e) La soberanía territorial

Históricamente, la cuestión de la soberanía territorial trata de un concepto polémico que posee sus inicios a finales de la edad media como sello distintivo del Estado nacional, creado a partir de las luchas entre reyes, imperios, el papado, y los señores feudales. Las relaciones exteriores entre los Estados se fundamentan en sus Soberanías nacionales y el respeto de las mismas.

La soberanía territorial posee dos características distintivas, es plena y exclusiva tanto en su espacio marítimo como terrestre y aéreo. De esta manera es el gobierno del Estado el que puede ejercer su autoridad bajo la población que se encuentra en su territorio, mediante las competencias en el ámbito legislativo, administrativo y jurisdiccional: “la soberanía territorial tiene dos caras: una es la libertad y la exclusividad de la acción del Estado en el propio territorio y la otra es la integridad e intangibilidad de ese mismo territorio. La soberanía estatal queda también vulnerada cuando se produce en su territorio un daño proveniente de otro Estado.”¹⁴⁸

La cuestión que nos interesa clarificar se resume en la siguiente pregunta: si el incidente se produjo en la zona contigua al mar territorial indio, ¿el Estado indio posee completa soberanía territorial en esta zona? La respuesta es no. Tal como lo hemos analizado en el apartado anterior, la Convención de Montego Bay define los derechos que posee el estado ribereño en la zona contigua, que conforma parte de la zona económica exclusiva.

El Estado ribereño no ejerce soberanía territorial sobre la Zona Económica Exclusiva como ocurre en el caso del mar territorial de India. Sin embargo el artículo 73 inciso 1 de la Convención nos aclara la cuestión: el Estado ribereño podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.” De esta manera, y bajo los parámetros de lo establecido en la Convención, los dos infantes de marina acusados serán juzgados en la India bajo un Tribunal especial conformado para la solución del caso.

¹⁴⁵ Art 27 inc 1 a) de la Convención

¹⁴⁶ Ibid. Art 97 inc 3)

¹⁴⁷ Disponible en: www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf . Pág. 175

¹⁴⁸ BARBOZA, Julio. *La Responsabilidad Internacional*. Disponible en:

www.oas.org/dil/esp/1-32%20Barboza%20Julio%20def.pdf Pág. 22. [Fecha de acceso: 20 enero 2014]

¹⁴⁹ Art. 73 inc 1) de la Convención del Derecho del Mar. Disponible en línea en: Disponible en:

www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

XV. La piratería en la normativa internacional: soluciones de la comunidad internacional

En cuestión de regulación del mar, los Estados han dejado de poseer el monopolio del uso de la fuerza, ya que su utilización se encuentra distribuida por empresas de seguridad privada que se benefician del vacío normativo existente tanto en el plano internacional como en el interno.

Dado el alcance que tiene la piratería marítima, la colaboración internacional desde diversos sectores es primordial para prevenir, investigar y perseguir estos delitos. Siempre se ha reconocido que la mejor manera de mejorar la seguridad en el mar es mediante el desarrollo de normas internacionales que son acordadas por todas las naciones. Alta mar ha sido siempre un dominio anárquico, pero en sus grandes extensiones se encuentra vigilada y protegida. Desde la mitad del siglo XIX en adelante se adoptaron una serie de medidas que las encontramos en los tratados y organizaciones internacionales en especial su delimitación y su uso.

La Organización Marítima Internacional, las Naciones Unidas, y la Unión Europea se encuentran involucrados conjuntamente en la batalla contra la piratería marítima, la cual tal como hemos dicho en apartados anteriores posee sus zonas específicas en los mares de Asia principalmente. En la actualidad la piratería se encuentra organizada como una actividad criminal organizada. Por esta razón, para combatirse se necesitan los esfuerzos internacionales que se encuentran a disposición de los Estados dígame: el derecho internacional, las Convenciones de Naciones Unidas, la cooperación y el principio de la buena fe como principio general del derecho. Las ONU sustenta constantemente misiones de paz en lugares remotos de todo el globo y envía militares en misión oficial de protección de buques mercantes, tal fue el caso del buque *Enrica Lexie* en 2012.

En un esfuerzo por combatir la piratería y garantizar la libertad de navegación de la marina mercante y proteger a los buques de bandera italiana en tránsito en aguas internacionales, la República de Italia promulgó el Decreto 107 del 2011, convertido en Ley n° 130 el 2 de agosto de 2011 para proteger a los buques italianos de la piratería en los mares internacionales. Específicamente el artículo cinco de dicha legislación prevé el despliegue de las fuerzas militares en buques italianos para hacer frente a las amenazas en los mares. Esta normativa justificó que el 6 de febrero de 2012 se designara al *equipo Latorre* a bordo del buque *MV Enrica Lexie*. La citada orden militar de despliegue fue enviada por la marina italiana a los agregados militares que se encontraban en Nueva Delhi, India y Muscat, Omán.

¿Pero cuáles son los métodos disponibles para enjuiciar y castigar a los que cometen actos de piratería? El método principal es el proceso de detención de presuntos piratas ante las autoridades nacionales. Cabe señalar que sólo los buques de guerra y aquellos barcos identificados y aprobados por las autoridades nacionales poseen la aprobación de combatir la piratería en la alta mar. Los barcos privados o sujetos privados no tienen ninguna autorización o permiso para combatir a los piratas.

En la actualidad, existen variadas organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales que, directa o indirectamente se encuentran conectadas con el problema de la piratería. La más importante y la que se ocupan más estrechamente del tema es la Organización marítima internacional que depende de Naciones Unidas.

a) La Organización Marítima internacional

Varios países propusieron que un organismo internacional permanente debiera ser establecido para promover la seguridad marítima con más eficiencia, pero no fue hasta la creación de las propias Naciones Unidas que estas esperanzas se hicieron realidad. En 1948 una conferencia internacional en Ginebra adoptó una convención que establece formalmente la OMI por sus siglas en español (el nombre original era Organización Consultiva Marítima Internacional, o IMCO, pero el nombre fue cambiado en 1982 a la OMI, Organización Marítima Internacional). La Organización entró en vigencia en 1958 y su sede se encuentra en Londres, Reino Unido. Tanto Italia como India son Estados ratificantes de la Convención.

Las finalidades de la Organización, tal como se resumen en el artículo 1 (a) del Convenio constitutivo de la Organización, son: "deparar un sistema de colaboración entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo."¹⁵⁰

¹⁵⁰ Para mayor información vease la Pagina Oficial de la Organización Marítima Internacional www.imo.org

El Convenio constitutivo determina en su parte VII la creación de un Comité de Seguridad Marítima que está integrado por todos los Miembros de la Organización, y en el cual entre una de sus cuestiones a examinar, se encuentran las reglas destinadas a evitar abordajes y los procedimientos en relación con la seguridad marítima. La OMI tiene, como parte integrante de su mandato, el deber de hacer que los viajes de transporte por mar sean lo más seguro posible. De esta manera, la OMI aprueba la utilización de Personal privado de protección Armada, las PCASP¹⁵¹, en zonas de alto riesgo. El personal debe ser plenamente consciente que su función principal es la prevención de abordaje pirata, debiendo utilizar la fuerza mínima necesaria para hacerlo.

Con respecto al uso de la fuerza armada, el reglamento de las PCASP¹⁵² expresa que sólo deben usar las armas de fuego en defensa propia o en defensa de otros; el uso de la fuerza no debe exceder de lo estrictamente necesario y razonable en las circunstancias y, se deben tomar recaudos para reducir al mínimo los daños y lesiones, respetando y protegiendo la vida humana.

La OMI trabaja con los Estados Miembros y la industria marítima, para reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques y ha sabido demostrar un éxito considerable, sobre todo en la región de Asia Pacífico. Más recientemente, la Organización se ha centrado esfuerzos en trabajar en colaboración para combatir la piratería en las aguas afectadas por la piratería en Somalia.

b) Medidas y prácticas en buques para evitar la piratería

Las zonas del golfo de Adén y del cuerno de África son las más peligrosas con respecto a la importante incidencia de actos de piratería. Si se planea transitar por allí se debe planificar de manera que no se ponga en riesgo el buque ni sus tripulantes. Antes de iniciar el viaje, el capitán del buque debe realizar la evaluación de riesgos en función de la probabilidad de ataques piratas contra el buque y sus consecuencias, teniendo en cuenta los datos actualizados y disponibles. A partir de esa evaluación, realizada por el propietario del buque, se deben determinar las medidas para prevenir y combatir un ataque pirata. Las medidas son tomadas por tres integrantes de la tripulación: además el capitán, por el oficial de protección de la compañía (OPC) y el oficial de protección del buque (OPB).

Antes de que el buque entre en una zona de alto riesgo de ataque pirata la tripulación debe implementar un conjunto de medidas de protección básicas y efectivas, dígase: un sistema de alarma antipiratería que se distingue de otro tipo de alarmas, poner cualquier barrera física en el francobordo para evitar que las escaleras de los piratas se instalen, la utilización de mangueras de agua o espuma, asegurar el equipo y herramientas presentes en la cubierta, no apagar las luces de navegación, establecer puntos de reunión seguros, y el uso de la contratación de personal de seguridad privado a bordo del buque.

En este apartado trataremos tres temas centrales: El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes o reglamento RIPA; en segundo lugar el Código Internacional de Señales de la OMI y finalmente el tema de la Contratación de personal privado en los buques mercantes.

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, RIPA¹⁵³, o su nombre en inglés, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs, depende de la Organización Marítima Internacional y fue adoptado en el año 1972. En este reglamento se definen conceptos muy importantes como: vigilancia, riesgo de abordaje, maniobras para evitar el abordaje, señales de peligro y señales acústicas, entre otros.

Consideramos las reglas siete y ocho de suma importancia para el conflicto diplomático que estamos analizando. Con respecto al riesgo de abordaje, en este caso destacamos que: puede existir riesgo aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia¹⁵⁴.

En el caso de las maniobras para evitar el abordaje, se deben efectuar en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.¹⁵⁵ Los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque.¹⁵⁶ Los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras,

¹⁵¹ Sus siglas en inglés: privately contracted armed security personnel (PCASP)

¹⁵² Disponible en: [/www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/MSC.1-Circ.1443.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/MSC.1-Circ.1443.pdf) Pág.11 [Fecha de acceso: 20 enero 2014]

¹⁵³ Para ver más detalles acerca del reglamento RIPA ir a sección Anexo

¹⁵⁴ Regla 7 sobre Maniobras para evitar el abordaje. Disponible en: www.titulosnauticos.net/ripa/#R7 [Fecha de acceso: 20 junio 2013]

¹⁵⁵ *Ibid.* Regla 8 (a)

¹⁵⁶ *Ibid.* Regla 8 f)

respetarán rigurosamente lo dispuesto en las reglas de la presente parte.¹⁵⁷ Cuando los dos buques que se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.¹⁵⁸

La Regla número 34 de RIPA establece señales de maniobra y advertencia, en su inciso d) expresa que: “cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen, y por cualquier causa alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, el buque en duda indicará inmediatamente esa duda emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas. Esta señal podrá ser complementada con una señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos.”¹⁵⁹

La regla número 36 de RIPA establece las señales para llamar la atención: “Cualquier buque, si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquiera otra de estas Reglas o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques.”¹⁶⁰

La regla 26 nos detalla las luces que deben tener los buques de pesca, este punto en un principio complicaría la postura india, ya que el pesquero St. Anthony no cumple con esta reglamentación. Sin embargo, debido a las medidas del pesquero –inferior a 50 metros de longitud– nos indica que no tenía obligación de utilizar las respectivas luces que aquí se mencionan¹⁶¹: “los buques dedicados a la pesca de arrastre, es decir, remolcando a través del agua redes de arrastre u otras artes de pesca, exhibirán: i) dos luces todo horizonte en línea vertical, verde la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; ii) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo; iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.”

La versión italiana del subsecretario de los asuntos internacionales de ese país, De Mistura, sostiene que los militares intentaron enviar señales de advertencia al barco pesquero que poseía claras intenciones de abordar al buque petrolero, algunos tiros fueron dirigidos hacia el agua y otros fueron hacia el barco. La misma versión es la de Carlo Noviello, segundo comandante del buque italiano.¹⁶²

Asimismo, existe el Código Internacional de Señales de la OMI, utilizado en la navegación marítima para transmitir mensajes entre los barcos. Posee un significado particular y es el código adoptado internacionalmente. A tal efecto existen banderas de diferentes formas y colores, de las cuales cada una representa una letra del alfabeto internacional, así como los números. Estas normativas intentan regular el tránsito en los mares para lograr una mayor seguridad y control.

El asunto de contratar guardias armados para embarcaciones de buques mercantes es difícil desde todo punto de vista debido a la amenaza que plantea el delito de piratería en el mar. Si el buque debe navegar por aguas de alto riesgo entonces lo recomendable es contratar guardias armados para atravesarlas, principalmente sobre el océano Índico. De esta manera el comercio internacional se ve envuelto en un incremento importante de costos, debido a las medidas que se deben tomar para protegerse y disuadir estos ataques. Ahora bien, existe personal privado pero también personal militar naval especializado en antipiratería tal fue el caso del *team Latorre*.

En el año 2011 la Organización Marítima Internacional publicó Circulares o notificaciones específicas para los Estados de la nacionalidad de los buques que emplean guardias privados armados a bordo¹⁶³. Estas son: MSC.1/Circ. 1408; MSC.1/Circ. 1406/rev.1; y la circular MSC.1/Circ. 1405/rev.10.

Las compañías que ofrecen a los buques tener militares a bordo poseen sus respectivas bases en distintos puertos, y desde ellas realizan los embarques y desembarques de los guardias a las naves. Asimismo no a todos los tipos de embarcaciones mercantes se les está indicado contratar guardias armados, por ejemplo el caso de los buques porta contenedores los cuales poseen una borda libre, es decir una distancia vertical en el centro del buque, de gran consideración, además de poder desplegar una velocidad considerable la cual las lanchas piratas se ven imposibilitadas de alcanzar.

¹⁵⁷ *Ibíd.* Regla 8 f (ii)

¹⁵⁸ *Ibíd.* Regla 8 f (iii).

¹⁵⁹ *Ibíd.* Regla 34 c)

¹⁶⁰ *Ibíd.* Regla 36

¹⁶¹ Para ver pruebas fotográficas del pesquero ir sección Anexo

¹⁶² Noticia disponible en sección anexo.

www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-06-18/caso-mar-india-misteri063723.shtml?uid=Abdmqw5H [Fecha de acceso: 22 enero 2014]

¹⁶³ Las tres circulares se encuentran publicadas en la página oficial de la OMI. Para más información, vease: www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy

Con respecto a las responsabilidades que posee el Capitán del buque, éste es el responsable de las actividades que realice tanto cualquier miembro de su tripulación como de los guardias armados. Es el Capitán quien debe ordenar, en caso de intento de abordaje, iniciar los disparos. Pero, no debemos olvidar, que antes existen otras pautas a seguir antes de dar inicio a los disparos contra las lanchas de los piratas; como lo son los disparos al aire, seguidos de disparos al agua. El recurso que utilizan los acusados italianos acerca de defensa propia se puede topar con la acusación de un exceso de respuesta a esta amenaza. Por eso mismo es difícil determinar como se reacciona y que decisiones se toman en estos momentos de gran tensión y adrenalina.

La principal cuestión legal sobre la utilización del personal armado por parte de los buques, y de la cual deben estar precisamente muy bien informados es acerca de las leyes y las reglamentaciones de los puertos y rutas que van a atravesar y transitar.

En la actualidad, las fuerzas militares de varios países poseen el objetivo de mitigar a la piratería mediante tres grandes misiones internacionales basadas en la cooperación entre los estados: la Operación Atalanta (liderada por la Unión Europea), Operación Ocean Shield (comandada por la OTAN y que tiene como misión garantizar el programa alimentario en Somalia) y la Operación 151 (liderada por Estados Unidos). Estas son las tres grandes operaciones antipiratería desplegadas en la zona de alto riesgo.

XVI. La Responsabilidad internacional Sine delicto

Los dos militares italianos, Massimiliano Latorre y Salvatore Girone, del Batallón de San Marco de la marina de guerra italiana, embarcados en el buque mercante de bandera italiana Enrica Lexie, formaban parte de la Unidad Militar de Protección en áreas expuestas a amenazas de piratas, por lo que en el momento del incidente estaban desarrollando sus tareas de protección de ataques piratas como los que frecuentemente se verifican en el Océano Índico, donde ocurrió el incidente, en el buque que los había contratado. Por lo tanto, los dos militares se encontraban en medio de una misión internacional, de acuerdo con las resoluciones adoptadas por el Consejo de seguridad de Naciones Unidas y las recomendaciones de la OMI y la ley italiana.

Según el Dr. Julio Barboza¹⁶⁴: "la responsabilidad sine delicto es la que se genera en ciertos casos en que se causa un daño sin violación de obligación- Esta responsabilidad surge sin que se viole obligación alguna, sin hecho ilícito. Emerge de la creación de un riesgo acrecido a través del desarrollo de una cierta actividad peligrosa. Suele decirse que la responsabilidad sine delicto es una responsabilidad sin culpa, se exige al actor de la prueba de la culpa."¹⁶⁵

En el caso que hemos analizado, ¿podríamos hablar de una responsabilidad sine delicto? Para ello debemos determinar si existen los dos ejes centrales de este tipo de responsabilidad: la ausencia de culpa y la existencia de riesgo; estas dos nociones combinadas logra un equilibrio dando origen a una conclusión: no existe a nadie a quien culpar por los perjuicios que cause la actividad peligrosa. Es el riesgo el que ubica a las actividades peligrosas entre la legalidad y la ilegalidad. El daño fue producido por una actividad o un acto que no se encuentra prohibido por el derecho.

Cabe señalar un detalle importante a la cuestión, ¿a quienes responden los militares italianos? En principio, el comandante del Enrica Lexie no responde a la Marina militar. Pero los núcleos militares que estén a bordo del barco tienen una cadena de comando a quien responder: primero a la base italiana que se encuentra en Yibuti la cual administra estos grupos militares, luego esta responde a la Defensa es decir al Comando de la Marina en Roma. Esto quiere decir que, los militares italianos no se encontraban al momento del incidente bajo las órdenes del comandante del buque mercantil, el cual tiene el comando del barco. Este dato es importante para argumentar que, fue el comandante italiano el que aceptó la solicitud de aparcar el buque en la costa de Kochi para clarificar los hechos, esto fue un grave error e ingenuidad.

Sobre este aspecto, la Convención de Viena sobre relaciones consulares expresa en su artículo 5 inc I) que una de las funciones consulares es la de: "prestar ayuda a los buques y aeronaves...y, también, a sus tripulaciones; recibir declaración sobre el viaje de esos buques, encaminar y refrendar los documentos de a bordo y, sin perjuicio de las facultades de las autoridades del Estado receptor, efectuar encuestas sobre los incidentes ocurridos en la travesía y resolver los litigios de todo orden que se planteen entre el capitán, los oficiales, los marineros, siempre que lo autoricen las leyes y reglamentos del Estado que envía."¹⁶⁶

¹⁶⁴ El Dr. Julio Barboza ha sido Presidente de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas y Consejero Legal de la Cancillería argentina.

¹⁶⁵ BARBOZA, Julio. *La Responsabilidad Internacional*. Disponible en: <http://www.oas.org/dil/esp/132%20Barboza%20Julio%20def.pdf> [Consultado el 22 enero 2014]

¹⁶⁶ Disponible en: <http://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convencionvienna.htm>

El Dr. Julio Barboza concluye en su capítulo acerca del concepto de responsabilidad internacional de la siguiente manera: cualquier teoría de la responsabilidad que no tome en cuenta el riesgo creado por las tecnologías de nuestro tiempo sería ciega a las realidades más importantes, no sólo de la responsabilidad, sino también de la vida moderna. El riesgo es un hecho aceptado en nuestras sociedades, y por ello mismo las entidades que lo crean no pueden ser responsables como si tuvieran por ello alguna culpa. La responsabilidad sin culpa es la respuesta.¹⁶⁷

Existe un equilibrio entre lo que significaría el concepto de culpa dentro de las actividades que llevan a cabo las empresas que contratan personal militar a bordo del buque con el fin de combatir actividades peligrosas en el mar. Sus tareas son de suma importancia para el buen desarrollo del comercio internacional y el beneficio que este aporta a las sociedades a nivel mundial. Tiene que ver con conductas lícitas y no con conductas ilícitas.

XVII. Medios pacíficos de solución de conflictos internacionales aplicables al conflicto entre India e Italia

Siendo tanto la República de Italia como la República de la India miembros de la ONU, debemos hacer mención a la Carta de la Organización la cual enumera en su Art. 1° los propósitos de dicha organización, expresa "su interés en mantener la paz y la seguridad internacionales, y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz, y para suprimir actos de agresión u otros quebrantamientos de la paz; y lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamientos de la paz."¹⁶⁸ Asimismo, en el Art. 2° se enumeran los principios que posee la organización, "los Miembros de la Organización arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia."¹⁶⁹ De esta forma se condena implícitamente a los medios no pacíficos de arreglo de controversias.

La Carta manifiesta su intención que los estados deben resolver sus diferencias recurriendo a los medios de solución pacíficos. El Capítulo VI de dicho instrumento, específicamente el Art. 33, versa sobre el arreglo pacífico de las controversias y expresa que cuando se diera origen a una controversia, a continuación las partes involucradas deberán intentar alcanzar una solución pacífica al caso mediante los mecanismos de la negociación, la investigación, la mediación, la conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales u otros medios pacíficos de su elección (como ha sucedido en nuestro caso). La intención de negociar es una de las más importantes de estos mecanismos pero debemos tener en cuenta que ésta no significa llegar a un acuerdo obligatorio.¹⁷⁰

Este principio de libre elección de medios aparece también enunciado en la Resolución 2625 (XXV) de la Asamblea General de la ONU, del 24 de octubre de 1970 que contiene la Declaración relativa a los principios de derecho internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los estados de conformidad con el artículo 2, párrafo 3, de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas.¹⁷¹

La resolución establece deberes que los Estados deben tener en cuenta a la hora de establecer un mecanismo de arreglo pacífico de controversias; el primero es que dicha solución no ponga en riesgo la seguridad y la paz internacional, mientras que el segundo deber llama a los Estados partes de la controversia a abstenerse de medidas que agraven la situación y pongan el peligro la paz y seguridad internacional.

Una de las soluciones posibles para la divergencia es implementar uno de los medios de solución pacífica de controversias que enumera la Carta de Naciones Unidas. Estos representan una vía para solucionar la controversia a través de órganos jurisdiccionales u órganos de justicia internacional, es decir que el proceso se realizaría sobre la base del respeto al derecho internacional.

Existen dos tipos de medios para solucionar la controversia: los procedimientos diplomáticos y los procedimientos jurisdiccionales. Ambos, como hemos visto en nuestro trabajo, se han implementado. Los procedimientos diplomáticos son las negociaciones diplomáticas, los buenos oficios, la mediación, las

¹⁶⁷ BARBOZA, Julio. *La Responsabilidad Internacional*. Pág. 19. Disponible en:

<http://www.oas.org/dil/esp/132%20Barboza%20Julio%20def.pdf> [Fecha de acceso: 12 febrero2014]

¹⁶⁸ Art. 1 inc 1) de la Carta de Naciones Unidas. Disponible en:

<http://www.un.org/es/documents/charter/chapter1.shtml>

¹⁶⁹ *Carta de Naciones Unidas*, Marcelo Delpech, editorial Zavalia. Buenos aires, 2005. Pág. 10

¹⁷⁰ RAMPENBERGH, Jorge y BRUNO, Norma. *El estado como persona del Derecho internacional*, Editorial de Belgrano, N°13, Buenos Aires, 1997.

¹⁷¹ Para mas información acerca de esta resolución, vease:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/352/86/IMG/NR035286.pdf?OpenElement>

comisiones de investigación en las cuales intervienen los agentes diplomáticos y los órganos de las relaciones exteriores como lo son los ministros y cancilleres, la mediación y conciliación. Sus características distintivas son, la inmediatez, rapidez, discreción y el secreto. Asimismo, el procedimiento diplomático y la negociación son los más utilizados para solucionar controversias internacionales: "John Bassett Moore lo define como "el procedimiento legal y administrativo por el cual los gobiernos, en el ejercicio de sus poderes indiscutibles, conducen sus relaciones mutuas y discuten, arreglan y solucionan sus controversias" (caso Mavrommatis, opinión separada, CPJI, 1924). Las tratativas pueden ser realizadas por medio de agentes diplomáticos o por funcionarios de la más alta categoría (Jefe de Estado, Canciller, etc.), de acuerdo a la importancia del litigio de que se trate.¹⁷²

En el caso que analizamos hemos visto como de manera constante se han involucrado diversos agentes diplomáticos o funcionarios de alta categoría tales como los primeros ministros de los países involucrados Manmohan Singh, Mario Monti, Enrico Letta, como así también Ban Ki-moon, el secretario general de la organización más importante a nivel mundial, Naciones Unidas.

Por otro lado, un litigio entre Estados puede someterse ante un tercer estado de carácter independiente para que luego emita una decisión que será obligatoria para las partes. Estos procedimientos de solución de litigios son los jurisdiccionales: el arbitraje internacional y el arreglo judicial. Ambos, se caracterizan por ser medios pacíficos y jurídicos que buscan la solución de un conflicto internacional, mediante la intervención de un tercero imparcial que busca solucionar el problema mediante una sentencia obligatoria y definitiva, dictada siempre de conformidad con el Derecho Internacional salvo que las partes hayan acordado al tribunal a utilizar la equidad.

El arbitraje internacional ha sido definido en el artículo 37 de la primera Convención de La Haya del año 1907: "tiene por objeto el arreglo de los litigios entre los Estados por jueces de su elección y sobre la base del respeto al derecho. El compromiso de arbitraje implica la obligación de someterse de buena fe a la sentencia arbitral".¹⁷³ Existe una diferencia fundamental entre el arbitraje y el arreglo judicial: el arbitraje es establecido por las partes en conflicto y posee carácter ocasional, mientras que el arreglo judicial es preestablecido e instituido por un tratado multilateral. Además, en cuanto al arbitraje, aquí los árbitros que conforman el tribunal arbitral son libremente seleccionados y concedidos por las partes de forma posterior al conflicto, su función es exclusiva puesto que resuelven el conflicto para el cual fueron seleccionados, tras lo cual se desintegrará dicho tribunal arbitral. La decisión del laudo es vinculante para las partes, de obligatorio cumplimiento y pone fin irrevocable al litigio. Mientras que en el arreglo judicial, las partes acuden a un tribunal internacional para dirimir sus divergencias, y la decisión final sería una sentencia. En la actualidad, el principal órgano jurisdiccional universal es la Corte Internacional de Justicia, uno de los órganos principales de las Naciones Unidas, con sede en La Haya.

Con respecto a la jurisdicción interna de los Estados, el artículo 2, párrafo 7, de la Carta de la ONU, expresa que las Naciones Unidas no pueden intervenir en los asuntos internos de los Estados ni puede obligar a éstos a someterse a los procedimientos de arreglo pacífico de controversia que hemos mencionado anteriormente; de ésta manera vemos como se cumple el principio de soberanía del Estado. Sin embargo, ésta disposición de la Carta no se opone al empleo de medidas coercitivas previstas en el Capítulo VII. De igual modo, con respecto al principio de no intervención en los asuntos internos de los Estados y la protección de su soberanía e independencia, debemos tener en cuenta la Resolución 2131 (XX) y 2625 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

XVIII. Escenarios posibles para la solución del litigio

La legitimidad de la idea del uso de la fuerza para solucionar un litigio posee su origen en la doctrina medieval de la guerra justa. En la actualidad, y con el transcurso de los siglos ha sufrido limitaciones y condicionamientos que llegaron a determinarlo como ilícito. Tanto la Conferencia de la Haya de 1907, como el Pacto de la Sociedad de Naciones de 1919 y el Pacto Briand-Kellog de 1928, conforman la base fundamental en la materia. Asimismo, en la Carta de la ONU lo encontramos plasmado en el artículo 2, párrafo 4: "los miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier

¹⁷² RAMPENBERGH, Jorge y BRUNO, Norma. *El estado como persona del Derecho internacional*, Editorial de Belgrano, N°13, Buenos Aires, 1997.

¹⁷³ Ídem.

Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas" Estas normas tienen carácter *ius cogens*, de carácter imperativo en el Derecho Internacional. A partir de lo dicho expondremos cuatro puntos posibles de utilizar para la solución de la controversia bilateral entre Italia e India. Las probabilidades de dirimir la cuestión del incidente en base a la Convención de Viena sobre el Derecho del Mar se resumen en cuatro puntos:

- El tribunal internacional del derecho del mar: es el órgano judicial independiente de las Naciones Unidas con sede en Hamburgo, Alemania. Deriva los contenciosos del derecho del mar entre las naciones adherentes.
- Corte internacional de justicia: órgano judicial principal de las Naciones Unidas con sede en La Haya, Países Bajos. Ejerce la función jurisdiccional en cuanto a la aplicación e interpretación del derecho internacional.
- Arbitraje: surge de común acuerdo entre las partes por el cual un tercero ajeno a ellas resuelve la controversia.
- Acuerdo diplomático: Podría ser conveniente para India pero poco probable dada las presiones de las jurisdicciones locales sobre el gobierno local.

Ambos protagonistas de la contienda internacional, India e Italia, con el fin de obtener una solución para el desacuerdo, podrían solicitar la mediación del Secretario General de las Naciones Unidas o resolver el conflicto diplomáticamente, aunque la disputa se resuelva mediante las herramientas de la diplomacia resulta poco probable dado el desarrollo que ha tomado el litigio. El secretario general de Naciones Unidas ha manifestado su intención de poder resolver el conflicto por la vía diplomática bilateral entre ambos países, y mostró su disconformidad con respecto a la India de acusar a los marines de terroristas. Mientras tanto, a partir de la sentencia del 18 de enero de 2013 de la Corte Suprema India, ambos países se encuentran en la espera de la conformación de un Tribunal especial que trate el caso. A pesar de las divergencias que ambos países han tenido para la resolución del caso desde el inicio del mismo han manifestado la necesidad de solucionar el caso a través de procedimientos jurídicos avalados por la comunidad internacional.

- Otros medios: la creación de un Tribunal especial con reglamento propio, estipulado entre las partes. Hasta la fecha no hay una determinación al respecto.

Capítulo IV: Análisis de casos comparativos

En este capítulo buscaremos desarrollar a modo de comparación dos casos de abordaje piratas en zonas de alto riesgo, y cuales han sido sus desenlaces y respuestas del derecho y la comunidad internacional.

Caso Comparativo nº 1: el Pago de rescate: el MV Sirius Star

Tras su captura a manos de piratas somalíes en 2008, con el objetivo de solicitar un rescate de millones de dólares, uno de los mayores petroleros del planeta se convirtió en noticia internacional convirtiéndose en el mayor buque apresado en la historia de la piratería marítima. Contaba con una carga de barriles de crudo valorada en 100 millones de dólares y una tripulación de 25 marineros de varias nacionalidades. El buque petrolero registrado con el nombre de *MV Sirius Star*¹⁷⁴, de bandera Liberiana pertenece a *Vela International Marine Limited*¹⁷⁵, una de las mayores compañías de buques petroleros del mundo. Tiene su sede en los Emiratos Árabes Unidos y es filial de la petrolera Saudi Aramco, una de las mayores compañías de gas y petróleo de origen saudita.

El superpetrolero saudí *Sirius Star*, fue abordado al sureste de la costa somalí. La Organización del Atlántico Norte, a pesar de poseer barcos en la zona del ataque había descartado el uso de la fuerza para liberar el buque.¹⁷⁶ Finalmente, el 9 de enero de 2009 el petrolero fue liberado por los piratas después de que se efectuase el pago del rescate de 3 millones de dólares. Tras este caso de captura, la comunidad internacional comenzó a tomar nota de la elevada capacidad ofensiva de los piratas cuando estos abordaron uno de los mayores superpetroleros del mundo. A partir de este caso se intensificó la presencia naval en el Océano Índico y el Golfo de Adén.

En este primer caso que deseamos comparar, vemos como el pago del rescate fue la medida y la opción llevada a cabo para concluir con una situación amenazante. “El caso es inquietante, ese secuestro demuestra lo fácil que es hacer ese tipo de acciones, destaca Laurent Galy, profesor en la Escuela de la Marina Mercante de Nantes en Francia y experto en seguridad marítima”.¹⁷⁷

Si bien este caso nos sirve para comprender los alcances que puede llegar a tener un abordaje pirata con toda la capacidad para violar el derecho internacional, nos sirve para reflexionar sobre el pago del rescate y la finalización del conflicto y la solución a través de la negociación menos trágica. Este final no ha sido así en todos los casos, tal como lo vemos en el próximo ejemplo comparativo.

Caso Comparativo nº 2: el Buque español Patiño

En enero de 2012, se produjo un intento de abordaje por parte de seis piratas somalíes al buque “Patiño” de la Armada española en aguas del Índico, confundiénolo con una embarcación civil. El buque de la Armada Española participaba dando cobertura a barcos mercantes en las costas de Somalia, como buque de mando de la EUNAVFOR en la operación Atalanta, desde hasta el 9 de abril del 2012 como escolta de un buque mercante del Programa Mundial de Alimentos en Somalia.¹⁷⁸

“Minutos antes de las tres de la madrugada (2.29) del día 12 de enero de 2012 (momentos después de las 7 horas locales, 7.29), el buque de la Armada “Patiño”, que participaba dentro del dispositivo Atalanta dando cobertura a mercantes, se encontraba navegando en latitud 013° 07' N1 longitud, 046° 00' EO (47 millas al 122 del Mogadiscio, Somalia).”

Según la sentencia de la Corte española: “el buque Patiño se vio acometido por los ocupantes de un esquife que llegaron a colocar escalas, a disparar hacia cubierta, provocando unos concretos daños, y emprendiendo la huida al ser repelidos.”¹⁷⁹ Los seis acusados formaban parte de una organización criminal dedicada a la obtención de un lucro ilícito derivado de los actos ilegítimos de abordaje y asalto a buques, y secuestro de sus tripulantes en el Índico, en aguas próximas a la costa de Somalia.

¹⁷⁴ Datos oficiales del Buque Sirius Star, vease: <https://exchange.dnv.com/Exchange/Main.aspx?EXTool=Vessel&VesselID=29210> [Fecha de acceso: 2 enero 2014]

¹⁷⁵ Para más información vease www.vela.ae

¹⁷⁶ Noticia disponible en sección anexo. http://internacional.elpais.com/internacional/2008/11/24/actualidad/1227481209_850215.html [Fecha de acceso: 22 enero 2014]

¹⁷⁷ Noticia disponible en sección anexo. www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5jD2yX2cM0WvGTZv7y3i4wfy8JioA [Fecha de acceso: 22 enero 2014]

¹⁷⁸ Sentencia del caso Patiño disponible en línea: http://estaticos.elmundo.es/documentos/2013/10/30/sentencia_buque.pdf [Fecha de acceso: 12 febrero 2014]

¹⁷⁹ Ídem.

Los hechos se remontan al 13 de enero de 2012 en aguas del Índico cuando una lancha dotada de un motor y con seis tripulantes a bordo intentó abordar al buque de la armada española con un escalerilla, a partir de allí se inició un tiroteo culminando con tres somalíes heridos, un muerto, y ambas embarcaciones dañadas debido a las consecuencias de los impactos de bala. Luego, un helicóptero del buque español partió en búsqueda del esquiife y, tras ordenársele por megáfono que se detuvieran finalmente la lancha se detuvo y los seis atacantes fueron embarcados a bordo del buque Patifio.

Desde un comienzo, la postura de los seis acusados: Hamou Elfaf Mahou, Mohamed Absullah Hassan, Issa Absullah Issa, Mohamed Said Ahmed, Abdillan Mohamed Gouled y Mohamed Aden Mohamed, todos mayores de edad, se fundamentaba en que sus actividades no son destinadas a la piratería y que se habían acercado a la embarcación española para solicitar auxilio ya que estaban perdidos y hambrientos. Sin embargo, a los detenidos se les imputaron los delitos de piratería en grado de tentativa, desobediencia a buque de guerra militar para prevenir la piratería, tenencia ilícita de armas de guerra, delito de atentado a la autoridad y de daños a buque de guerra.

Los acusados de nacionalidad somalí desde un principio se han declarado inocentes argumentando que todos vivían en un pueblo muy pobre de Somalia y que solamente se dedicaban a las actividades de pesca. Sin embargo los marinos de nacionalidad española que se encontraban en el buque Patifio han declarado una versión diferente destacando la clara intención que poseían los somalíes de abordar el buque, quizás porque no habían distinguido que se trataba de una nave perteneciente a la Armada Española. La declaración del comandante Enrique Cubeiro complica aún más la versión de los piratas ya que afirma que fueron éstos quienes comenzaron a disparar y en respuesta la tripulación española comenzó repeler la agresión. El juez español, Eloy Velasco se consideró competente para investigar el hecho ya que constató que no existía civilidad de aplicarse ningún convenio internacional en el marco de la misión Atalanta de la Unión Europea contra la piratería en el océano Índico.

Finalmente, la Audiencia Nacional dictó la sentencia del caso en octubre de 2013, condenando a ocho años de prisión a los acusados por los delitos de piratería en grado de tentativa y tenencia de armas de guerra. Mediante el caso citado, podemos ver como la comunidad internacional llega a cumplir su papel de organizador de la anarquía que posee el sistema internacional. A través del derecho internacional, cuando los casos son probados, se pueden resolver delitos que suceden en el ámbito marítimo. Sin embargo, en este caso no se han producido muertes de los tripulantes, el caso nos muestra que la piratería es de verdad un problema que los estados están dispuestos a combatir y tratar en sus derechos internos.

En el documento de la sentencia se brindan los fundamentos jurídicos de la acusación de piratería por parte de los acusados, basándose en el Art. 616 del Código penal español: “El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años. En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.”¹⁸⁰

El caso comparativo que hemos planteado nos sirve además para destacar el papel que posee España en la participación y el interés que sostiene en el control de los mares. Para la defensa española, proteger y controlar la seguridad marítima es un pilar vital para contribuir a un efectivo desarrollo de las exportaciones e importaciones que se realizan por vía marítima, que se calculan son un 80%. España ha brindado su soporte a la Unión Europea en materia de seguridad y control marítimo. En 2008 se implementó por primera vez la Operación Atalanta contra los actos de piratería, la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos, la protección de las embarcaciones que naveguen en zonas de alto riesgo, con el sustento jurídico de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas número 1814, 1816¹⁸¹, 1838 y 1846.¹⁸²

¹⁸⁰ Sentencia del caso Patifio disponible en:

http://estaticos.elmundo.es/documentos/2013/10/30/sentencia_buque.pdf [Fecha de consulta: 12 febrero 2014]

¹⁸¹ La Resolución 1816 (2008) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902ª sesión, autoriza a los estados a entrar en aguas somalíes para luchar contra los piratas

¹⁸² Real Instituto Elcano, TREVIÑO, José María, *La seguridad marítima y la piratería*, 2010. Disponible en línea:

www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/especiales/especial+ffaa-misiones+de+paz/somalia/publicaciones/ari51-2010#_ftn2 [Fecha de acceso: 12 febrero 2014]

TERCERA PARTE: Conclusiones finales

Finalmente, nuestras conclusiones nos ofrecen una sinopsis de la investigación que intenta responder a los interrogantes esbozados inicialmente y verificar el cumplimiento de la hipótesis general planteada e idea directriz. A lo largo del recorrido realizado en este trabajo de tesina, se ha mostrado como debido al conflicto diplomático suscitado, como consecuencia del riesgo de la piratería marítima presente en dicho espacio geográfico, entre la República italiana y la República de India se originaron repercusiones político-diplomáticas que pusieron en riesgo el diálogo bilateral de ambos países por la actividad de los marines acusados. Para lograr comprender las consecuencias de la piratería marítima en la actualidad hemos realizado un recorrido histórico enriquecedor. De esta manera pueden sintetizarse las principales conclusiones que verifican la hipótesis.

Debido al control de América por parte de los españoles en el siglo XV, de dieron origen a las discrepancias entre las diversas potencias europeas por el control en un punto central del continente: la región del Caribe. Con el paso del tiempo vimos como allí se fueron estableciendo una serie de necesidades materiales para los europeos, lo que dio origen a nuevas rutas comerciales que culminaron por despertar no solo la codicia de las monarquías europeas por debilitar el monopolio español sino también dando origen al contrabando. La piratería surge en cuanto comienza el tráfico marítimo en el mundo y la necesidad de nuevos mercados, de esta manera el propósito era asaltar las embarcaciones por bandidos en busca de mercancías o riquezas de oro y plata. Surgen así la figura de contrabandistas, filibusteros, bucaneros y corsarios. Estos últimos actuaban bajo el otorgamiento de una patente de corso proveniente de las órdenes directas de monarcas europeos. En la actualidad ya no los encontramos ya que ningún gobierno se dispone a poner en juego la condena de la comunidad internacional y una violación al derecho internacional público.

Los filibusteros también contaban con el apoyo de las autoridades (en ese entonces enemigas de España), mediante el apoyo de los filibusteros los países pudieron llegar a zonas antes controladas solo por los españoles. Estos poseían control en los puertos y un gran apoyo de autoridades, sin embargo, no les otorgaba una patente de corso, bastaba con el desarrollo de su actividad. Hoy en día lo vemos reflejado en el cierto tipo de amparo o sostén que brindan las autoridades de Estados con grandes problemas del monopolio de la fuerza. Las prácticas ilegales y los pagos por fuera de la ley son de toda índole. Somalia es el caso mas conocido a nivel internacional.

Los bucaneros eran europeos, principalmente franceses, que se asentaban en islas deshabitadas de las Antillas. Al ser su principal alimento la carne, éstos la comerciaban y así la intercambiaban por armamento y otros objetos de necesidad. En la actualidad, esto se ve representado en los pescadores sometidos y obligados por piratas a que colaboren con ellos, de esta manera se ven obligados a apoyar a los piratas que tienen poco o nada de entendimiento del mar. Utilizan a pescadores para el empleo de las embarcaciones y asistencia en la mar, a cambio de mucho más dinero que el que obtienen con la actividad pesquera. Los agrupan, distribuyen en barcas y comienzan su viaje por los mares en búsqueda de nuevas víctimas, muchas veces con la complicidad de las autoridades locales.

Asimismo, indirectamente los piratas de hoy día reciben apoyo de la autoridad del puerto, de la autoridad local haciendo caso omiso cuando los ven ingresar armados. Se ven autorizados a asentir con ellos ya sea por temor como por el pago de dinero para consentir la actividad ilícita (como los antiguos filibusteros). Las consecuencias que posee la piratería en la actualidad son relevantes. Los gastos económicos que poseen las embarcaciones mercantes obligados a seguir rutas de zonas de alto riesgo, los obliga a tomar precauciones para protegerse de la provocación de accidentes/incidentes.

La piratería seguirá existiendo como sucede en nuestros días, pero se ha trasladado a otras zonas críticas, como el océano Índico, lugar donde sucedió el conflicto que hemos analizado en nuestro trabajo. Mediante nuestro estudio de caso hemos visto que la principal causa del litigio ha sido desde sus comienzos la piratería y respectivas consecuencias. Mediante nuestro análisis, hemos descrito como desde febrero de 2012, dos marinos italianos se encuentran retenidos en la India acusados de asesinar a dos pescadores indios confundiendo con piratas mientras cumplían su tarea de proteger el buque petrolero *Enrica Lexie*. El empleo de militares para proteger buques mercantes generó un incidente que culminó con repercusiones políticas en Italia e India, como lo fue la renuncia del canciller italiano.

Los estados involucrados poseen marcadas diferencias de índole económica, política, social, cultural o religiosa, sin embargo esto no imposibilita la creación de un orden internacional bilateral legitimado por los países. En el conflicto diplomático vemos que entre dos actores del sistema internacional, Italia e India, surge un contraste de intereses irreconciliables que tiende a prolongarse en el tiempo debido a la lentitud del proceso judicial y a los diversos intereses puestos en cuestión por ambas partes, esto origina lo que conocemos como conflicto internacional. Por lo que se da lugar a las dos posturas diversas.

En cuanto a la defensa italiana, aquí hay dos cuestiones-problemas a nuestro entender: los marines corren el riesgo de ser procesados, bajo una situación sin precedentes para la historia italiana, bajo el código penal de un país que prevé incluso la pena de muerte. Como segunda cuestión, el estado italiano los ha enviado en misión especial antipiratería, y por lo tanto debería de protegerlos y no abandonarlos a un reglamento interno de un estado extranjero. Esta actitud es, al fin de cuentas, una señal importante que se está brindando a todos los militares italianos desplegados en el extranjero en misiones similares.

Italia ha sido un socio importante de la India desde los primeros años de su independencia. Las relaciones comerciales entre ambos países poseen gran importancia, tal como lo hemos analizado en los 20 años transcurridos entre 1991 y 2011, el comercio bilateral creció 12 veces.

La comunidad internacional se limita a esperar que la controversia sea resuelta bilateralmente por los dos estados bajo el respeto del derecho internacional. Una solicitud de un arbitraje internacional o una mediación internacional combinado con el diálogo diplomático, podrían crear una mayor apertura para obtener la resolución del conflicto, sacándolo de las esferas interna del derecho de India. Sin embargo a partir del 18 de enero de 2013 se determinó que el proceso será tratado mediante la conformación de un tribunal especial en Nueva Delhi, es decir que los marines serán juzgados bajo las leyes del código penal indio, el cual data del año 1860.

Paralelamente al litigio, se incrementaron los debates internacionales en relación al auge de la seguridad marítima y el papel de la diplomacia como medio negociador en un conflicto. Tal como definimos en el trabajo, los gobiernos emplean a sus soldados para garantizar la seguridad a bordo de los buques comerciales. Ciertamente, la colocación de los infantes de marina en un barco mercante, tal como lo hacían los acusados italianos Latorre y Girone, resulta, en términos económicos, ampliamente más favorable que establecer una escolta con un buque de guerra –por ejemplo como lo es el Buque de la Armada Española "Patiño" al cual nos hemos referido en los casos comparativos.

Sin embargo, lo relevante y difícil aquí es lograr dividir los intereses estatales y comerciales. El uso de los ejércitos nacionales como guardias marítimos en misiones privadas también crea una ambigüedad sustancial acerca de su identidad y plantea una serie de problemas políticos y legales. Cuando se contrata a personal militar para la protección de buques mercantes, esta situación nos hace replantear el grado de autoridad que poseen en la compañía, al capitán del barco y la navegación civil. Cada vez está más claro que muchos gobiernos no han considerado plenamente las consecuencias de la contratación de personal militar para la protección de buques mercantes y la gran responsabilidad que esta práctica conlleva.

El auge de la seguridad privada en el Océano Índico ha acogido por sorpresa a los gobiernos. Hasta ahora, el uso de guardias armados privados parece haber sido eficaz, aunque no se encuentra exenta de riesgos; en el caso Enrica Lexie las acciones de los marines italianos a bordo crearon un conflicto diplomático. Las fuerzas de seguridad en misiones de protección de buques mercantes tienen un papel legítimo para garantizar la seguridad en el mar. Sin embargo, su uso requiere una mayor regulación y coordinación de lo que hemos visto hasta el presente.

A la par de lo recientemente dicho, el sucesivo desarrollo de los intereses marítimos por parte de la comunidad internacional, generó además un desarrollo de las reglas del derecho internacional y nacional. Esta evolución alcanzó al derecho marítimo internacional y, particularmente, al derecho del mar, por impulso de las grandes conferencias internacionales como la Convención de Montego Bay sobre el derecho del mar de 1982. De esta manera surgió la necesidad de establecer nuevas normas que permitieran la convivencia pacífica de los estados sobre el cimiento de un ordenamiento jurídico, dando origen a nuevos espacios marítimos, tales como la zona económica exclusiva, la zona contigua y el mar territorial. Estas delimitaciones son importantes en la resolución del conflicto, sin ellas no podríamos establecer la jurisdicción y el derecho aplicable al caso.

En la actualidad, vemos como las controversias internacionales son sometidas a la acción diplomática de los estados, a través de la gestión de los jefes de Estados, ministros de relaciones exteriores u otros agentes diplomáticos, se busca llegar a la solución del problema. Sin embargo, pese a la flexibilidad de este medio, lo cierto es que en muchas ocasiones resulta infructuoso debido a que no existe en los protagonistas que tienen en sus manos el poder de concluir el caso, una verdadera intención para solucionar el problema. Esta es la razón por la que en la mayoría de los tratados internacionales y las organizaciones intergubernamentales, como lo son la Convención sobre el derecho del Mar y la Organización marítima internacional, se coloca una disposición en la que se contempla la obligatoriedad de los sujetos partes de acudir a los medios jurídicos-pacíficos de solución de controversias cuando la negociación resulta infructuosa o no tiene éxito. En nuestro trabajo hemos mencionado dos de ellos: el arbitraje y el arreglo judicial. A pesar de que estos procedimientos no han sido concretados en el conflicto, planteamos en el capítulo III de nuestra investigación, la posibilidad de Italia e India de poder recurrir a estos medios de solución pacífica para finalizar la controversia. Finalmente, a partir de la sentencia del 18 de enero de 2013

de la Corte Suprema India, ambos países se encuentran a la espera de la conformación de un Tribunal especial en Nueva Delhi que trate y brinde solución al caso.

La situación generó tensión a nivel internacional con altas posibilidades de ruptura de diálogo bilateral. La controversia del Enrica Lexie y sus repercusiones diplomáticas terminaron en las primeras páginas de los periódicos de ambos países. Bastaba con leer e informarse sobre los artículos publicados por los principales periódicos en la India e Italia para darse cuenta de la atmósfera que reinaba en ambos países. El incidente y sus repercusiones en sus primeros meses había deteriorado las relaciones entre ambos Estados. Si bien hubo una violación por parte de India de la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas al pedirle al embajador la garantía del regreso de los marines italianos mediante una certificación firmada por este, y luego las violaciones de su inmunidad e inviolabilidad con la restricción de las libertades de libre circulación y tránsito y la amenaza de impedir la salida del diplomático ante el no regreso de los militares, la cuestión se solucionó con la vuelta de los infantes de marina italianos a India, e inmediatamente, la orden de prohibición de circulación al embajador cesó y la cuestión de la violación de la inmunidad diplomática del embajador italiano quedó resuelta. De esta manera la resolución del conflicto solo queda en su aspecto político-jurídico.

India e Italia aún poseen amplios intereses en común, el principal es que ambos son democracias, que poseen un flujo comercial importante actualmente, y que difícilmente éste sea puesto en segundo plano en las agendas de los líderes.

Resulta difícil definir la pregunta de a quien le debemos atribuir la responsabilidad de la muerte de los dos pescadores indios, ya que la justicia aún no lo ha definido. Aplicar la pena de muerte no traería de regreso a los pescadores asesinados ni daría alivio a las familias de las víctimas. Será cuestión de saber esperar a que la situación encuentre el cause indicado para encontrar una solución jurídico-diplomática válida, dejando atrás las situaciones que ponen en riesgo la estabilidad política.

La solución del caso posiblemente se tratará de una cuestión de respeto y orgullo nacional. Todo hace pensar que la decisión de India no será suave con respecto a las penas aplicables debido a las presiones de la población para el juzgamiento de los acusados, e Italia, además, se juega las relaciones comerciales y su imagen política dentro del país, pero también la credibilidad internacional en una situación bilateral tan delicada. El incidente del Enrica Lexie tiene todas las credenciales para convertirse en un caso de futuros análisis en el derecho internacional.

La causa del litigio diplomático no ha sido las divergencias en materia jurisdiccional de las partes, si se observa con profundidad veremos que el centro de la cuestión lo encontramos en las consecuencias de la Piratería marítima a nivel internacional, la cual aumenta al inseguridad en la mar. Mientras tanto los días pasan y los marines continúan en la India esperando por un tribunal especial que los juzgue y determine la pena aplicable.

Este trabajo fue realizado como tesina de grado de la Licenciatura en Relaciones Internacionales, en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Belgrano. Año 2014.

BIBLIOGRAFIA

1. FUENTES PRIMARIAS

1.1. Tratados e instrumentos internacionales

Carta de las Naciones Unidas, suscrita en San Francisco el 26 de junio de 1945. Entró en vigencia el 21 de octubre de 1986.

Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas del 18 de abril de 1961. Entró en vigor el 24 de abril de 1964.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Convención sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes. Aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas en 2004.

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Instrumento anexo de la Carta de Naciones Unidas.

Resolución 2625 (XXV) de la Asamblea General de Naciones Unidas, del 24 de octubre de 1970.

Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Régimen Jurídico de la Alta Mar

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926

Código Penal de la República India de 1860

1.2. Jurisprudencia.

1.2.1. Jurisprudencia de Tribunales internos

Sentencia del Tribunal Supremo de Delhi. 18 de marzo de 2013

Sentencia de la Alta corte de Kerala. 29 mayo de 2012

Sentencia N° 64 /2013 del caso Patiño. Madrid, a 30 de octubre de 2013

1.3. Constituciones

Constitución de la República italiana. Sancionada el 22 de diciembre de 1947, y vigente a partir del 1 de enero de 1948.

Constitución de la República de la India. Sancionada en 1949, y vigente a partir del 26 de enero de 1950. Con modificaciones del año 2007.

1.4. Documentos, normas jurídicas y comunicados oficiales

Ley N° 24543: Aprobación de Argentina De la convención del derecho del mar.

Decreto 107 del año 2011 por la República italiana. Convertido en Ley n° 130 el 2 de agosto de 2011 para proteger a los buques italianos de la piratería en los mares internacionales.

Comunicado del ministerio italiano de relaciones exteriores, La Farnesina. 14 de marzo de 2013.

Comunicado del ministerio italiano de relaciones exteriores, La Farnesina. 11 de marzo de 2013.

Comunicado del ministerio italiano de relaciones exteriores, La Farnesina. 18 de marzo de 2013.

Comunicado de la embajada italiana en Nueva Delhi. 15 de marzo de 2013.

Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, RIPA.

Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobada en su 5902ª sesión, referente a Somalia; exhortó a los Estados a luchar contra la piratería.

Ley N° 24543 de la República Argentina de ratificación y adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (5 octubre 1984)

Disponible en línea: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/28913/norma.htm>

Ley N° 689 de la República Italiana de ratificación y adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (fecha de ratificación: 13 enero 1995)

Disponible en línea: <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1994-12-02;689!vig=>

República India de ratificación y adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Firma el 29 de junio 1995)

Disponible en línea: https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/Bul44sp.pdf

1.5 Sitios Web

ONU. Colección de tratados <https://treaties.un.org>
OEA. Diccionario jurídico <http://www.oas.org/juridico>
Sociedad italiana de derecho internacional <http://www.sidi-isil.org>
Diccionario de la Real Academia española <http://lema.rae.es/drae>
Organización Internacional de Policía Criminal <http://www.interpol.int>
Instituto Español sobre Asuntos Estratégicos <http://www.ieee.es>
Fundación Aestar sobre estudios del mar <http://www.asesmar.org>
International Chamber of Commerce (ICC) <http://www.icc-ccs.org>
North Atlantic Treaty Organization, (NATO) www.nato.int
Marina militar italiana <http://www.marina.difesa.it>
La Farnesina www.esteri.it
Regimiento San Marco <http://www.esercito.difesa.it>
Embajada india en Roma <http://www.indianembassy.it/indexen.htm>
La Agencia para la promoción al exterior y la internacionalización de las empresas italianas, ICE
<http://www.ice.gov.it>
Cámara de Comercio italiana <http://www.mercatiaoconfronto.it>
Centro informativo de la Cámaras de comercio italianas para la internacionalización de las empresas
www.mercatiaoconfronto.it
Corte de Kerala www.keralaw.com
Sitio oficial de la armada argentina www.ara.mil.ar
Centro de Información de Naciones Unidas, CINU www.cinu.org
Corte Suprema India <http://supremecourtfindia.nic.in>
Supremas Cortes de India <http://indiancourts.nic.in>
Centro Marítimo de rescate y Coordinación de Mumbai, MRCC www.indiancoastguard.nic.in
Asamblea general de Naciones Unidas. 68va sesión. Del 24 septiembre al 1° de octubre de 2013
<http://gadebate.un.org>
Organización Marítima Internacional www.imo.org
Vela International Marine Limited www.vela.ae
Análisis técnica del caso por parte del perito oficial italiano: Luigi di Stefano <http://www.seeninside.net/piracy>
Oficina Marítima Internacional (IMB) www.icc-ccs.org/icc/imb
Sindicato de Diplomáticos Italianos del Ministerio del Exterior www.sndmae.it
Sitio oficial de la UNESCO, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la
Cultura www.unesco.org

1.5.1 Periódicos y agencias de noticias

<http://www.china-files.com>
<http://www.thehindu.com>
<http://ibnlive.in.com>
<http://economictimes.indiatimes.com>
<http://www.lastampa.it>
<http://roma.corriere.it>
<http://www.ilgiornale.it>
<http://www.bbc.co.uk>
<http://articles.economictimes.indiatimes.com>
<http://www.aljazeera.com>
<http://ansa.it>
<http://www.ndtv.com>
<http://www.hindustantimes.com>
<http://www.ilsecoloxix.it>
<http://es.euronews.com>
<http://www.huffingtonpost.it>
<http://www.indianexpress.com>
<http://www.adnkronos.com>
<http://www.ilfattoquotidiano.it>
<http://internacional.elpais.com>
<http://www.ilsole24ore.com>

<http://www.theguardian.com>
<http://spanish.peopledaily.com.cn>
<http://www.lettera43.it>
<http://www.reuters.com>
<http://www.businessinsider.com>

1.5.2 revistas

Revista Eurasia www.eurasia-rivista.org
 Revista Electrónica de Estudios Internacionales, REEI. Número 23 (2012) y 17 (2009)
<http://www.reei.org/>
 The School for conflict analysis & resolution <http://scar.gmu.edu/>
 Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal www.redalyc.org/

1.5.3 Bibliotecas digitales

Encyclopedia Britannica Online. <http://www.britannica.com>
 Biblioteca digital del Instituto Latinoamericano de la educación comunicativa
<http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx>
 El Dial. Biblioteca jurídica online. Doctrina <http://www.eldial.com>
 Biblioteca jurídica online. <http://www.bibliojuridica.org>
 Revista jurídica mexicana de Derecho Internacional. <http://biblio.juridicas.unam.mx>

2. FUENTES SECUNDARIAS

2.1. Fuentes bibliográficas

ALZATE SAEZ HEREDIA, Ramón. *Análisis y resolución de conflictos. Una perspectiva psicológica*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao: 1998, 305 pp.
 BOSCH, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Editorial Sarpe, Volumen I y II. España, 1985, 405 pp.
 CARRILLO SALCEDO, Juan Antonio. *Curso de Derecho Internacional Público*. Madrid: Tecnos, 1996. Edición 1991. 3era. reimpresión. 340 pp.
 CASTILLA, Rubén, *El régimen jurídico de la navegación por la zona económica exclusiva*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1999, 312 pp.
 COPELAND, Daryl, *Guerrilla Diplomacy: Rethinking International Relations*, USA, Lynne Rienner Editores, 2009, 311 pp.
 DELPECH, Marcelo. *Carta de Naciones Unidas*, editorial Zavalia. Buenos aires, 2005. 128 pp.
 DESCHAMPS, Hubert. *Piratas y Filibusteros*, Salvat Editores, 1º edición, Barcelona, 1956. Traducción De Juan J. Maluquer, 136 pp.
 NOVAK, Fabián y PARDO SEGOVIA, Fernando. *Derecho diplomático: comentarios a la Convención sobre Relaciones Diplomáticas*. Fondo Editorial PUCP, 2001, 412 pp.
 BARBOZA, Julio. *Derecho Internacional Público*. Buenos Aires: Zavalia, 2001. 750 pp.
 BELTRAMINO, Juan Carlos. *Cómo negociar internacionalmente*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1994. 189 pp.
 BULL, Hedley. *La sociedad anárquica: un estudio del orden en la política mundial*. Columbia University Press, New York, 1977. 370 pp.
 CANTILLO, José María. *La profesionalidad del diplomático*. Buenos Aires, Ed. GEL, 1993. 161 pp.
 FISHER, Roger; URY, William & PATTON, Bruce, *Si de acuerdo: cómo negociar sin ceder*. New York, Penguin Books, segunda edición, 1991. 228 pp.
 GAMBOA SERAZZI, Fernando. *Manual de Derecho Internacional Público*. 2ª Ed. Santiago: Universidad de Chile, 1983. 424 pp.
 LONDOÑO, Álvarez Luis Fernando. *Derecho Internacional Público*, Pontificia Universidad Javeriana, IV Edición, 2007. 718 pp.
 MIAVALDI, Matteo. *I Due Marò: Tutto quello che non vi hanno detto*. 2003. Italia: Editorial Alegre. 176 pp.
 MIGUENS, Narvaiz Silvia. *Breve Historia de Los Piratas: Corsarios, Bucaneros y filibusteros*. Ediciones Nowtilus, Madrid, 2010. 304 pp.
 PIGNA, Felipe. *Los mitos de la historia argentina II: de San Martín a El Granero del Mundo*. Capítulo: Hipólito Bouchard, la argentinidad al palo mayor. Ed. Planeta. 14º edición, Buenos Aires, 2007. 405 pp.

- RAMPELBERGH, Jorge Enrique, *Temas de Derecho Internacional Público, El régimen de las capitulaciones Cuestiones de Derecho del Mar*. Editorial Belgrano, 1 edición, Buenos Aires, 1982.
- REDORTA, Josep. *Cómo analizar los conflictos. La tipología de los conflictos como herramienta de mediación*. Barcelona: editorial Paidós, 2007. 30 pp
- ROUSSEAU, Charles. *Derecho Internacional Público*. Ediciones Ariel. Tercera Edición. Barcelona. 1966. 746 pp.
- SAMORAL, Lucena Manuel, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Editorial Síntesis, Madrid, 2004. 341 pp.
- SORENSEN, Max: *Manual de Derecho Internacional Público*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1973. 819 pp
- URY, William: *Supere el no. Cómo negociar con personas que adoptan posiciones obstinadas*. Ed. Norma, Buenos Aires, 1993. 172 pp
- VIGIER, De Torres Agustín, *Derecho Marítimo*. 3a. Edición, Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, 1977. 540 pp.

2.2 Papers académicos

- BURTON, John W. *Conflict Resolution as a Political System*. Institute for Conflict Analysis and Resolution. 1988. [En red]. [Fecha de acceso: 19/1/2014].
<http://scar.gmu.edu/publication/conflict-resolution-political-system>
- Revista Electrónica de Estudios Internacionales, REEI. Número 17 (2009)
<http://www.reei.org/index.php/revista/num17/agora/pirateria-maritima-crimen-internacional-galimatias-nacional>
- Revista Electrónica de Estudios Internacionales, REEI. Número 23 (2012)
www.reei.org/index.php/revista/num23/notas/pirateria-maritima-fuerza-armada-seguridad-privada
- BATEMAN, Sam. *Sea piracy: some inconvenient truths*. Disarmament Forum, Maritime security 2010, nº. 2, pp. 13-24. Ginebra: United Nations Institute for Disarmament Research;
<http://www.unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf> [Fecha de acceso: 13/1/2013].
- RAMPELBERGH, Jorge y BRUNO, Norma. *El estado como persona del Derecho Internacional*, Editorial de Belgrano, N°13, Buenos Aires, 1997.
- VILARIÑO PINTOS, Eduardo, *La extradición: régimen jurídico y práctica internacional*. Disponible en línea: http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/1984/1984_3.pdf
 [Fecha de acceso: 12/2/2014].
- TREVIÑO, José María, *La seguridad marítima y la piratería*, Real Instituto Elcano, 2010. Disponible en línea: www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/especiales/especial+ffaa-misiones+de+paz/somalia/publicaciones/ari51-2010#_ftn2
 [Fecha de acceso: 12 febrero 2014]
- JOSA, Navajas Belén. *Piratas, corsarios, bucaneros, filibusteros y contrabandistas en la América española (Siglos XVI, XVII Y XVIII)*. Universidad Francisco de Vitoria, 2003.
 Disponible en línea: http://recursos.ufv.es/docs/foro_revista_6.pdf [Fecha de consulta: 13/02/2014]

2.3 Documentos audiovisuales

- Agencia de Noticias EURONEWS:

- 02/04/2012 "India and Italy row over marines who 'shot fishermen'"
www.euronews.com/2012/04/02/india-and-italy-row-over-marines-who-shot-fishermen/
- 18/03/2013 "India-Italy row escalates after court ruling"
www.euronews.com/2013/03/18/india-italy-row-escalates-after-court-ruling/
- 22/03/2013 "Italian marines to face trial in Delhi"
www.euronews.com/2013/03/22/italian-marines-to-face-trial-in-delhi/
- 26/03/2013 "Italy's Foreign Minister resigns over marines being sent to India for trial"
www.euronews.com/2013/03/26/italian-foreign-minister-resigns-over-murdered-indian-fishermen/
- 02/04/2013 "India allows departure of Rome envoy amid marines row".
www.euronews.com/2013/04/02/india-allows-departure-of-rome-envoy-amid-marines-row/

- BBC NEWS

- 28/02/2012 "Diplomatic tussle between India and Italy over fishermen deaths"
www.bbc.co.uk/news/world-asia-17196458

- RAI TV

2/04/2012 "Per i Marò italiani altri 14 giorni di carcere"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-a1982329-5a53-4772-89ad-5d95e8538041.html
31/10/2012 "I nostri soldati"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-0462e63f-44db-4692-b56f-9e4a900b24ff.html
19/12/2012 "I nostri marò"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-ee57bfc0-8a2b-41b0-b01c-7c9f63377a86.html
4/11/2013 "Qualcosa si muove per i marò"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-51bb08da-85cf-4c8e-8867-ad29c32e6741.html
17/05/2013 "Caso Marò, Massimiliano Latorre ribadisce la sua fiducia nelle istituzioni"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-83189df7-29be-4dc0-bec6-979b3711bff6.html
28/01/2014 "Vicenda marò' a vertice Ue"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-624e7723-41c3-4f50-a960-a54d3a5bc72a.html
5/02/2014 "La vicenda dei due marò"
www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-058b6ff8-bf51-4fb8-9cf8-c9d2d15e8d7a.html

- New Delhi Television Limited (NDTV)

20/02/2012 "Fishermen killed: Italian marines sent to police custody amid huge protests"
www.ndtv.com/video/player/news/fishermen-killed-italian-marines-sent-to-police-custody-amid-huge-protests/224291
13/03/2013 "There will be consequences," PM warns Italy over absent marines"
www.ndtv.com/video/player/news/there-will-be-consequences-pm-warns-italy-over-absent-marines/268397
22/03/2013 "'Diplomacy continues to work': Foreign Minister Salman Khurshid"
www.ndtv.com/video/player/news/diplomacy-continues-to-work-foreign-minister-salman-khurshid/269240
22/03/2013 "Italian marines to return to India today to face trial"
www.ndtv.com/video/player/news/italian-marines-to-return-to-india-today-to-face-trial/269216
24/03/2013 "Didn't like not keeping our word of honour: Italian minister to NDTV"
www.ndtv.com/video/player/news/didn-t-like-not-keeping-our-word-of-honour-italian-minister-to-ndtv/269465
11/02/2014 "Use of anti-terror law against marines unacceptable: Italy's special envoy to NDTV"
www.ndtv.com/video/player/news/use-of-anti-terror-law-against-marines-unacceptable-italy-s-special-envoy-to-ndtv/309031

- IndiaTV

13-03-2013 "BJP slams Govt on Italian marines issue"
www.indiatvnews.com/video/bjp-slams-govt-on-italian-marines-issue-14444.22.html
13/03/2013 "Ready to discuss Italian marines crisis, says PM"
www.indiatvnews.com/video/ready-to-discuss-italian-marines-crisis-says-pm-14442.22.html
22/03/2013 "Italian marines to return back after India talks tough with Italian government!"
www.indiatvnews.com/video/italian-marines-to-return-back-after-india-talks-tough-with-italian-government--14839.22.html

- UNMEDIA

13/02/2014 "UN / ITALY MARINES"
<http://www.unmultimedia.org/tv/unifeed/2014/02/un-italy-marines/>

- THE TIMES OF INDIA

26/04/2013 "NIA to probe Italian marines' case: Supreme Court"
<http://timesofindia.indiatimes.com/videos/news/NIA-to-probe-Italian-marines-case-Supreme-Court/videoshow/19736683.cms>
16/06/2013 "Italy seeks speedy trial of its marines in fishermen death case"
<http://timesofindia.indiatimes.com/videos/news/Italy-seeks-speedy-trial-of-its-marines-in-fishermen-death-case/videoshow/20550239.cms>
20/08/2013 "4 Italian marines refuse to come to India for deposition"
<http://timesofindia.indiatimes.com/videos/news/4-Italian-marines-refuse-to-come-to-India-for-deposition/videoshow/21938514.cms>

7/02/2014 "Fishermen killing: Italian marines to escape death penalty"

<http://timesofindia.indiatimes.com/videos/news/Fishermen-killing-Italian-marines-to-escape-death-penalty/videoshow/30004871.cms>

15/01/2014 "Italy seeks release of marines on account of delay, moves SC"

<http://timesofindia.indiatimes.com/videos/news/Italy-seeks-release-of-marines-on-account-of-delay-moves-SC/videoshow/28840896.cms>

2.4 Material filmico/Películas

"Capitán Phillips" dirigida por Paul Greengrass. Basada en el hecho real del secuestro del buque estadounidense MV Maersk Alabama en el año 2009 en el golfo de Adén y frente a las costas de Somalia.

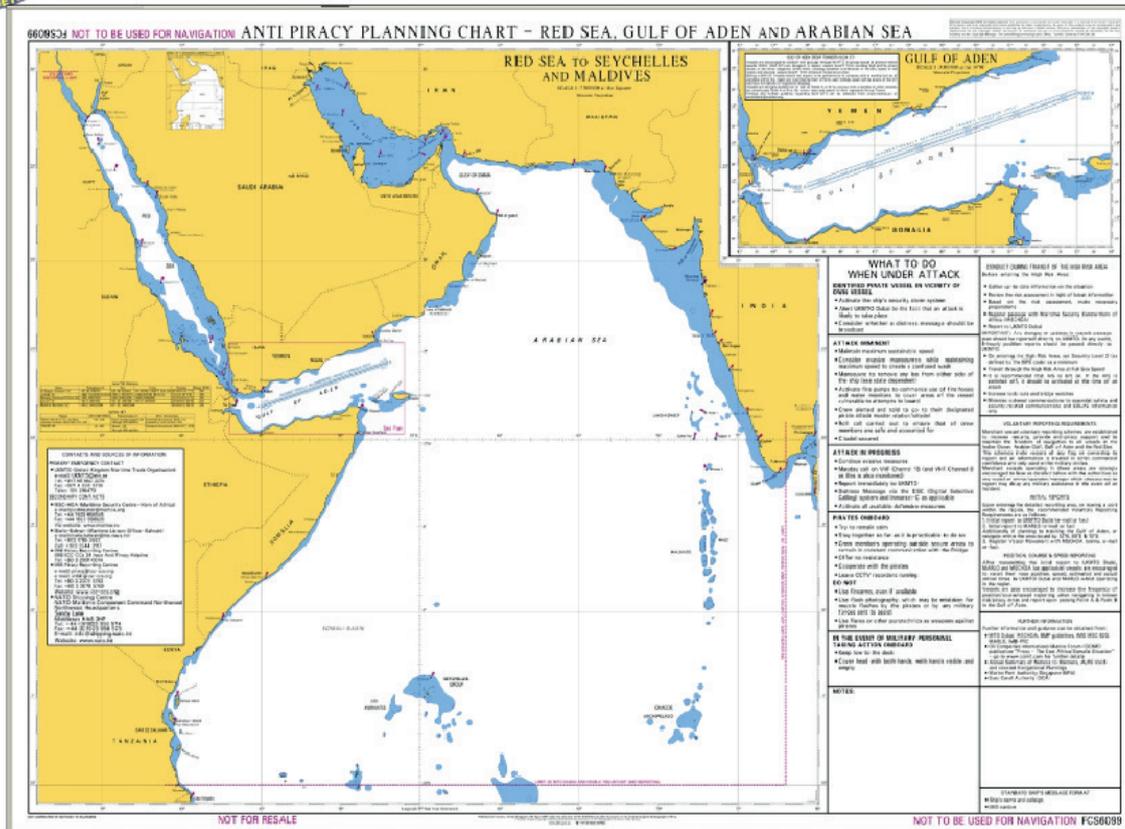
3. Entrevistas

Entrevista con el Sr. Embajador de la República India en la República Argentina, Shri. Amarendra Khatua.

ANEXO I: piratería marítima



Anti Piracy Planning Chart



Fuente: OTAN

Datos de 2009 acerca de las operaciones de las Fuerzas Marítimas Combinadas. Grafico de la Planificación contra la lucha de la piratería en el mar rojo, el golfo de Adén y el mar arábigo.

Disponble en:

www.nato.int/structur/AC/141/pdf/PSM/Combined%20Maritime%20Forces%20Ops.pdf

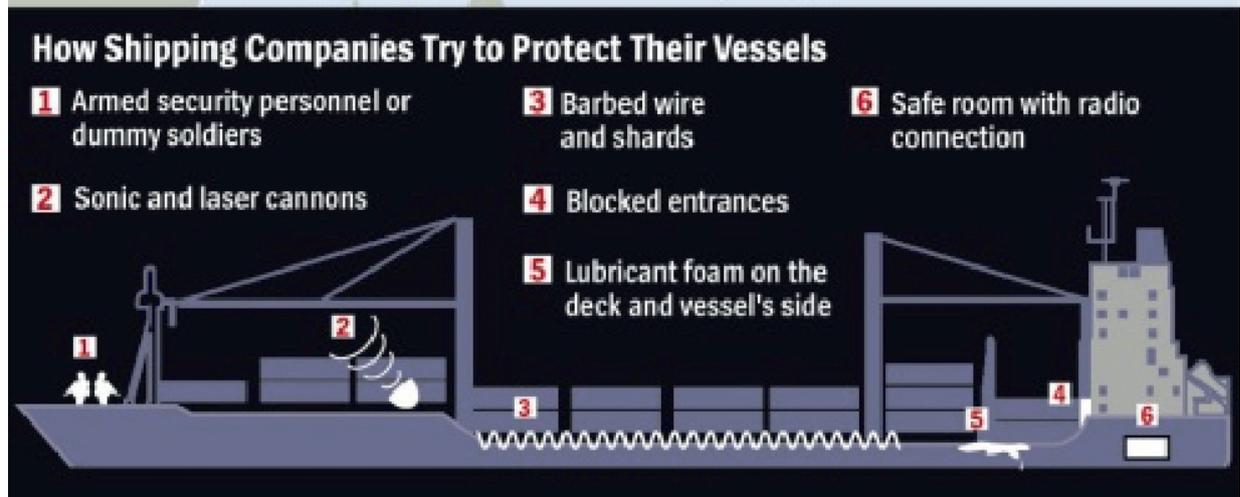
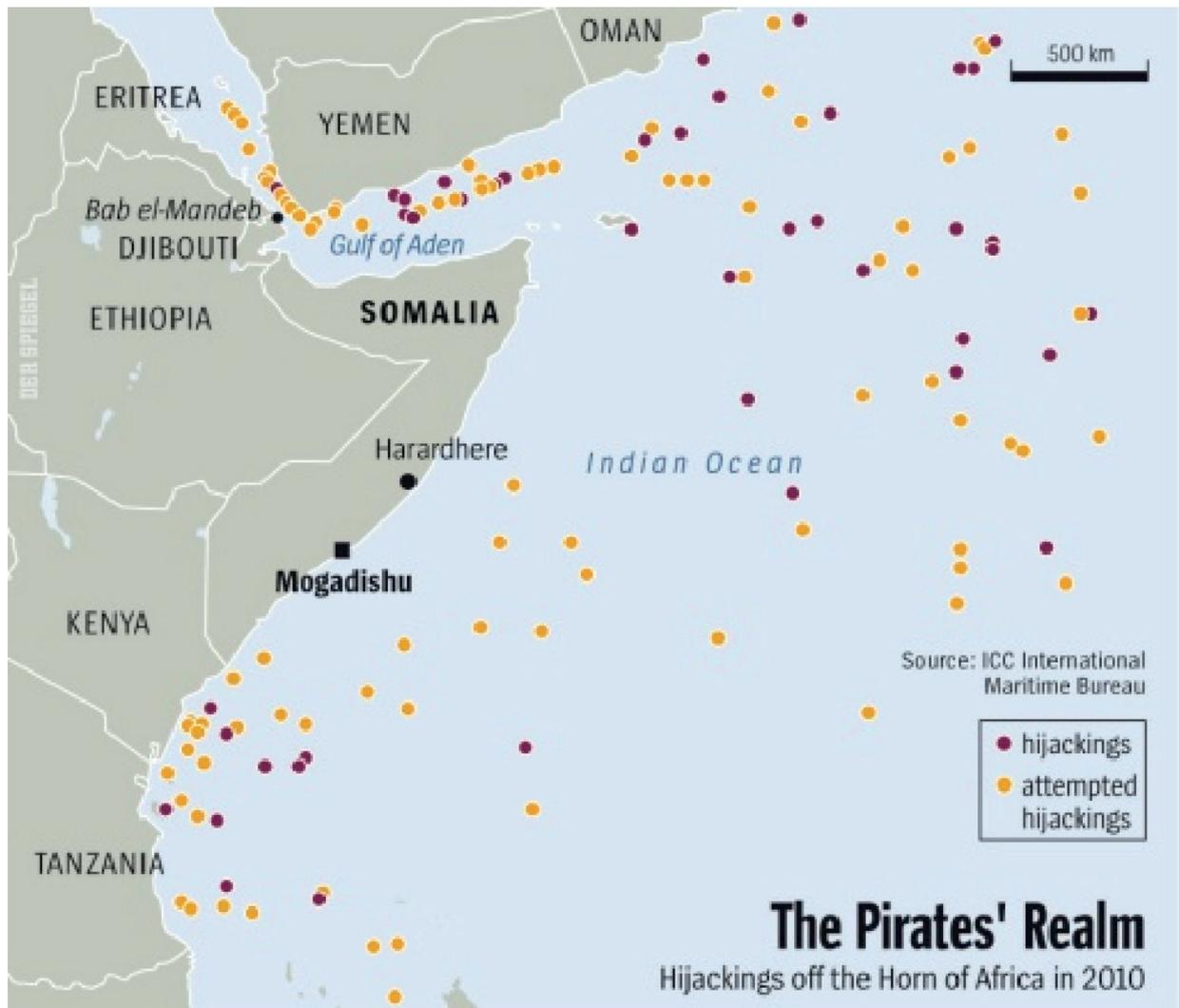
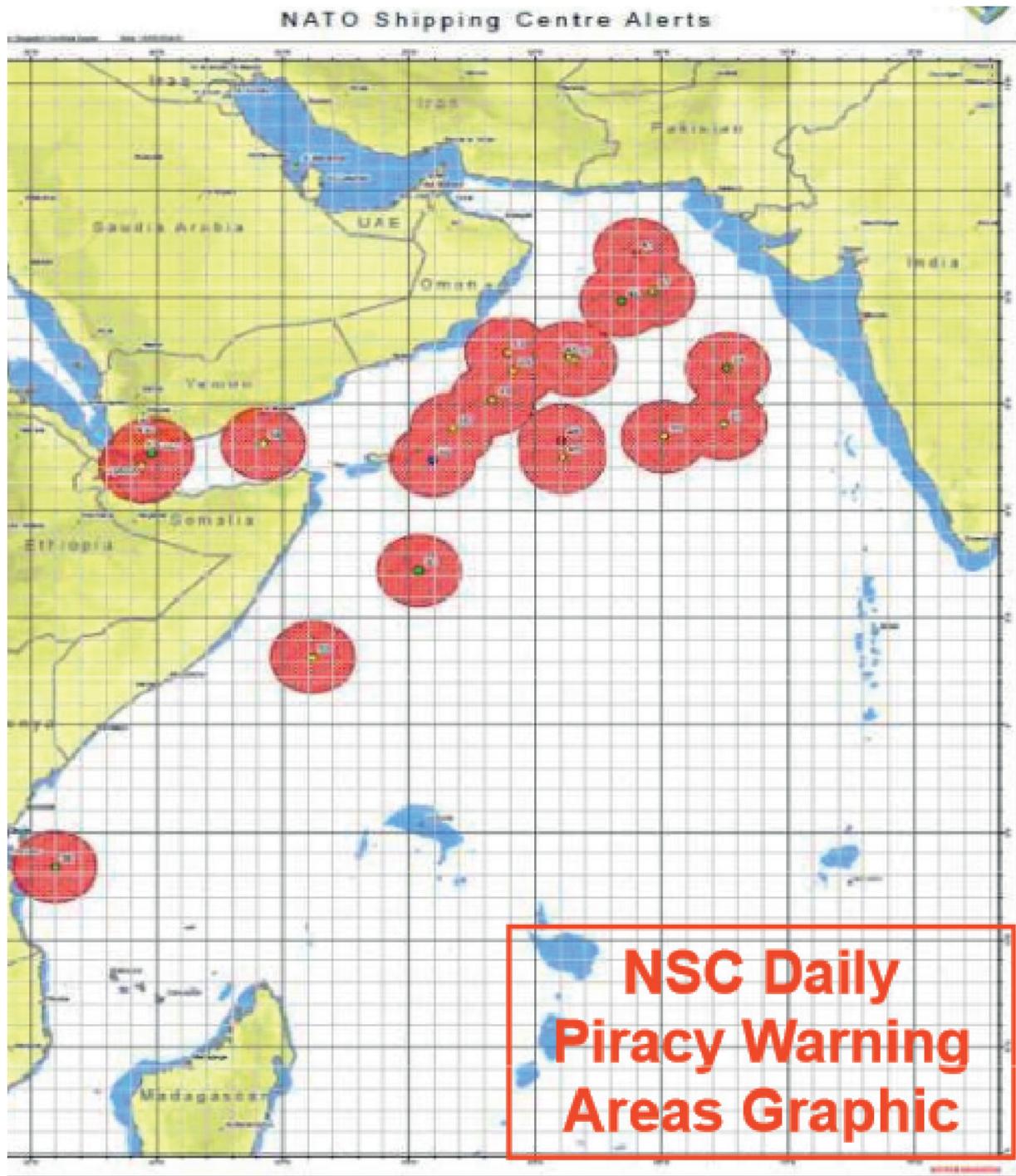


Gráfico de ataques piratas en el océano índico + Mecanismos de las compañías navieras para proteger sus buques: personal de seguridad armado; cañones de señales sonoras y láser; entradas bloqueadas; cables con púas y vidrios cortantes; sustancias aceitosas y lubricantes en la cubierta y los lados del buque; un cuarto seguro con conexión radial.

Aportado por la Agencia de noticias alemana SpiegelOnline

Disponible en: www.spiegel.de/international/world/bild-755340-154501.html



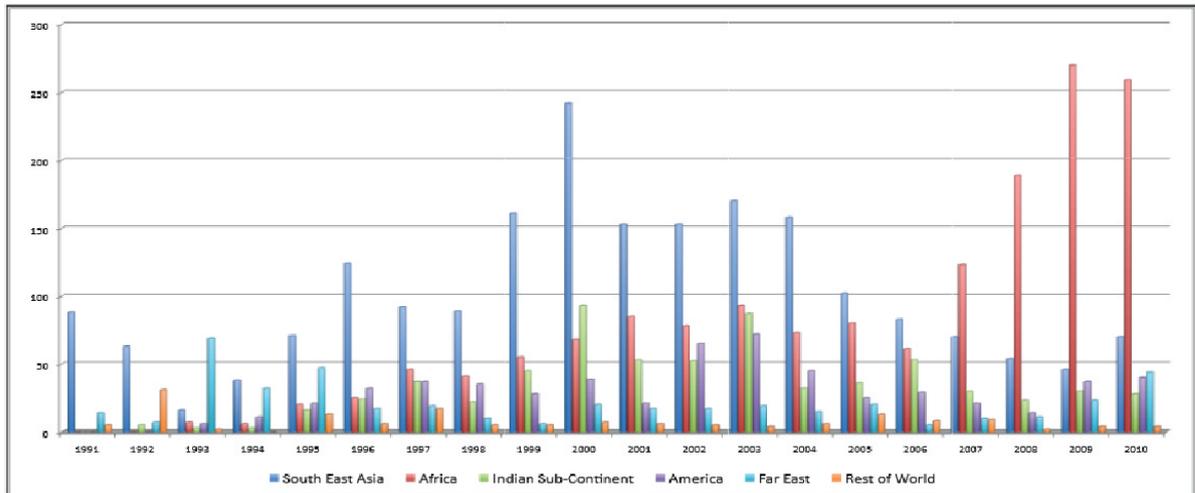
Fuente: OTAN

Áreas de advertencia de ataques piratas

Disponible en: www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Presentations_Piracy/NATO.pdf

Global Piracy Incidents (1991-2010) by Region																					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
South East Asia	88	63	16	38	71	124	92	89	161	242	153	153	170	158	102	83	70	54	46	70	2,043
Africa	0	0	7	6	20	25	46	41	55	68	85	78	93	73	80	61	123	189	270	259	1,579
Indian Sub-Continent	0	5	3	3	16	24	37	22	45	93	53	52	87	32	36	53	30	23	30	28	672
America	0	0	6	11	21	32	37	35	28	39	21	65	72	45	25	29	21	14	37	40	578
Far East	14	7	69	32	47	17	19	10	6	20	17	17	19	15	20	5	10	11	23	44	422
Rest of World	5	31	2	0	13	6	17	5	5	7	6	5	4	6	13	8	9	2	4	4	152
	107	106	102	90	188	228	248	202	300	469	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445	5,446

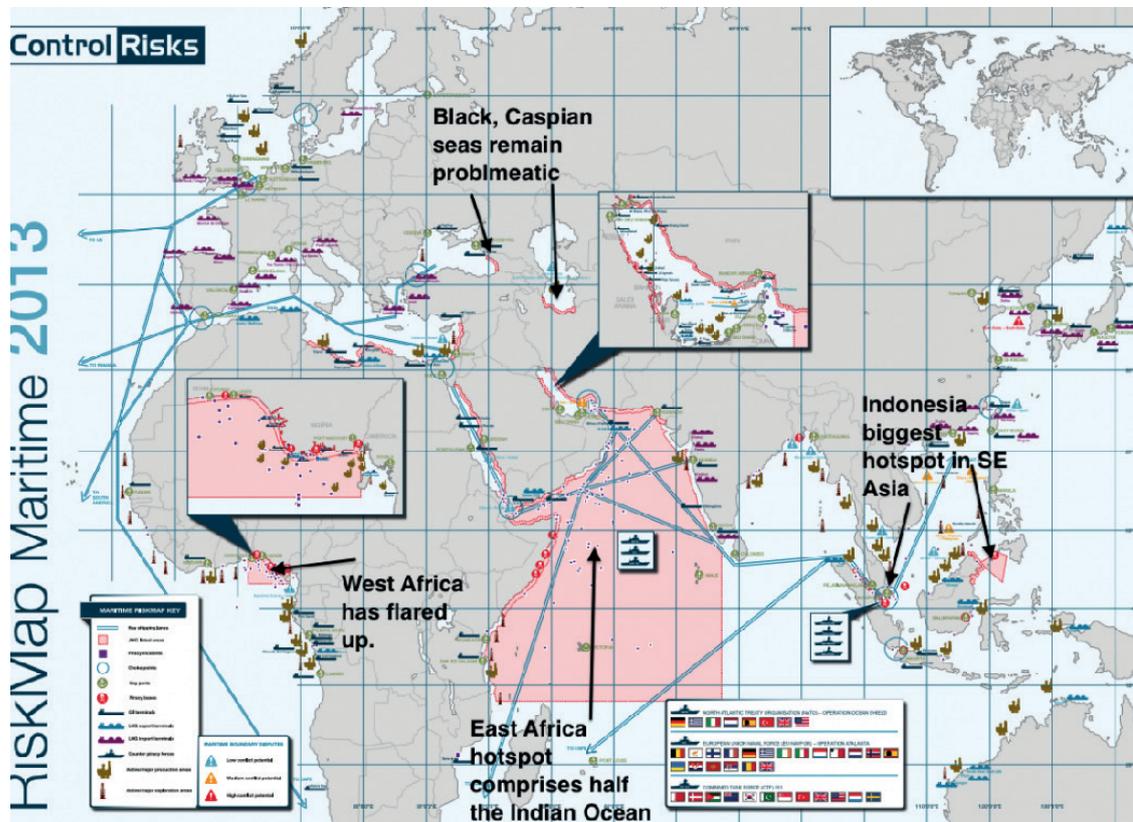
Source: IMB 'Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships' Annual Reports.



Incidentes piratas en el mundo de 1991 al 2010

Fuente: IMB "Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships". Datos de la Oficina Marítima Internacional (IMB), una división de la Cámara de Comercio Internacional ICC

Disponible en: http://geopolicity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf



Las áreas más riesgosas para navegar: donde los piratas gobiernan los mares

La agencia de noticias Business Insider brinda un mapa completa sobre las zonas de alto riesgo de abordaje pirata durante el año 2013.

Disponible en: www.businessinsider.com/maps-that-explain-the-world-2013-2?op=1



Combined Maritime Forces

- **Coalition of the Willing**
- **Primary Missions:**
 - Counter violent extremists and terrorist networks
 - Work with regional and coalition partners to improve overall maritime security and stability
- **CTF 150**
 - Established in support of Operation Enduring Freedom
- **CTF 151**
 - Counter-piracy
- **CTF 152**
 - Arabian Gulf maritime security



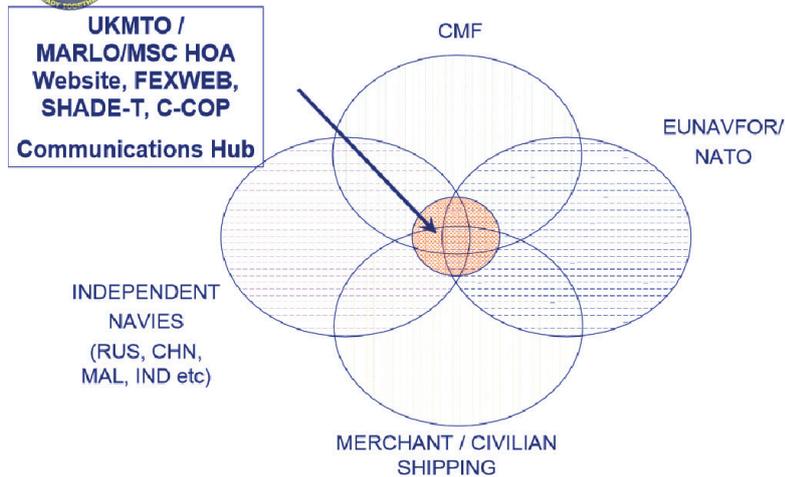
Fuente: NATO

Datos de 2009 acerca de las operaciones de las Fuerzas Marítimas Combinadas. El gráfico describe los principales países involucrados en la lucha contra la piratería marítima, con el propósito de lograr seguridad y estabilidad. (Podemos ver la participación activa de Italia).

Disponible en: www.nato.int/structur/AC/141/pdf/PSM/Combined%20Maritime%20Forces%20Ops.pdf



Counter-Piracy Information Sharing / Coordination



Fuente: OTAN

Datos de 2009 acerca de las operaciones de las Fuerzas Marítimas Combinadas. Explica Las partes involucradas en la protección marítima anti piratería.

Detalla la participación de naves independientes de nacionalidad rusa, china e india; barcos mercantes con civiles a bordo; la Fuerza Naval de la Unión Europea junto con la OTAN, y los centros de comunicaciones (UK Maritime Trade Operations UKMTO con sede en Dubai; la operación MARLO desarrollada por la guardia civil española; MSCHOA Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África; el sistema de comunicaciones FEXWEB; SHADE-T; C-COP.

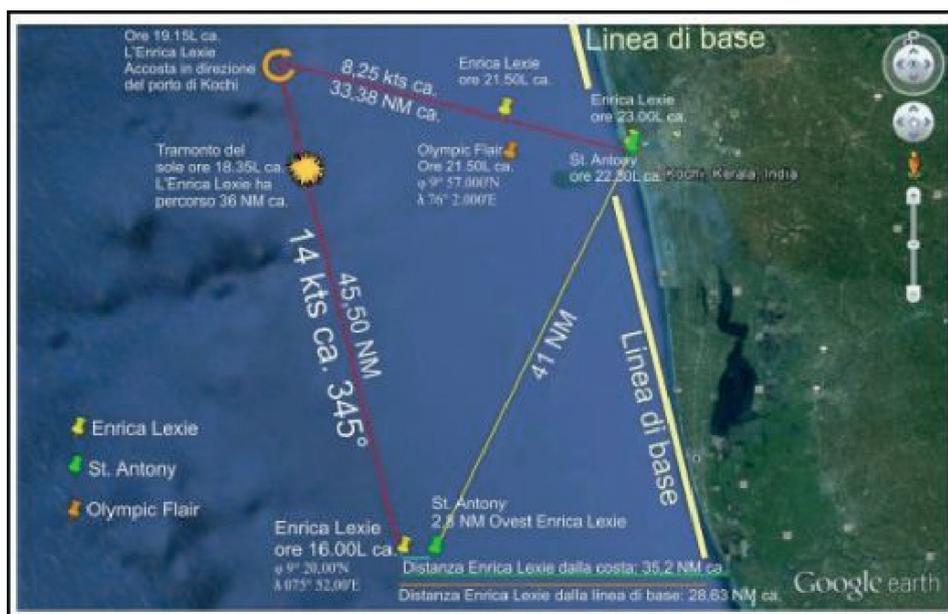
Disponible en:

www.nato.int/structur/AC/141/pdf/PSM/Combined%20Maritime%20Forces%20Ops.pdf

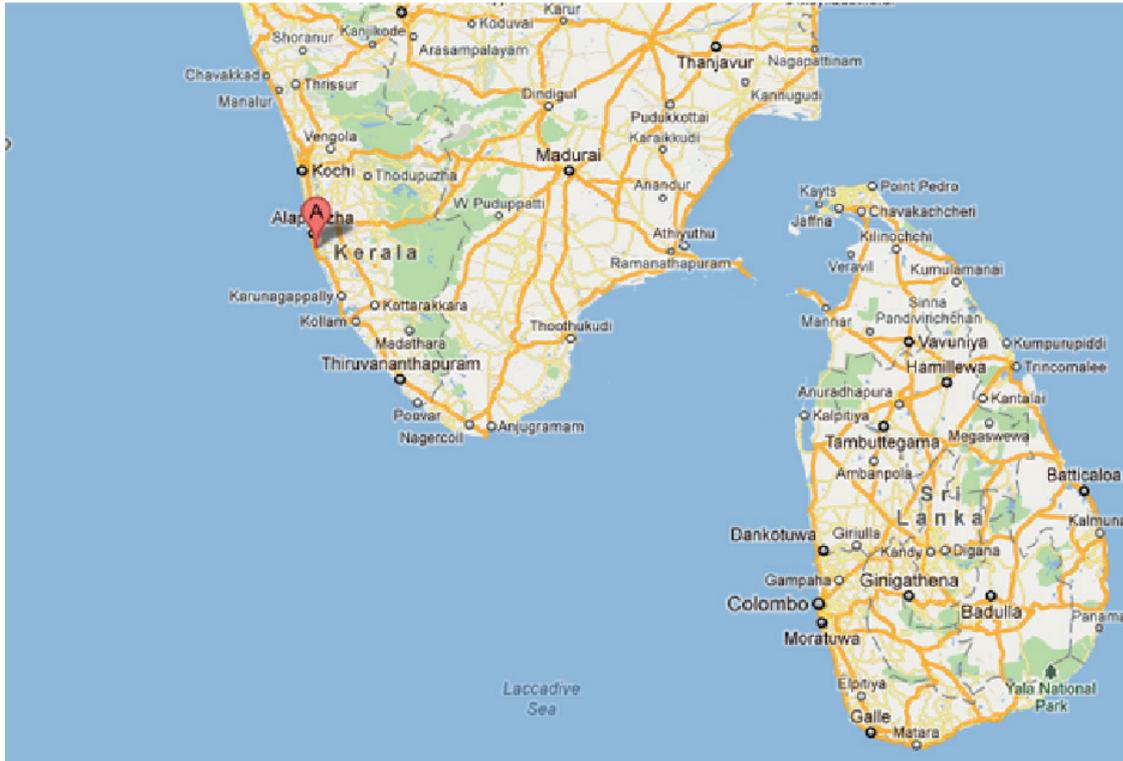
Anexo II: El incidente del Enrica Lexie



Análisis técnico del caso por parte del perito oficial italiano: Luigi di Stefano
 Lugar del incidente: a las 16hs, hora india el buque se encontraba a 20,5 millas de la costa.
Disponible en: www.seeninside.net/piracy/



Análisis técnico del caso por parte del perito oficial italiano: Luigi di Stefano
 Lugar del incidente: a las 16hs, hora india el buque se encontraba a 20,5 millas de la costa.
Disponible en: www.seeninside.net/piracy/

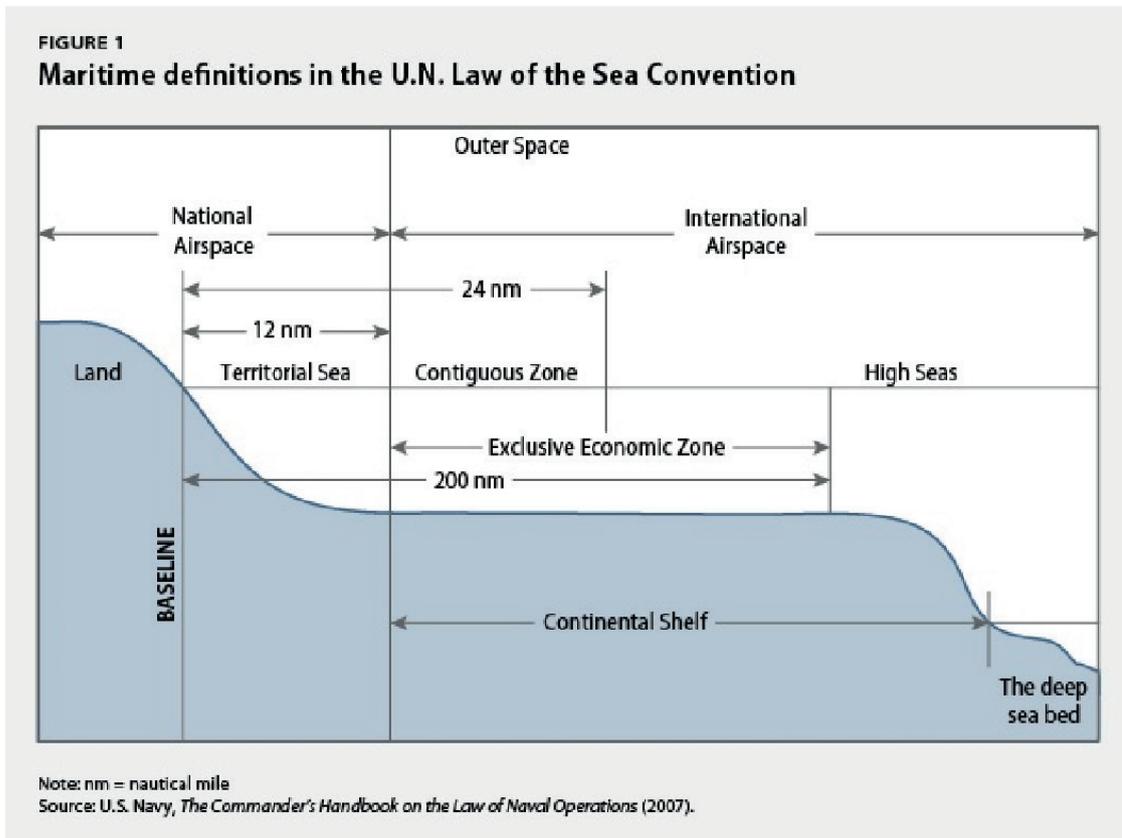


Ubicación geográfica involucrada en el incidente: la costa de Kerala, sur de la India, y el mar de lacadivas.



Disponible en: www.seeninside.net/piracy

Las diferentes zonas definidas e uniformizadas por la Convención de Montego Bay



Fuente: U.S. Naval War College.

Disponible en: [www.usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/1-14M_\(Jul_2007\)_\(NWP\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/1-14M_(Jul_2007)_(NWP))

ZONAS TERMINOLOGÍA	DEFINICIONES Y CARACTERÍSTICAS	RÉGIMEN JURÍDICO
Aguas interiores	Se trata de las aguas situadas entre la costa y la línea de base. Incluyen los puertos, las bahías, las radas y estuarios.	El estado ribereño ejerce la plena soberanía en todos los dominios y regula el acceso, sin embargo los buques civiles extranjeros gozan de un derecho de libre acceso a los puertos (convención de Ginebra 1923).
Mar territorial	Tiene una anchura máxima de doce millas a partir de la línea de base.	El estado ribereño ejerce su soberanía tanto sobre la franja marina como sobre el lecho y subsuelo y el espacio aéreo suprayacente. Sin embargo, los buques civiles y militares gozan de un derecho de paso inocente que no debe perjudicar la paz, el buen orden o la seguridad del estado ribereño.
Zona contigua	Su anchura no puede extenderse a más de doce millas del límite del mar territorial (24 millas de la línea de base).	Espacio «intermediario» en el que el estado ribereño no toma sino las medidas necesarias para «prevenir y sancionar las efracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios». También puede controlar la recogida de vestigios arqueológicos.
Zona Económica	Zona adyacente al mar territorial,	El estado ribereño tiene derechos de soberanía «para los fines

Exclusiva (ZEE)	no se extiende a más de 200 millas (370 km) de la línea de referencia (línea de base).	de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos». Estos derechos se extienden a las aguas suprayacentes al lecho, al lecho y al subsuelo del mar. Puede reglamentar la pesca y en particular determinar las cuotas de captura. Pero, no controla la libertad de navegación marítima y aérea, ni la libertad de tender cables o tuberías submarinos por otros estados.
Plataforma continental	Concepto que plantea un problema de definición y de delimitación. El límite jurídico de la plataforma, complejo y poco adecuado, toma en cuenta una combinación de criterios: distancia, batimetría (profundidad), geomorfología, sedimentología... pero también datos políticos. Jurídicamente, todos los estados tienen una plataforma, por lo menos de 200 millas (= ZEE). Si la plataforma continental natural excede 200 millas, la plataforma jurisdiccional podrá extenderse a una distancia que no exceda las 350 millas contadas desde la línea de base.	Más allá de la ZEE, el estado ribereño no tiene derechos sino en los recursos no vivos del lecho y del subsuelo así como en los organismos vivos sedentarios. Pero no tiene derechos sobre las aguas suprayacentes, las cuales siguen las reglas propias del «alta mar» (libertad de navegación, de vuelo, de pesca, etc.).
Aguas internacionales o “alta mar”	Más allá de las ZEE y de la plataforma continental, representa aproximadamente los dos tercios de la superficie de los océanos.	Patrimonio común de la humanidad en el que no se ejerce ninguna soberanía nacional. Prevalece el principio de libertad: libertad de navegación, de sobrevuelo, de pesca, de investigación científica, etc. Sin embargo, existen reglamentos internacionales que limitan aquella libertad (preservación de especies específicas: ballenas). La ley vigente es la del estado cuyo pabellón enarbola el buque. Los Estados ribereños no disponen sino del derecho de persecución a condición de no haberse interrumpido desde una zona que depende de su soberanía.
CASOS PARTICULARES		
Estrechos	Asegura la navegación entre dos mares .	La convención de Montego Bay confirma los regímenes jurídicos de larga data de los estrechos mayores. Reconoce el derecho permanente de paso en tránsito que no será obstaculizado.
Aguas archipelágicas	Concepto creado para los estados archipelágicos. Se utilizan criterios precisos para trazar la línea de base y evitar abusos.	
Zona internacional de los fondos marinos o “Zona”	Se refiere a los fondos marinos que están más allá de la plataforma continental.	Desde la convención de Montego Bay, ningún estado puede apropiarse de parte alguna de la Zona o sus recursos. Es “patrimonio común de la humanidad” y “estará abierta a la utilización exclusivamente con fines pacíficos en beneficio de toda la humanidad”.

Buque MV Enrica Lexie



Detalles del buque:
Tonelaje: 58.418
Año de construcción: 2008
Bandera italiana

Pesquero St. Anthony

15 de febrero de 2012, el pesquero llega al puerto de Neendakara con los dos pescadores muertos en su interior.



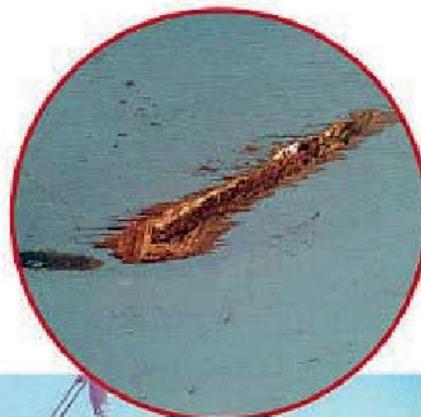
La cabina

Nell'ingrandimento, un segno dei proiettili che hanno colpito la cabina (1). Una seconda traccia (2) sul lato opposto. Qui dentro, al timone, è morto uno dei due pescatori



Il tettuccio

Due fori di proiettile nella parte interna del tettuccio (3 e 4). L'ingrandimento è stato scattato dal basso in alto. Le traiettorie sembrano poco compatibili con spari dall'alto da una petroliera



Disponibile en: <http://opinioneitalia.blogspot.com.ar/2014/01/enrica-lexie-analisi-tecnica-di-luigi.html>





Disponible en: www.seeninside.net/piracy/

Los involucrados: Salvatore Girone y Massimiliano Latorre



Los militares fueron recibidos por el presidente de la república italiana Giorgio Napolitano durante su permiso para regresar a Italia. 22 de diciembre de 2013



Disponible en: www.quirinale.it/elementi/Continua_0613.aspx?tipo=Foto&key=26163

Salvatore Girone, Massimiliano Latorre y el embajador italiano Daniele Mancini

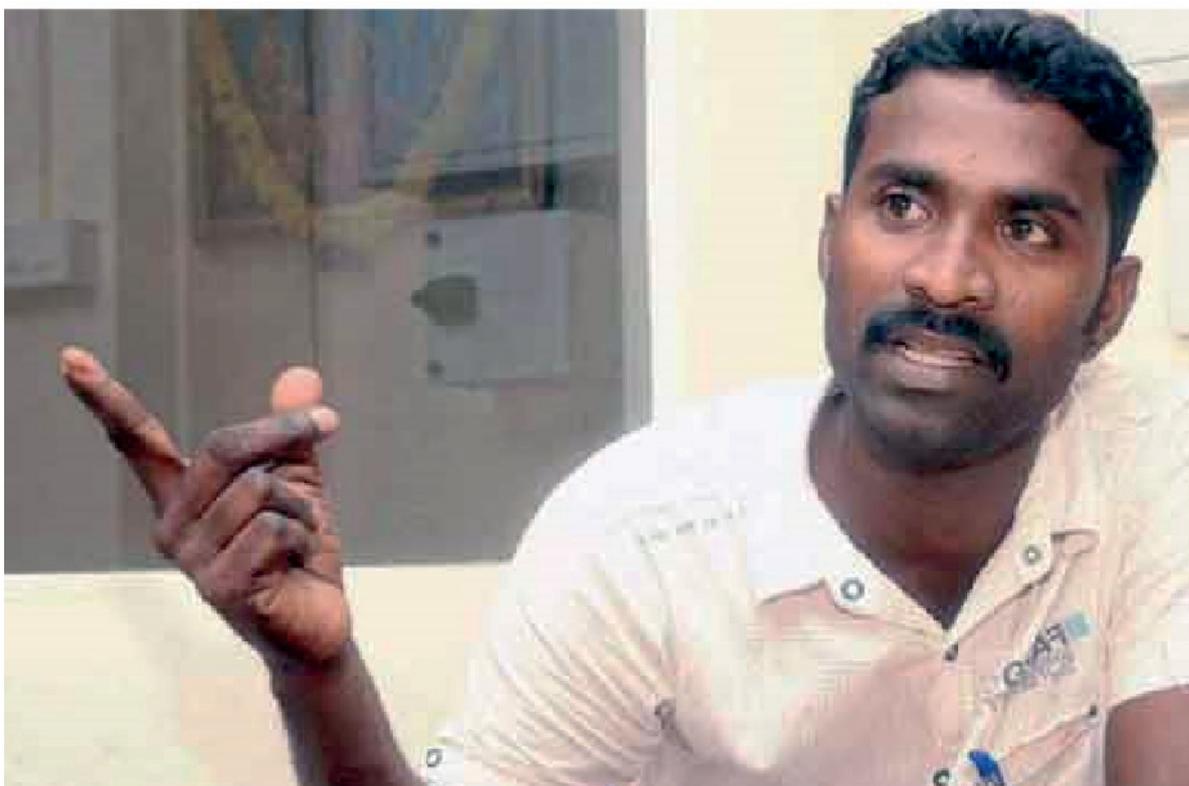


Disponible en:

www.repubblica.it/esteri/2013/03/20/news/crisi_mar_latorre_e_girone_alla_procura_militare_di_roma-54984994/

Los involucrados: tripulación del St. Anthony

Publicación de la revista italiana OGGI. La nota realizada por la periodista Fiamma Tinelli es una entrevista a los pescadores de la india involucrados en el caso. Se titula " Maro', ¿y si en realidad fueron ellos?".
Disponible en: www.seenininside.net/piracy/doc/accu-test-oggi_kerala.pdf



Freddy Bosco, capitán del pesquero St. Anthony.

Disponible en: <http://opinioneitalia.blogspot.com.ar/2014/01/enrica-lexie-analisi-tecnica-di-luigi.html>

Cronología de los hechos:

15 FEBRERO 2012: los dos marines de nacionalidad italiana, Massimiliano Latorre y Salvatore Girone, en servicio antipiratería a bordo del barco petrolero comercial Enrica Lexie disparan contra una embarcación pesquera, confundiéndola con piratas. En el suceso mueren dos pescadores de nacionalidad india.

19 FEBRERO 2012: El Enrica Lexie llega al puerto de Kochi, los dos marines son detenidos y retenidos en el edificio de la policía local.

28 FEBRERO 2012: El ministro de asuntos exteriores italiano, Giulio Terzi di Sant'Agata realiza una visita oficial a la India y visita a los marines en la ciudad de Kochi. Italia reivindica su competencia jurídica ya que el barco es italiano y los militares italianos se encontraban bajo una operación internacional y en aguas internacionales.

5 MARZO 2012: El tribunal de Kollam de la India dispone el traslado de los acusados italianos a la cárcel de Trivandrum.

30 MAYO 2012: La corte Suprema de Kerala en Trivandrum concede la libertad de los marines bajo el pago de diez millones de rupias por cada uno de ellos. Además, la obligación de registrarse con sus firmas diariamente, la obligación de no alejarse de la zona de competencia del comisariado local y de tener garantía de ello.

22 DICIEMBRE 2012: Los marines obtienen la primera Licencia por las vacaciones de navidad.

4 ENERO 2013: los marines retornan a India luego de la primera licencia otorgada por India

18 ENERO 2013: La Corte Suprema india ha establecido que el gobierno de Kerala no tenía la jurisdicción para intervenir en el caso y que por lo tanto el proceso debe ser expuesto a una corte especial.

22 FEBRERO 2013: Los marines obtienen su segunda licencia o permiso para volver a Italia a votar en las elecciones políticas de aquel país los días 24 y 25 de febrero de 2013. La condición era retornar exactamente un mes después.

9 MARZO 2013: El gobierno de la india inicia la creación de un Tribunal Especial en Nueva Delhi para el caso debía examinar la competencia jurisdiccional del caso.

11 MARZO 2013: El ministro Giulio Terzi di Sant'Agata anuncia que los dos marines no retornarían a India como estaba previsto. Roma declara su predisposición para llegar a una solución a la controversia mediante un árbitro internacional o un arreglo judicial.

12 MARZO 2013: El primer ministro indio, Manmohan Singh, asegura que India hará todo lo posible para traer a los acusados de regreso para ser juzgados.

14 MARZO 2013: La Suprema Corte India toma una medida: ordena retener al embajador italiano Daniele Mancini imposibilitándolo de salir del país sin permiso, violando la convención de Viena sobre relaciones diplomáticas. Tal decisión viola los artículos 26, 29, 31, 39, 44 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas.

18 MARZO 2013: el embajador italiano invoca a su inmunidad diplomática bajo la Convención de Viena que la regula. La Corte Suprema invoca a que un sujeto que peticiona ante la corte no puede solicitar ninguna inmunidad.

18 MARZO 2013: India levanta la prohibición de salir del país al embajador italiano.

21 MARZO 2013: El primer ministro italiano Mario Monti anuncia que los marines volverán a India, ya que Italia obtuvo todas las garantías de que no existía riesgo de pena de muerte.

22 MARZO 2013: Los marinos retornan a India justo el último día que vencía el permiso. Son acompañados por El subsecretario Staffan de Mistura, y a partir de ese día se quedan en la embajada italiana en Nueva Delhi. El ministro de asuntos exteriores indio, Salman Khurshid les asegura que no se les aplicará la pena de muerte. La Suprema Corte de Nueva Delhi en conjunto con el ministro de justicia de ese país, Ashwani Kumar, acuerdan la constitución de un Tribunal Especial.

26 MARZO 2013: El canciller italiano, Giulio Terzi, anuncia su dimisión debido a la decisión del Gobierno de Monti de enviar a los marines a la India.

9 AGOSTO 2013: Los dos acusados prestan declaración a la National Investigation gency, la policía federal india que se ocupa de la indagación según la disposición de la Corte Suprema.

16 SEPTIEMBRE 2013: India solicita interrogar a los otros marines presentes el día del incidente. Italia no posee intención de enviarlos a Nueva Delhi para su interrogación por temor a que queden detenidos sin posibilidad de regresar.

10 ENERO 2014: En los medios italianos se trata sobre la posibilidad de aplicar la pena capital por parte de las autoridades judiciales indias a los acusados.

10 FEBRERO 2014: India pide aplicar la ley de antiterrorismo.

10 FEBRERO 2014: los distintos dirigentes italianos se muestran preocupados e indignados por la reciente versión de la acusación de terrorismo, que resulta inaceptable en su totalidad.

11 FEBRERO 2014: la ministra de relaciones exteriores italiana, Emma Bonino, expresa nuevamente su preocupación ante Naciones Unidas argumentando que el caso no es una cuestión bilateral y que se trata de una violación de los derechos humanos.

12 FEBRERO 2014: El secretario general de Naciones Unidas, Ban ki-moon expresa su preocupación por el caso, pidiendo la no aplicación de la pena de muerte para los acusados y lograr resolver el caso de manera bilateral.

12 FEBRERO 2014: El secretario general de la OTAN, Rasmussen afirmó que la situación de los dos militares podría traer consecuencias negativas para la lucha contra la piratería internacional, la cual es interés de todos. Pidió por una solución apropiada para la resolución del caso.

El accidente minuto a minuto

Realizado por el diario italiano *Giornalettismo*

Disponibile en: www.giornalettismo.com/archives/204239/il-caso-dellenrica-lexie-minuto-per-minuto/

La crisi ora per ora

mercoledì ore 16
■ **peschereccio St Anthony** si avvicina al centro della murata della **Enrica Lexie**: due marò sparano 20 colpi in acqua e respingono l'assalto

mercoledì 16,30
■ **comandante dell'Unità di crisi dell'armatore di aver subito un attacco**. Pochi minuti dopo l'allarme alla Capitaneria di porto di Roma, e da qui alle autorità militari

19
L'autorità MRCC di Bombay (Controlli e sicurezza in mare) chiede alla nave di dirigere verso il porto di Kochi

19,30
La procura di Roma viene avvertita dell'attacco di pirateria subito dalla **Enrica Lexie**

22
L'ufficiale alla sicurezza dell'armatore, a Napoli, avverte il comandante della nave che i media locali indiani parlano di due pescatori morti

23
La **Enrica Lexie** getta l'ancora nel porto di Kochi, in rada

giovedì 10,37
Sale a bordo una delegazione di dieci persone della polizia e della guardia costiera indiana. Interrogano e chiedono alla nave di attraccare in banchina

21
La guardia costiera minaccia "azioni coercitive" se la nave non va in banchina. Il comandante consulta l'ambasciata e porta la nave in banchina

venerdì 9,30
Il console e l'addetto alla difesa comunicano che l'India vuole che scendano a terra per accertamenti secondo la legge indiana

sabato 16
Dopo lunghissime e tese trattative, i **16 poliziotti a bordo della Enrica Lexie** minacciano direttamente i militari italiani che desistono e scendono dalla nave

l'equipaggio
24 persone
19 indiani e 4 italiani, più il comandante Umberto Vitelli

I protagonisti
i marò
6 fucilieri al comando del maresciallo Latorre

Nave italiana
Kochi
KERALA
INDIA

<p>SITUACION DE CRUCE Maniobra el buque que ve al otro por estribor</p>	<p>SITUACION DE VUELTA ENCONTRADA Ambos caen a estribor</p>	<p>Maniobra el buque que alcanza</p>	<p>En un paso o canal angosto mantenerse a estribor</p>																																					
<p>No estorbar el tránsito en pasos angostos</p>	<p>El buque de propulsión mecánica maniobra al velero</p>	<p>Recibiendo el viento por bandas contrarias maniobra el que lo recibe por babor</p>	<p>Recibiendo el viento por la misma banda maniobra el de barlovento</p>																																					
<p>Maniobra el buque que alcanza</p>	<p>BUQUES A LOS QUE MANIOBRAREMOS SEGUN VAYAMOS A MOTOR O A VELA</p> <table border="1"> <tr> <td>A motor</td> </tr> <tr> <td>A vela</td> </tr> <tr> <td>Pescando</td> </tr> <tr> <td>Con maniobrabilidad restringida</td> </tr> <tr> <td>Sin gobierno</td> </tr> </table>	A motor	A vela	Pescando	Con maniobrabilidad restringida	Sin gobierno	<p>SEÑALES DE MANIOBRA Y ADVERTENCIA</p> <ul style="list-style-type: none"> Caigo a estribor Caigo a babor Estoy dando atrás No entiendo su maniobra o intención Para advertir su presencia <p>PRECEPTIVAS EN CANALES O PASOS ANGOSTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> Pretendo alcanzarle por su banda de estribor Pretendo alcanzarle por su banda de babor Conformidad a alguna de las dos precedentes 	<p>SEÑALES EN VISIBILIDAD REDUCIDA</p> <table border="1"> <tr> <td>A propulsión mecánica</td> <td>Con arrancada</td> <td>—</td> <td>= 1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Parado</td> <td>---</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>Sin gobierno, con maniobrabilidad restringida a vela pescando o remolcando</td> <td></td> <td></td> <td>Intervalos de menos de 2 m</td> </tr> <tr> <td>Fondeado (para indicar su posición en evitación de abordaje)</td> <td>Remolcado</td> <td>----</td> <td>2 m</td> </tr> <tr> <td>Fondeado menor de 100 m de eslora</td> <td></td> <td></td> <td>Intervalos de menos de 1 minuto</td> </tr> <tr> <td>Fondeado mayor de 100 m de eslora</td> <td></td> <td></td> <td>Gong (a popa)</td> </tr> <tr> <td>Varado</td> <td></td> <td></td> <td>1 minuto</td> </tr> <tr> <td>Identificación de embarcación de Práctico</td> <td></td> <td></td> <td>----</td> </tr> </table>	A propulsión mecánica	Con arrancada	—	= 1		Parado	---	A	Sin gobierno, con maniobrabilidad restringida a vela pescando o remolcando			Intervalos de menos de 2 m	Fondeado (para indicar su posición en evitación de abordaje)	Remolcado	----	2 m	Fondeado menor de 100 m de eslora			Intervalos de menos de 1 minuto	Fondeado mayor de 100 m de eslora			Gong (a popa)	Varado			1 minuto	Identificación de embarcación de Práctico			----
A motor																																								
A vela																																								
Pescando																																								
Con maniobrabilidad restringida																																								
Sin gobierno																																								
A propulsión mecánica	Con arrancada	—	= 1																																					
	Parado	---	A																																					
Sin gobierno, con maniobrabilidad restringida a vela pescando o remolcando			Intervalos de menos de 2 m																																					
Fondeado (para indicar su posición en evitación de abordaje)	Remolcado	----	2 m																																					
Fondeado menor de 100 m de eslora			Intervalos de menos de 1 minuto																																					
Fondeado mayor de 100 m de eslora			Gong (a popa)																																					
Varado			1 minuto																																					
Identificación de embarcación de Práctico			----																																					

LUCES Y MARCAS

REMOLCADO

EN NAVEGACION

PESCANDO AL ARRASTRE CON ARRANCADA

PESCANDO PERO NO AL ARRASTRE Y SIN ARRANCADA

FONDEADO

RESTRINGIDO POR SU CALADO

CON MANIOBRABILIDAD RESTRINGIDA

DRAGADO U OPERACIONES SUBMARINAS

VARADO

SIN GOBIERNO

PESCANDO

PRACTICOS NAVEGANDO

CON CAPACIDAD DE MANIOBRA RESTRINGIDA CON ARRANCADA (excepto dragaminas)

Lado obstruido

Paso libre

DRAGAMINAS OPERANDO

REMOLCADOR Y REMOLCADO CUANDO REMOLQUE < 200 m

NAVEGANDO A VELA Y MOTOR

FINNEN

VARADO

Disponible en: <https://colreg.wordpress.com/page/3/>

ANEXO IV: Comunicados de prensa oficiales

Comunicados Oficiales del Ministerio de Relaciones Exteriores de India

PM's telephonic conversation with Italian Prime Minister

7 marzo 2012

Disponible en:

<http://mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/18924/PMs+telephonic+conversation+with+Italian+Prime+Minister>

[Consultado el 2 diciembre de 2013]

The Italian Prime Minister Mr. Mario Monti called the Prime Minister today regarding the tragic incident off the coast of Kerala which led to the loss of two precious lives. The Italian Prime Minister condoled the deaths of the two fishermen and expressed regret at the incident. The two leaders reaffirmed the importance of deepening relations between India and Italy and agreed that the issues that had arisen following the incident should be resolved amicably in accordance with law and in the spirit of friendship that characterizes relations between the two countries. The two leaders said that they were looking forward to meeting each other at the forthcoming Nuclear Security Summit in Seoul.

New Delhi

March 7, 2012

Q. 354 Fishermen killed by the Italian Navy

15 Marzo 2012

Disponible en:

<http://mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/19556/Q+354+Fishermen+killed+by+the+Italian+Navy>

[Consultado el 2 diciembre de 2013].

RAJYA SABHA

UNSTARRED QUESTION NO. 354

TO BE ANSWERED ON 15.03.2012

Will the Minister of EXTERNAL AFFAIRS be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that two fishermen who had set out to sea from the Neendakara fishing harbor in Kerala were shot and killed by Italian Navy personnel stationed on an oil tanker;
- (b) if so, the details thereof;
- (c) whether any investigation has been conducted into the incident; and
- (d) if so, the details thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

(SHRI E. AHAMED)

(a) to (d) Two Italian naval personnel on board an Italian Merchant Vessel "Enrica Lexie" allegedly opened fire on an Indian fishing vessel on February 15, 2012 resulting in the death of two Indian fishermen on board an Indian fishing vessel off the coast of Kerala. The Italian merchant vessel is currently in Kochi. The two Italian naval personnel suspected of shooting at the Indian fishermen have been detained by Kerala police authorities and presented in Court. All matters relating to this incident are currently sub-judice and being heard by the Hon'ble High Court of Kerala and also the Hon'ble Chief Judicial Magistrate of Kollam.

Q NO. 1436 PERMISSION TO ACCUSED ITALIAN NAVAL TO LEAVE COUNTRY**22 agosto 2013****Disponible en:****<http://mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/22104/Q+NO+1436+PERMISSION+TO+ACCUSED+ITALIAN+NAVAL+TO+LEAVE+COUNTRY>****[Consultado el 2 diciembre de 2013]**

RAJYA SABHA

UNSTARRED QUESTION NO. 1436

TO BE ANSWERED ON 22.08.2013

PERMISSION TO ACCUSED ITALIAN NAVAL TO LEAVE COUNTRY

1436. SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA:

Will the Minister of EXTERNAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) the reasons for Central Government not making any objection before Supreme Court for granting permission to allow accused Italian naval personnel to go Italy, as despite the serious charges, they have allowed to go outside the country;

(b) the action that has been taken by Government to avoid situation emerged in nation and internationally, as at earlier stage when the Italian authority has denied to hand over the accused personnel to India, which create huge anger among our countrymen and also hurt dignity of Supreme Court; and

(c) the steps that have been taken by Government to release Indian prisoners in Italian jails?

ANSWER THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS**(SHRI E. AHAMED)**

(a) to (c) Supreme Court, vide its Order dated 22 February 2013, allowed an application by the two Italian Marines, Massimiliano Latorre and Salvatore Girone, and permitted them to travel to Italy and to remain in the Republic of Italy for a period of four weeks after taking into account all facts of the case. The terms of the Supreme Court Order have been complied with. The Marines returned to India on 22 March 2013 in accordance with the Order of the Hon'ble Supreme Court of India and are currently in India. As for Indian nationals in Italian jails, consular assistance, whenever sought, is provided by the Mission/Consulate.

Statement in Lok Sabha by External Affairs Minister on return of two Italian marines to India accused in the killing of two Indian fishermen**22 Marzo 2013****Disponible en:****<http://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/21461/>****[Consultado el 2 diciembre de 2013].****Madam Speaker,**

I rise to inform the house on recent developments on the issue of return of two Italian marines to India accused in the killing of two Indian fishermen.

In response to concerns raised by the Members of the House, Hon'ble Prime Minister had made a statement on 13 March 2013 on the matter regarding the decision by Italy not to send back two Italian marines accused in the killing of two Indian fishermen. Prime Minister had stated, inter alia, that the Government has insisted that the Italian authorities respect the undertaking they have given to the Hon'ble Supreme Court and return the two accused persons to stand trial in India. The Minister for Parliamentary Affairs Shri Kamal Nath had also stated during the Zero Hour on 13 March 2013 in the Rajya Sabha that all issues raised by Members in this matter will be addressed and answered at a time and in a manner which the Chair may decide.

It would be recalled that the Supreme Court in its Order of 22 January 2013 allowed an application by the two Italian marines, Massimiliano Latorre and Salvatore Girone and permitted them to travel to Italy and to remain in the Republic of Italy for a period of four weeks. The Order, inter alia, stated that the marines shall travel to Italy, remain in Italy and return to India under the care, supervision and control of the Italian Republic. On return, they shall once again be bound by the conditions contained in the Order passé by the court on 18 January 2013. The Republic of Italy gave an undertaking to the court that the Italian marines will be kept under its constant custody, supervision and control during this period and took full responsibility for securing the return of the Italian marines to New Delhi on or before the expiry of the period permitted by the court.

Earlier the Supreme Court in its order dated 18 January 2013, in a writ petition filed by the Italian marines and the Republic of Italy raising several jurisdictional issues, had ruled, inter alia, that India has jurisdiction, the matter will be put before a Special Court to be set up by the Union of India in consultation with the Chief Justice of India to try this case and to dispose of the same in accordance with the provisions of the Maritime Zones Act, 1976, the Indian Penal Code, the Code of Criminal Procedure and the provisions of UNCLOS 1982, where there is no conflict between the domestic law and UNCLOS 1982.

A communication was received by the Ministry of External Affairs from the Embassy of Italy in New Delhi late in the evening of 11 March 2013 conveying, inter alia, that Italy deems that there is an existing controversy with India concerning the applicability of the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 and the general principles of international law applicable to the Enrica Lexie incident. For these reasons, it requested the Indian Government to set up a meeting at diplomatic level in order to reach an amicable solution of the said controversy, and conveyed that "since a controversy between the two States has been established, the two Italian Marines, Mr. Latorre and Mr. Girone, will not return to India on the expiration of the permission granted to them".

On 14 March 2013, the Attorney General of India filed an Affidavit before the Hon'ble Supreme Court conveying these developments in this matter to the Hon'ble Court. The matter was heard by Hon'ble Supreme Court on 18 March 2013. The next hearing is scheduled for 2 April 2013.

Our position has been conveyed in clear terms to the Italian Government. The Supreme Court has affirmed that India has the jurisdiction to try the case even as it has given another opportunity vide its judgement of 18 January, to the petitioners to raise the issue of jurisdiction by adducing evidence before the Special Court to be set up for trial of this case. The Italian requests for diplomatic or expert level meetings to consider the issue of jurisdiction or referring the case to arbitration or any other judicial mechanism cannot be accepted. I have made it clear that the Republic of Italy is bound to honour the solemn commitment that it has made to the Supreme Court to ensure the return of the marines to India within the time period permitted by the Supreme Court.

Following this, we were informed through a diplomatic approach that the Government of Italy would be willing to send the two marines back to India as per its commitment. It sought from India clarifications regarding the conditions applicable to the marines on their return and the provisions regarding the death penalty that could be applicable in this case which was an Italian concern. Notwithstanding the pending proceedings, the Government has informed the Italian Government that the two marines will not be liable for arrest if they return within the time frame laid down by the Supreme Court of India, and shall once again be bound by the conditions contained in the order passed by the Court on 18th January 2013; and that, according to well settled Indian jurisprudence, this case would not fall in the category of matters which attract the death penalty, that is to say the rarest of rare cases. Therefore, there need not be any apprehension in this regard.

These clarifications will also be placed before the Hon'ble Supreme Court appropriately. Following the clarification, we have a confirmation that the Italian Government is arranging for the return of the two Italian marines within the time frame permitted by the Supreme Court. I am glad that the matter has been brought to a satisfactory conclusion and the trial of the marines will now proceed as per the directions of the Supreme Court in its order of 18 January 2013.

Q. 3290 RETURN OF ITALIAN MARINES TO INDIA**25 Abril 2013****Disponible en:****<http://mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/21589/Q+3290+RETURN+OF+ITALIAN+MARINES+TO+INDIA>****[Consultado el 2 diciembre de 2013].**

RAJYA SABHA
UNSTARRED QUESTION NO.3290
TO BE ANSWERED ON 25.04.2013
RETURN OF ITALIAN MARINES TO INDIA

3290. SHRI ANIL DESAI:

Will the Minister of EXTERNAL AFFAIRS be pleased to state:

- (a) whether Italy reneged on its assurance given to the Supreme Court on the return of Italian marines after voting in their country; and
- (b) if so, the action that has been initiated by Government to review entire expanse of India's bilateral ties with Italy?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

(SHRI E. AHAMED)

(a) & (b) The two Italian marines returned to India within the time frame permitted by the Hon'ble Supreme Court. The case is now subjudice.

Comunicados oficiales del ministerio de relaciones exteriores italiano, La Farnesina

MARINES: our actions comply with international law, says Terzi. Ban Ki Moon appeal

14 Marzo 2013

[Consultado el 20 diciembre de 2013].

Disponible en:

www.esteri.it/MAE/EN/Sala_Stampa/ArchivioNotizie/Approfondimenti/2013/03/20130314_Maro_Terzi.htm

"Our very solid position, of which we are fully convinced and that is shared by many of our major international community partners, is that we are acting in full compliance with international legal standards and customary international laws and treaties", Minister Giulio Terzi reiterated in Jerusalem, where he met with Israeli political leaders after speaking at the Herzilya Conference.

Ban Ki Moon: Dialogue and compliance with international law

"I was pleased", Terzi added, "and fully agree with the appeal announced by the UN Secretary General's spokesperson yesterday in New York, and which I reiterated in my own statement, to resolve this dispute through diplomatic channels, through dialogue and on the basis of the principles of international law. This is our firm conviction", he concluded.

Marò: comunicato del Governo

18 marzo 2013

[Consultado el 14 diciembre de 2013].

Disponibile en: www.esteri.it/MAE/IT/Sala_Stampa/ArchivioNotizie/Comunicati/2013/03/20130318_Marò_comunicato_governo.htm

In relazione agli sviluppi in India della vicenda Marò, il Ministero degli Affari Esteri, a nome del Governo, fa presente quanto segue: 1) **VIOLAZIONE IMMUNITA' DIPLOMATICHE**: La decisione della Corte Suprema di precludere al nostro Ambasciatore di lasciare il Paese senza il permesso della stessa Corte costituisce una evidente violazione della Convenzione di Vienna sulle relazioni diplomatiche che codifica principi universalmente riconosciuti. Continuiamo a far valere anche formalmente questo principio, fondamentale per le relazioni tra gli Stati, e principio-cardine di diritto consuetudinario e pattizio costantemente ribadito dalla Corte Internazionale di Giustizia. 2) **PREVALENZA DEL DIRITTO INTERNAZIONALE**: L'Italia continua a ritenere che il caso dei suoi due Fucilieri di Marina debba essere risolto secondo il diritto internazionale. In questo senso abbiamo proposto di deferire all'arbitrato o altro meccanismo giurisdizionale la soluzione del caso.

3) **FONDAMENTO DELLA NOSTRA DECISIONE**: La nostra richiesta alle Autorità indiane di avviare consultazioni ex art. 100 e art. 283 della Convenzione sul Diritto del Mare (UNCLOS) non ha sinora ricevuto riscontro. Tale percorso era stato indicato dalla stessa sentenza della Corte Suprema indiana del 18 gennaio e più volte in passato proposto dall'Italia. Diniego indiano abbiamo altresì registrato, nella medesima occasione, all'ulteriore nostra proposta di consultazioni tra esperti giuridici.

Tale posizione da parte dell'India ha con nostra sorpresa e rammarico modificato lo scenario e i presupposti sulla base dei quali era stato rilasciato l'affidavit. Nelle mutate condizioni il rientro in India dei Fucilieri sarebbe stato in contrasto con le nostre norme costituzionali (rispetto del giudice naturale precostituito per legge, divieto di estradizione dei propri cittadini, art. 25, 26 e 111 della Costituzione). Le nostre tempestive richieste di rogatoria per consentire i procedimenti penali aperti in Italia rimangono tuttora prive di riscontro. Per questi motivi, il Governo italiano è giunto alla determinazione, dopo essersi a lungo impegnato per una soluzione amichevole della questione - nella quale tuttora crediamo convintamente - di formalizzare l'11 marzo l'apertura di una controversia internazionale.

4) **DIALOGO**: L'Italia ribadisce la propria convinta volontà di pervenire a una soluzione della vicenda, avviando ogni utile consultazione. Ciò nello spirito delle amichevoli relazioni che desidera mantenere con l'India, nella consapevolezza della importanza dell'India, sia sotto il profilo bilaterale sia sul piano delle sfide e delle responsabilità globali che ci accomunano.

Anexo V: el incidente diplomático en las publicaciones de periódicos, revistas

The Hindu. 16 febrero de 2012. Disponible en:

www.thehindu.com/news/national/kerala/2-fishermen-shot-dead-on-high-seas/article2899651.ece

THE HINDU

Home News Opinion Business Sport S&T Features Books In-depth Jobs Classifieds

NATIONAL ANDHRA PRADESH KARNATAKA KERALA TAMIL NADU OTHER STATES

NATIONAL » KERALA KOLLAM, February 16, 2012
Updated: January 6, 2014 16:00 IST

2 fishermen shot dead on high seas

¿Argentina en Peligro? - La Crisis lo Destruyó Sus Ahorros. Lo Que Viene Es Mucho Peor. Mire! igdigital.com/Fin-de-la-Argentina

Ads by Google

STAFF REPORTER SHARE COMMENT (1) PRINT T+

The crowd at Neendakara harbour in Kollam when the boat with the bodies of the two fishermen arrived on Wednesday night.

Bodies brought to Neendakara with Coastal Police escort

TOPICS
 Italian Marines
 India
 Kerala

Two fishermen, who had left for fishing in a mechanised boat from the Neendakara Fishing Harbour here seven days ago, were shot dead in the high seas off Ambalapuzha on Wednesday evening. According to a statement from the coast guard office in Kochi, the fishermen were fired upon mistaking them to be pirates.

The ship from which the fishermen were fired was identified as Erica Leslie and its captain had reported the development to the Coast Guard authorities. The ship was located and ordered to anchor off Kochi for detailed investigations. The fishermen were fired by the security unit of the ship.

The deceased were natives of Kanniyakumari district in Tamil Nadu. They were identified as Jelestin, 45, and Pinta, 22. Jelestin has been residing at Neendakara in the city after his marriage. The bodies were brought to Neendakara at 10.45 p.m. with coastal Police escort.

District Collector P.G. Thomas and senior police officers from the district were present. The boat, St. Antony, is owned by one Freddy, a native of Kollachel also in Tamil Nadu. The boat had gone for hook and line tuna fishing. Mr. Freddy, who was in the boat at the time of the incident, said that the firing took place at 4.30 p.m.

The economic Times. 22 febrero 2012. Disponible en: <http://economictimes.indiatimes.com/news/politics/nation/india-hardens-stand-on-arrest-of-italian-naval-guards/articleshow/11986873.cms>

THE ECONOMIC TIMES Politics and Nation

Search for News, Stock Quotes & NAV's

Home News Markets IPO Personal Finance Mutual Funds Tech Jobs Opinion Features Blogs Slideshows ET NOW ET Speed ET Portraits

Top News | News By Industry | News By Company | Economy | **Politics and Nation** | International | Emerging Businesses | NRI | PSU Press Releases | Other Press Releases | Sports

Market Watch 04:00 PM | 24 Jan
 SENSEX 21,133.56 -240.10
 NIFTY 6,266.75 -78.90
 Gold (MCX) (Rs/10g) 29,517.00 162.00
 USD/INR 62.66 0.72

Login to Track your Investment VIEW MARKET DASHBOARD

You are here: ET Home » News » Politics and Nation

Now get same day delivery* of HP printer cartridges.

To buy, visit www.hpshopping.in

*This offer is valid only in Delhi (NCR), Mumbai, Bangalore.

India hardens stand on arrest of Italian Naval guards

By Sachin Parashar, TNN | 22 Feb, 2012, 08:25AM IST

0 comments | Post a Comment

Tweet 2 | +1 0 | Share | Share More

READ MORE ON » Italian Naval Guards | Giulio Terzi | Fishermen killings | Delhi

Ads by Google

El Fin de la Argentina
 igdigital.com/Fin-de-la-Argentina - Su estilo de vida puede cambiar para siempre. Vea este Video Ahora!

NEW DELHI: Italy rushed its junior foreign minister to India on Tuesday in the face of New Delhi's hardened stand while invoking its own extra-territorial jurisdiction to justify the arrest of the Italian marine security guards accused of killing two Indian fishermen. Asserting that the location of the ship did not matter, official sources said IPC Section 4 ensured that the trial for any crime committed against an Indian national on an Indian vessel can take place on its soil.

Incredible India.org Find what you seek

Ooty, Tamil Nadu

ET SPECIAL: Save precious time tracking your investments

Revista de geopolítica Eurasia. 22 febrero 2012. Disponible en:
www.eurasia-rivista.org/intervista-a-gianandrea-gaiani-sulla-crisi-diplomatica-italo-indiana/13837/



PRIMA GUIDA AL SITO PRESENTAZIONE GERENZA AUTORI ABBONAMENTI DOVE TROVARLA

Asia Meridionale

Intervista a Gianandrea Gaiani sulla crisi diplomatica italo-indiana

India - Italia ::: Stefano Vernole ::: 22 febbraio, 2012

Il nostro redattore Stefano Vernole ha intervistato per "Eurasia" Gianandrea Gaiani.*

Le domande dell'intervistatore sono in grassetto.

Le chiedo innanzitutto un suo parere su come realmente si sarebbero svolti i fatti: chi materialmente ha ucciso i due pescatori indiani? E' plausibile la versione di Nuova Delhi, che ne attribuisce la responsabilità ai due marò italiani?



La verità non è ancora ben definita, non è ancora ben chiara, quindi è difficile poter dare delle risposte complete a questa domanda, però io guardo i riscontri oggettivi: questi pescatori indiani hanno lamentato di essere stati colpiti da raffiche di armi automatiche a due miglia e mezzo dalla costa indiana, dal porto di Kochi, quindi più o meno all'altezza dell'ancoraggio che c'è davanti al porto e che viene usato dalle navi che vi entrano. La nave italiana, la *Enrica Lexia*, si trovava a oltre trenta miglia dalle coste indiane, aveva subito un avvicinamento ostile che poteva far presupporre un'azione pirata quattro ore prima, forse anche di più, intorno a mezzogiorno e mezza, in acque internazionali, al largo quindi; come hanno detto i nostri, questo attacco si è risolto con qualche raffica in mare che ha fatto allontanare il peschereccio. Invece l'attacco di cui parlano i pescatori, che avrebbe provocato i due morti, è avvenuto nelle acque indiane, a due miglia e mezzo, e non trentatré, dalla costa, e soprattutto è avvenuto verso sera, quasi al tramonto; quindi non combacia il luogo e non combacia il posto.

LIBERO Quotidiano.it 22 febrero de 2012. Disponible en:
www.liberoquotidiano.it/news/940751/Monti-sacrifica-i-mar%C3%B2-sull-altare-del-business.html



LIBERO Quotidiano.it

Cerca nel sito... Cerca

Blog Politica Economia Italia Personaggi Esteri Sondaggi Dossier Salute Spettacoli Sport Gallery

Opinioni Lettere al direttore Borsa Regioni Milano Roma Meteo Viaggi Animali Sostenibilità Scienza &...

vedi altri indirizzi www.enogastronomia.liberoquotidiano.it Scopri i segreti enogast...

»Italia

Con i marò Monti fa l'indiano: sacrificati per gli affari

India, i militari in carcere: il governo ha in programma una missione commerciale e non vuol perdere faccia e contratti

Condividi
Facebook
Twitter
LinkedIn
Reddit
StumbleUpon
Comments 32
More
Other

22/02/2012



Qual è il tuo stato d'animo?

Triste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scupito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Allegro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arrabbiato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I marò possono aspettare: di mezzo di sono i contratti. A questi una settimana dell'incidente dell'Enrica Lexia, il governo Monti compie finalmente il primo passo tangibile. La Farnesina ha inviato un'informative alla Procura di Roma, che ha aperto un fascicolo e valuta l'invio di rogatorie. Il ministro degli Esteri Giulio Terzi di Santagata, inoltre, ha spedito in India il sottosegretario con delega agli affari asiatici Staffan De Mistura. Una scelta, quest'ultima, che sulle prime poteva destare qualche perplessità: la faccenda è delicata oltre ogni immaginazione e, specie dopo avere dimostrato riflessi non prontissimi a botta calda, molti si sarebbero aspettati da Monti e dal suo governo un gesto più eclatante, come ad esempio l'invio del ministro in persona.

Diario La Repubblica. 26 de marzo de 2012.

Disponibile en: www.repubblica.it/esteri/2013/03/26/news/forum_repubblica_hindu_i_commenti-55347817/

la Repubblica.it Esteri

Home | Politica | Economia&Finanza | Sport | Spettacoli | Cultura | Motori | Viaggi | D-Repubblica

Repubblica TV | Interviste | Pubblico | Reporter | RSera | Cronaca | **Esteri** | Scienze | Tecnologia | Ambiente | Scuola

ALTRI ARTICOLI DI Esteri

- "Ucraina esasperata, in mano ai radicali. Janukovich ritira subito le leggi"
- Sud Sudan, sciocalli affamano il Paese: in un mese rubate 3700 tonnellate di cibo
- Siria, i negoziati Ginevra 2 a un passo dal fallimento

tiscali: ADSL E TELEFONO COSTANO T

Sei in: Repubblica > Esteri > Caso marò, prove di dialogo ...

Comments 11 | +1 0 | Tweet 2 | Consiglia 53 | Indocna

Caso marò, prove di dialogo Italia-India

"Due grandi democrazie, facciamo chiarezza"

Centinaia di interventi su Repubblica.it e su The Hindu, per discutere insieme dopo l'incidente che ha creato tensioni fra due Paesi da sempre in ottimi rapporti. Uno scambio acceso e vivace nel segno della volontà di spiegare le proprie ragioni, condividere informazioni, sciogliere dubbi

di ALESSIA MANFREDI

Lo leggo dopo

Massimiliano Latorre e Salvatore Gironi (apressp)

IL DIALOGO Italia-India sul caso dei marò è partito forte e chiaro: al forum lanciato da Repubblica e The Hindu per discutere insieme, dopo le tensioni provocate dall'incidente che ha gettato un'ombra pesante fra due paesi da sempre in ottimi rapporti, sono velocemente arrivati centinaia di messaggi sul nostro sito su quello del principale quotidiano indiano partner dell'iniziativa. Uno scambio acceso, vivace. E, al netto di qualche intemperanza, nel segno della volontà di spiegare le proprie ragioni e condividere informazioni sulla vicenda che vede coinvolti i due fuellieri di Marina Salvatore Gironi e Massimiliano Latorre, accusati di aver ucciso in Kerala due pescatori indiani. Un'occasione per sollevare anche dubbi sugli aspetti meno chiari del caso: dove è avvenuto esattamente l'incidente? Di chi è la giurisdizione? Quali trattati internazionali regolano casi

APPROFONDIMENTI

ARTICOLO India, Sonia Gandhi e l'incubo dell'Italia. "Sarà sempre il suo punto debole"

ARTICOLO Caso marò, tutti i punti da chiarire

The Hindu. 18 mayo 2012. Disponibile en: www.thehindu.com/news/national/article3432721.ece

THE HINDU

Home News Opinion Business Sport S & T Features Books In-depth Jobs Cla

NATIONAL > ANDHRA PRADESH KARNATAKA KERALA TAMIL NADU OTHER STATES

NEWS > NATIONAL THIRUVANANTHAPURAM, May 18, 2012

Updated: May 18, 2012 23:07 IST

Italy for steps to ensure fishermen's safety

El Fin de la Argentina - Su estilo de vida puede cambiar para siempre. Vea este Video Ahora!
igdigital.com/Fin-de-la-Argentina

Ads by Google

SPECIAL CORRESPONDENT SHARE · COMMENT (1) · PRINT · T+

A file photo of the Italian oil tanker Enrica Lexie.

The Hindu

Plans special training for military personnel aboard ships

Diario The Hindu. 12 junio 2012
 Disponible en: <http://www.thehindu.com/news/national/article3469466.ece>



Home News Opinion Business Sport S & T Features Books In-depth Jobs Classifi

NATIONAL
ANDHRA PRADESH KARNATAKA KERALA TAMIL NADU OTHER STATES

NEWS » NATIONAL
KOCHI, May 29, 2012

Updated: June 12, 2012 15:54 IST

Shooting occurred practically in Indian waters, marines should face Indian laws: HC

Promo Fibertel 6M Wifi - Contratá Fibertel 6 Megas a \$160 x Mes durante 6 meses! Ingresá aquí.
www.fibertel.com.ar/Promo-6-Megas

Ads by Google

SPECIAL CORRESPONDENT
SHARE · COMMENT (13) · PRINT · T+



Brutal murder can in no way be "masqueraded as discharge of sovereign function"

The Kerala High Court on Tuesday held that the two marines charged with shooting to death two fishermen from onboard an Italian ship off the State coast are liable to be prosecuted for murder in accordance with the provisions of the Indian Penal Code and other laws of the country.

Justice P.S. Gopinathan was dismissing a writ petition filed by Italian Consul-General Giampaolo Cuttilio and marines Massimiliano Latorre and Salvatore Gironé, challenging the first information report filed against the duo. The court also imposed on the accused litigation costs of Rs.1 lakh each.

The court observed that the February 15, 2012 shooting occurred within the contiguous zone (CZ), which also overlaps the exclusive economic zone (EEZ). This position was not disputed by the petitioners. Therefore, it could safely be

Debate Asamblea de Naciones Unidas. 26 septiembre 2012. Disponible en: <http://gadebate.un.org/67/italy>

GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS

General Debate of the 68th Session

[GA Home](#) [Debate Home](#) [UN Journal](#) [Webcast](#) [Photos](#) [Radio](#) [Newscentre](#) [PaperSmart](#) [Past GA Debates](#)

Home » Italy

Italy

H.E. Mr. Mario Monti, Prime Minister

26 September 2012 (67th Session)

Statement: [English](#)



UN Photo / [Download](#)

Statement Summary:

MARIO MONTI, Prime Minister of Italy, said that, in 2011, the financial markets had shown serious new signs of tension, due primarily to the deterioration of public finances. "What we are experiencing is not a recurrent cyclical imbalance; it is the deepest and worst crisis in the history of the European Union." Other crises had threatened the continent in the past, but each time Europeans had found a way to continue down the path on which they embarked more than 50 years ago. He cited, in that respect, Jean Monnet, who wrote that "Europe would be built through crises". Indeed, it was by solving those crises that Europeans had realized how closely integrated their interests were and how interdependent their economies. Today, the world had learned how essential a viable Europe was to tackling global economic and security challenges and how important the euro area was to the recovery of the global economy. "Today, it is clear that 'more Europe' is in the general interest," he said.

Italy had stood by the Arab peoples in their recent quests for justice and democracy, he said. In the past months, it had, both bilaterally and through the European Union, lent concrete support to the new Governments to assist their recovery, set mutually beneficial trade policies and promote stability throughout the region. The ultimate goals of peace and cooperation would only be achieved if all the countries concerned worked together on the basis of mutual respect and a shared sense of purpose. "A culture of dialogue must prevail over confrontation," he said, adding that extremism and intolerance must be isolated and rejected. The Arab Spring had experienced difficulties, yet it had also scored a number of remarkable achievements. "Nothing is easy, yet nothing is impossible."



Previous Sessions

- ▶ [Italy 68th Session](#)
H.E. Mr. Enrico Letta
Prime Minister
- ▶ [Italy 66th Session](#)
H.E. Mr. Franco Frattini
Minister for Foreign Affairs

Flag

China files. 7 novembre 2012. Disponibile en: www.china-files.com/it/link/23029/india-il-caso-enrica-lexie

Español **CHINA FILES** Reports from China **CARATTERI CINESI** Chi siamo Contattaci RSS

RIFORME | TERZO PLENUM | MARÒ, IL LIBRO | OROSCOPO 2013 | DIAOYU | NOTIZIE | SOCIETÀ | CULTURA | STORIE | SINOLOGIE | VIDEO | VIAGGI



UPDATE India - Il caso Enrica Lexie
Matteo Mavale | 07-11-2012 - 13:30:26

Risveglio del caso Enrica Lexie, che vede i due marò italiani Massimiliano Latorre e Salvatore Gironè accusati di omicidio. Dove si trovava la nave al momento della sparatoria, le perizie ufficiali e qual è il problema giurisdizionale sul quale si confrontano India ed Italia da oltre 8 mesi. (UPDATED)

[Tweet](#) 13 [Mi piace](#) 254

18 gennaio 2013 - Update

Questa mattina la Corte suprema indiana ha raggiunto un primo verdetto sul caso dei due marò Salvatore Gironè e Massimiliano Latorre. I giudici hanno dichiarato che l'incidente dallo scorso febbraio "non è avvenuto in acque territoriali indiane" e quindi lo Stato del Kerala "non ha la giurisdizione" per processare i due soldati italiani.

Ma ha anche respinto il ricorso avanzato dalla difesa italiana, indicando che i due marò non possono godere dell'immunità sovrana, eventualità che avrebbe di fatto accordato automaticamente la giurisdizione all'Italia. Inoltre ha precisato che lo Stato centrale (ovvero il governo federale dell'Unione indiana) può esercitare la propria giurisdizione sul caso.

La Corte ha disposto che i due marò siano trasferiti dal Kerala a Nuova Delhi - dove saranno sotto la tutela dell'ambasciata italiana - e saranno liberi di circolare per tutto il territorio indiano. Il trasferimento dei due marò nella capitale indiana, secondo le ultime notizie, dovrebbe già avvenire entro stasera.

Infine, il nodo più importante, la Corte suprema ha stabilito che il Chief Justice of India (il capo della Corte suprema) assieme al governo centrale indiano appunterà nei prossimi giorni una **Corte speciale** che dovrà prima di tutto **decidere chi avrà la giurisdizione**, se l'Italia o l'India, ed eventualmente, nel caso venga affidata all'India, procedere ad istituire il processo che vede accusati i due marò di omicidio.

La stampa. 20 dicembre 2012. Disponibile en: <http://www.lastampa.it/2012/12/20/esteri/permesso-ai-marò-a-casa-per-natale-il-via-libera-dalla-corte-del-kerala-SNNJdnDPYxppbyLqAou3M/pagina.html?exp=1>

LA STAMPA ESTERI

TORINO - CUNEO - AOSTA - ASTI - NOVARA - VCO - VERCELLI - BIELLA - ALESSANDRIA - SAVONA - IMPERIA

ATTUALITÀ | OPINIONI | ECONOMIA | SPORT | TORINO | CULTURA | SPETTACOLI | COSTUME | MOTORI | DO

HOME | POLITICA | ESTERI | CRONACHE | TECNOLOGIA | TUTTOGREEN | LAZAMPA | I TUOI DIRITTI | DI

Lavora da casa e Guadagno **€3.000 in 21**

[Tweet](#) 36 [G+](#) 0 [Indoona](#) [Print](#) [RSS](#)

ESTERI
20/12/2012 - I DUE MILITARI IN PRIGIONE DA FEBBRAIO

Permesso ai marò: a casa per Natale All'India garanzia di 826 mila euro

Il via libera dalla Corte del Kerala: resteranno in Italia due settimane
Napolitano: "Processo in patria".
La moglie di Latorre: sono felice

KOCHI (INDIA)
I due marò trattenuti da 10 mesi in India potranno festeggiare il Natale a casa insieme alle loro famiglie. L'Alta Corte del Kerala ha accolto la richiesta di Salvatore Gironè e Massimiliano Latorre e concesso loro un permesso speciale di 15 giorni per tornare in Italia, ma con l'obbligo di rientrare entro il 10 gennaio nello Stato del Kollam. Li dovranno attendere la sentenza della Corte suprema di New Delhi sulla giurisdizione del loro caso, contesa tra India e Italia.



Massimiliano Latorre (sinistra) e Salvatore Gironè

- Marò, dieci mesi di braccio di ferro tra l'Italia e l'India
- Marò, risultato all'ultimo minuto Kochi teme che non tornino FRANCESCO SEMPRINI

Corriere della sera 22 dicembre 2012. Disponibile en: http://roma.corriere.it/roma/notizie/cronaca/12_dicembre_22/maro-tornano-roma-italia-natale-india-2113273635118.shtml

CORRIERE DELLA SERA
Roma / Cronaca

Home Cronaca Politica Video Tempo libero Cultura Sport Agenda

ITINERARI SULLA NEVE SCOPRI

» Corriere Della Sera > Roma > I Marò A Roma: «Finalmente Aria Di Casa» Napolitano Li Riceve Al Quirinale

ACCUSATI DELL'OMICIDIO DI DUE PESCATORI IN INDIA

I marò a Roma: «Finalmente aria di casa» Napolitano li riceve al Quirinale

Per i due sottufficiali licenza per Natale. Cauzione da 826mila euro. Terzi: «Passo significativo verso il rientro definitivo»

Immagini Rai News CORRIERE TV

BBC. 22 febrero 2013. Disponibile en: www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-21543921

BBC News Sport Weather Capital Future Shop

NEWS INDIA

Home UK Africa Asia Europe Latin America Mid-East US & Canada Business Health Sci/Environm

China India

22 February 2013 Last updated at 07:27 GMT

India court allows Italian marines to go home to vote

India's Supreme Court has allowed two Italian marines, charged with the murder of two Indian fishermen, to travel home to vote in the forthcoming elections there.

The court ruled that Massimiliano Latorre and Salvatore Girone must return to India after four weeks.

Last month, the court rejected a bid by the Italian government to transfer their case to Italy.

The jailing of the marines has led to a diplomatic row between India and Italy.

The Italians are accused of shooting the fishermen dead last February after allegedly mistaking them for pirates.

At the time the marines were guarding an Italian oil tanker off India's south-western coast.

The two marines were allowed to go home during Christmas for two weeks

Related Stories

- Italian marines' trial 'in India'
- Italy naval guards 'can go home'
- Italy deal over Indian ..

lpost.it. 14 marzo 2013 Disponibile en: www.ilpost.it/2013/03/14/lindia-ha-vietato-allambasciatore-italiano-di-lasciare-il-paese/



— MONDO
L'India ha vietato all'ambasciatore italiano di lasciare il paese

Aveva assicurato alla Corte Suprema che i due marinai accusati di omicidio sarebbero tornati, ora dovrà testimoniare entro il 18 marzo

14 marzo 2013

Condividi 454 Tweet 58 +1 2

La Corte Suprema dell'India **ha vietato** all'ambasciatore italiano, Daniele Mancini, di lasciare il paese. La Corte gli ha chiesto di testimoniare entro il 18 marzo relativamente alla decisione del governo italiano di non rimandare in India i due marinai, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, accusati dell'omicidio di due pescatori dallo stato del Kerala. La Corte aveva concesso ai due marinai una licenza per permettere loro di tornare in Italia per votare, dietro la garanzia del governo italiano che aveva promesso di farli tornare in India. L'ambasciatore Mancini aveva personalmente assicurato alla Corte che i due sarebbero tornati in India entro il 22 marzo.

Mercoledì 13 marzo il primo ministro indiano, Manmohan Singh, **aveva tenuto un pesantissimo discorso** al Parlamento, dicendo che la decisione italiana era «inaccettabile» e avrebbe «comportato delle conseguenze». Il procuratore generale indiano ha detto che la decisione italiana «è un gravissimo sgarbo nei confronti della più alta corte del paese, e il governo è per questo estremamente preoccupato». La stampa indiana da giorni **critica la decisione del governo italiano** e chiede a quello indiano di farsi rispettare nella comunità internazionale.

La Stampa. 18 marzo 2013. Disponibile en: www.lastampa.it/2013/03/18/esteri/marò-l-ambasciatore-italiano-ancora-bloccato-in-india-sJivK6O74j8GUChj9mRtnL/pagina.html

Consiglia 231 Tweet 20 +1 21 indoono

ESTERI
 18/03/2013
Marò, tolta l'immunità all'ambasciatore italiano

La sentenza della Corte Suprema: esteso il divieto di lasciare l'India. Prossima udienza fissata il 2 aprile Terzi: violata Convenzione di Vienna

Niente immunità per l'ambasciatore italiano in India. La Corte Suprema indiana ha usato oggi a New Delhi le maniere forti nei confronti di Daniele Mancini, mettendone nuovamente in discussione il diritto ad una piena immunità diplomatica per il non rispetto di una dichiarazione giurata presentata a sostegno della richiesta di permesso per i marò. Come conseguenza di questo ha confermato - ed esteso «fino a nuovo ordine» - la limitazione posta giorni fa nei confronti del diplomatico italiano di non



Massimiliano Latorre e Salvatore Girone
 - Convenzione di Vienna, come funziona l'immunità
 - Marò in India, bufera in Italia "Siamo militari, si va avanti"

Al Jazeera. 19 marzo 2013. Disponible en: www.aljazeera.com/news/asia/2013/03/20133196319681538.html



"There is little hope, but we will not stop"
 Egyptian youth reflect on the anniversary of the 2011 revolt with disappointment

News Shows In Depth Opinion Human Rights Video Blogs Sport Investigative Weather Watch Live

Africa Americas Asia Pacific Central & South Asia Europe Middle East

LATEST Ukraine

CENTRAL & SOUTH ASIA

Italy and India diplomatic row escalates

Rome accuses New Delhi of violating laws on diplomatic immunity after ambassador is prevented from leaving the country.

Last Modified: 19 Mar 2013 16:33

Facebook 122 Twitter 141 Google+ 0



The marines are accused of shooting dead two fishermen off India's southwest coast in February last year. [Reuters]

Italy has accused India of violating laws on diplomatic immunity by preventing its ambassador from leaving the country, in an escalating dispute over two marines who skipped bail while on trial for murder in New Delhi.

Chief Justice Altamas Kabir, India's top judge, said on Monday that Italy's ambassador Daniele Mancini had forfeited his diplomatic immunity over his role in securing the release of the pair who were accused of killing two Indian fishermen.

However, the foreign ministry in Rome said India was breaking diplomatic conventions by ordering the envoy to stay in the country until the next hearing of the case on April 2.

The Supreme Court's decision to prevent an ambassador from leaving the country without its approval

RELATED



India warns of souring relations with Italy
 PM Manmohan Singh says refusal by Italy to send back marines wanted for killing Indian fishermen could strain relations (15-Mar-2013)

TOP NEWS

- Brakimi: Syria rivals to meet in same room
- Cairo rocked by deadly bomb attacks
- Ukraine's president offers concessions
- India's top court orders probe into gang rape
- UN says 140,000 fled violence in Iraq's Anbar

CENTRAL & SOUTH ASIA

- Pakistan sentences man to death for blasphemy
- Afghan bomber targets vice president hopeful
- Pakistan's Musharraf trial delayed again
- Pakistani Shia and protest over bus blast
- Nepal takes step towards new constitution

BBC News. 22 marzo 2013. Disponible en: www.bbc.co.uk/news/world-europe-21889998



BBC News Sport Weather Capital Future Shop

NEWS EUROPE

Home UK Africa Asia Europe Latin America Mid-East US & Canada Business Health SciEnvironm

22 March 2013 Last updated at 14:26 GMT

Share Facebook Twitter Email Print

Italy-Indian row: Marines return to India for trial



Italy at one point argued that the marines should be tried in their homeland rather than in India

Two Italian marines accused of killing two Indian fishermen have returned to Delhi for trial, Indian officials have said, as diplomatic tensions ease.

Massimiliano Latorre and Salvatore Girone landed in an Italian military plane, accompanied by Deputy Foreign Minister Staffan de Mistura.

India had allowed them to travel to Italy to vote in last month's election.

When they failed to return, India's Supreme Court ruled Italy's ambassador was barred from leaving the country.

Related Stories

- Scarred survivors
- India 'embarrassed'
- Italy condemns India 'violation'

Euronews. 26 marzo 2013. Disponible en: <http://es.euronews.com/2013/03/26/dimision-del-ministro-de-exteriores-italiano-giulio-terzi/>

The screenshot shows the Euronews website interface. At the top, there is a navigation bar with categories: NOTICIAS, NOTICIAS EUROPEAS, BUSINESS, REPORTAJES, DEPORTES, and CULTURA. Below this, there are regional links: África, América, Asia, Europa, and Oriente Medio, along with a search box. The main content area features the headline "Dimite el ministro de Exteriores italiano por la crisis diplomática con la India" dated 26/03/13 16:34 CET. Below the headline is a video player showing a man in a suit and glasses, likely the Italian Foreign Minister Giulio Terzi.

India real time. 3 abril 2013. Disponible en: <http://blogs.wsj.com/indiarealtime/2013/04/04/colosseum-goes-dark-for-marines/>

The screenshot shows a blog post from The Wall Street Journal India Real Time. The header includes "THE WALL STREET JOURNAL | INDIA" and "INDIA REAL TIME" with the tagline "The daily pulse of the world's largest democracy". Navigation links include "PREVIOUS", "News Digest", "Politics", "Economy & Business", "South Asia", and "Technology". There are also "HOT TOPICS" like Monsoon, Festivals, New Delhi, Mumbai, Bangalore, and Chennai. The article title is "Colosseum Goes Dark for Marines" dated April 4, 2013, 10:53 AM. It has 6 comments and is by Margherita Stancati. Social media sharing icons for Email, Print, Facebook, Twitter, and LinkedIn are visible.



Rome's Colosseum on April 3, 2013.

One of Italy's most iconic buildings – Rome's Colosseum – went dark Wednesday night in solidarity with two Italian marines who face murder charges in India.

As crowds gathered, an image of the two marines and of the Italian flag was projected on the monument.

The Hindu. 30 noviembre 2013. Disponible en: www.thehindu.com/news/national/india-ruled-out-death-penalty-for-marines-says-italy/article5408995.ece

THE HINDU

Home News Opinion Business Sport S&T Features Books In-depth Jobs Classifieds

NATIONAL ANDHRA PRADESH KARNATAKA KERALA TAMIL NADU OTHER STATES

NEWS » NATIONAL ROME, November 30, 2013

Updated: November 30, 2013 23:40 IST

India ruled out death penalty for marines, says Italy

Plan Nacional Peugeot - Tend tu 208 0 Km en cuotas 0% Interés. Consultanos aquí. peugeotplannacional.com.ar

Ads by Google

PTI SHARE · COMMENT · PRINT · T+

TOPICS

- Italian Marines Issue
- crime, law and justice
- crime
- international law

India has ruled out death penalty for two Italian marines facing trial for murdering two Indian fishermen, Italian Foreign Minister Emma Bonino said amid reports that the Indian investigators have sought capital punishment for the duo.

Citing a statement by the Ministry of External Affairs (MEA), Ms. Bonino said the Indian government made it clear that the marines — Massimiliano Latorre and Salvatore Gironne — would not face the death penalty over the killings.

“There was a formal statement [Thursday] by Foreign Ministry Spokesman Syed Akbaruddin who answered an ANSA question and recalled that Foreign Minister Salman Kurshid ruled out the death penalty,” Ms. Bonino was quoted as saying by the ANSA news agency.

During the briefing in New Delhi, Mr. Akbaruddin had said, “...if you would like to know the government of India’s position on this, I think you should refer to the statement made on the floor of Parliament on 22nd March, 2013 by the External Affairs Minister.

The Hindu. 28 diciembre 2013. Disponible en: www.thehindu.com/opinion/lead/why-diplomatic-immunity-matters/article5508963.ece

THE HINDU

Home News Opinion Business Sport S&T Features Books In-depth Jobs Classifieds

BLOGS CARTOON COLUMNS EDITORIAL INTERVIEW LEAD LETTERS OP-ED OPEN PAGE READER

OPINION » LEAD December 28, 2013

Updated: December 28, 2013 00:32 IST

Why diplomatic immunity matters

Iran Media Focus - Stay Up to date on Iran News- Politics, Human Rights, Nuclear iranmediafocus.com

Ads by Google

PRAVEEN SWAMI SHARE · COMMENT (67) · PRINT · T+

TOPICS

- World
- USA
- politics
- diplomacy

The Khobragade case is not about hurt national pride. There is a principle at stake here, and that makes New Delhi’s rare display of spine a welcome sight

He left the police station laughing, an hour after he had been detained on 15 counts of assault and rape, one afternoon in 1981. New York resident Carol Holmes had that day spotted the smartly dressed man who had beaten and raped her at her apartment, walking down a Manhattan street. The police first exulted that they had found a man they believed was responsible for multiple crimes. Then they realised they could do nothing about it. Manual Aryee, 19, was the son of a diplomat at Ghana’s Embassy, and therefore protected by diplomatic immunity.

“For all I know,” Ms. Holmes told *People* magazine, describing Mr. Aryee’s release, “he could have been going to a French restaurant for dinner.”

Indian diplomat Devyani Khobragade’s incarceration in New York has divided opinion sharply in India and abroad. To some, she is an emblem of hurt national pride; to others, a callous exploiter. Her former maid, Sangeeta Richard, has been cast as both a Green Card-seeking operator and as a victim of India’s notoriously arrogant elite. As in every similar conflict, the diplomat and the maid have a story to tell — and will do so in a court of law.

These questions, though important, are also irrelevant to the diplomatic issues involved. New Delhi’s retaliatory actions against U.S. diplomats in India — a rare display of spine — are a necessary defence of a critical principle in relations between nation-states.

Huffington Post. 22 enero 2014. Disponible en: www.huffingtonpost.it/2014/01/13/maro-giulio-terzi-di-santagata_n_4587211.html?utm_hp_ref=italy

22 gennaio 2014
L'HUFFINGTON POST
 IN COLLABORAZIONE CON IL Gruppo Espre

Stazione: IT+

HOME POLITICA ECONOMIA CRONACA ESTERI CULTURE TECH

diario - Paesi - Gli volere - Salute - Fotografia - People - Motor - Viaggi - Terza metrica - Moda - Social network

"Accanimento odioso ma avanti per le riforme"
 "Welcome, signore, lo my palazzo" (FOTO)

Marò, Giulio Terzi di Sant'Agata: "Sul governo forti pressioni da gruppi commerciali per farli tornare in India"

L'Huffington Post | Pubblicato: 13/01/2014 03:50 CET | Aggiornato: 13/01/2014 14:03 CET

953 54 12 0 17

RICEVI AVVISI:
 SOSTRIZIONE E POSTAZIONE AVVISI
 SOTTO SCRIVI

GGU: Giulio Terzi, Massimiliano Latorre, Massimiliano Latorre e Salvatore Girona, Salvatore Girona, Esteri, Giulio Terzi Di Sant'Agata, Giulio Terzi Marò, Marò, Marò in India, Marò Trebanut, Marò Trebanut in India, Salvatore Girona-Massimiliano Latorre, Notizie

Salvatore Girona e Massimiliano Latorre "non dovevano essere rispediti in India senza l'assicurazione che non rischiavano la pena di morte". Se al momento dei fatti il governo italiano li ha rimandati lì è anche per "forti pressioni di gruppi economici". Lo afferma l'ex ministro degli Esteri Giulio Terzi di Sant'Agata, che in un'intervista al *Tempo* racconta la sua verità sul caso dei due fuorilegge di marina bloccati in India.

"Posso dire che in quei giorni drammatici ci sono state forti pressioni di gruppi economici sul governo, che in quel momento stava trattando Girona e Latorre in Italia, perché rivedesse le sue posizioni", spiega l'ex ministro. "Non mi spingo a dire che qualcuno abbia detto: ridateglieli. Ma ci fu un forte invito al governo perché

Noticia en google news. 23 noviembre 2008. Disponible en: www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5jD2yX2cM0WvGTZv7y3i4wfy8JioA

El secuestro del 'Sirius Star' despierta el fantasma del terrorismo marítimo

(AFP) - 23/11/2008

PARÍS (AFP) — Efectuada con una facilidad desconcertante, la captura en alta mar del superpetrolero saudí 'Sirius Star' por piratas somalíes despertó el fantasma del terrorismo marítimo y recordó la vulnerabilidad de la marina mercante.

En sólo 16 minutos, un puñado de piratas armados con fusiles Kalashnikov y rudimentarios lanzacohetes RPG-7 consiguió, el 15 de noviembre, apoderarse de un gigante de 330 metros de eslora cargado con 300.000 toneladas de crudo, estimado en 100 millones de dólares. Desde el martes, el 'Sirius Star' está anclado en el puerto somalí de Harardhere, plaza fuerte de los piratas.

"El caso del 'Sirius Star' es inquietante", destaca Laurent Galy, profesor en la Escuela de la Marina Mercante de Nantes (ENMMN), en Francia. Para este experto en seguridad marítima, ese secuestro "demuestra lo fácil que es hacer ese tipo de acciones".

El gobierno de Yibuti ha asimilado los actos de piratería en la vecina Somalia a una "nueva forma de terrorismo" y Arabia Saudí los ve como "un demonio que hay que erradicar, al igual que el terrorismo".

"Para un barco de largo recorrido, hay cinco puntos de paso casi obligado en el mundo: Gibraltar, Suez, Panamá, el estrecho de Malaca y el de Ormuz, por el que transita el grueso de la flota petrolera", añade Galy. "Atacar uno de ellos implicaría perturbar gravemente el transporte marítimo, que garantiza el 80% de los intercambios mundiales de mercancías", agrega.

No obstante, destaca el experto, "aunque el modus operandi de los terroristas puede parecerse al de los piratas, los objetivos no son los mismos. El pirata considera el barco y su tripulación como una mercancía, una moneda de cambio para una especie de negociación comercial, mientras que el terrorista puede decidir barenarlo o destruirlo".

En un estudio publicado este año (La dimensión marítima de la seguridad internacional), la Rand Corporation, céntrico centro de investigación estratégica estadounidense, asegura que no hay "por el momento ninguna prueba tangible" de vínculos entre piratería y terrorismo, cuyos "objetivos siguen siendo fundamentalmente distintos".

Destinado a la fuerza aérea estadounidense, el estudio advierte, no obstante, sobre unas "informaciones recurrentes que hablan de extremistas políticos que embarcan en navíos en el sureste asiático para aprender a pilotarlos y repetir en el mar los atentados del 11 de septiembre".

AFP

Photo 1 of 2

El superpetrolero saudí 'MV Sirius Star', anclado ante la costa de Somalia

Mapa

Belgique (Belgium) Letzba (Lithuania) Paris France GeoBasis-DE/BFG (©2008) Google

El País internacional. 24 noviembre 2008. Disponible en: http://internacional.elpais.com/internacional/2008/11/24/actualidad/1227481209_850215.html

EL PAÍS INTERNACIONAL

EUROPA EE.UU. MÉXICO AMÉRICA LATINA ORIENTE PRÓXIMO ASIA ÁFRICA BLOGS CORRESPONSALES TITULARES

ESTAPASANDO Alentados en El Cairo Chinales Constitución Túnez Protestas en Ucrania Irán apertura François Hollande MÁS TEMAS

Los secuestradores del petrolero rebajan el rescate a 15 millones de dólares

■ Irán se plantea tomar por la fuerza un carguero secuestrado la semana pasada

ELPAÍS.COM / REUTERS | Madrid / Megadisco | 24 NOV 2008 - 09:11 CET

Archivado en: Piratería Delitos Sucesos Justicia

Los piratas que asombraron al mundo secuestrando uno de los mayores petroleros del planeta con apenas unas lanchas y unos lanzagranadas en la madrugada del pasado domingo 15 han rebajado su petición de rescate de 25 millones de dólares a 15 millones, según ha informado el portavoz islamista Abdirahim Issa Adow citando a socios de los secuestradores.

El superpetrolero saudí *Sirius Star*, con una carga de barriles de crudo valorada en 100 millones de dólares y una tripulación de 25 marinos de varias nacionalidades, fue abordado a unos 700 kilómetros al sur este de la costa somalí, una distancia inusualmente lejos de la costa para este tipo de golpes. La OTAN, que cuenta con unos nueve barcos en la zona, ha descartado el uso de la fuerza para liberar el buque. Una fragata india desplegada en la zona hundió el barco nodriza que los piratas emplearon para coordinar el ataque.

El petrolero fue visto por última vez la semana pasada en la costa del norte de Somalia en la región semi autónoma de Puntlandia, entidad formalmente dentro del estado somalí que actúa con independencia. Los islamistas lanzaron un ataque el sábado pasado sobre la ciudad de Harardheere, donde, al parecer, se encuentra el petrolero. "Los intermediarios han dado un precio de 15 millones de dólares por el petrolero saudí. Esa es la cuestión en este momento", ha señalado Adow.

MÁS INFORMACIÓN

- GRÁFICO Piratería en Somalia
- Los piratas dan su golpe más audaz
- Los ataques colaterales de los ataques piratas para la economía mundial
- Capitanes del terror y el lujo

beruby
Empieza tu día ahorrando

The Guardian. 9 enero 2009. Disponible en: www.theguardian.com/world/2009/jan/09/sirius-star-released-somali-pirates-ransom

theguardian

News Sport Comment Culture Business Money Life & style

News World news Piracy at sea

Hijacked Saudi oil tanker released after ransom dropped by parachute

Regional maritime group confirms release of vessel by Somali pirates reportedly paid \$3m in ransom

Xan Rice in Nairobi
theguardian.com, Friday 9 January 2009 17.20 GMT

The Saudi supertanker seized by Somali pirates in the world's biggest ever hijacking has been freed following a reported ransom payment of \$3m. Last night the US navy released a photo showing a small package apparently containing the ransom parachuting to the deck of the *Sirius Star* from a small aircraft.

The *Sirius Star*, which was carrying 2m barrels of oil when it was captured on November 15, sailed from the pirate lair of Harardheere on Somalia's eastern coast today.

Two Britons – chief engineer Peter French, from County Durham, and second officer James Grady, from Renfrewshire – are among the crew of 25 who were all reported to be unharmed.

"All our people have now left the *Sirius Star*. The ship is free, the crew is free," Mohamed Said, one of the pirate leaders, told Agence France-Presse by telephone.

"There were last-minute problems but now everything is over."

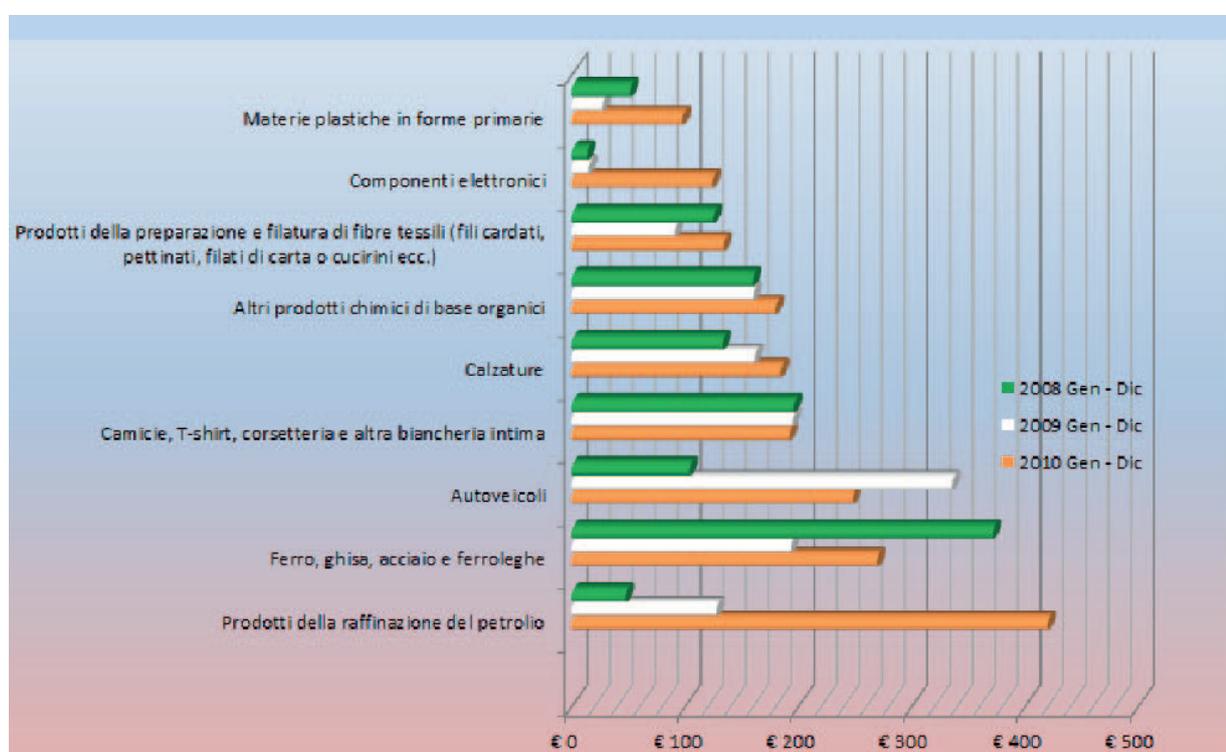
A parachute apparently containing the \$3m ransom floats down to the hijacked *Sirius Star*. Photograph: David

Anexo VI: Gráficos intercambio comercial bilateral Italia-India

Las variaciones en el intercambio comercial entre Italia e India entre 2011-2010 y los principales productos importados en Italia:

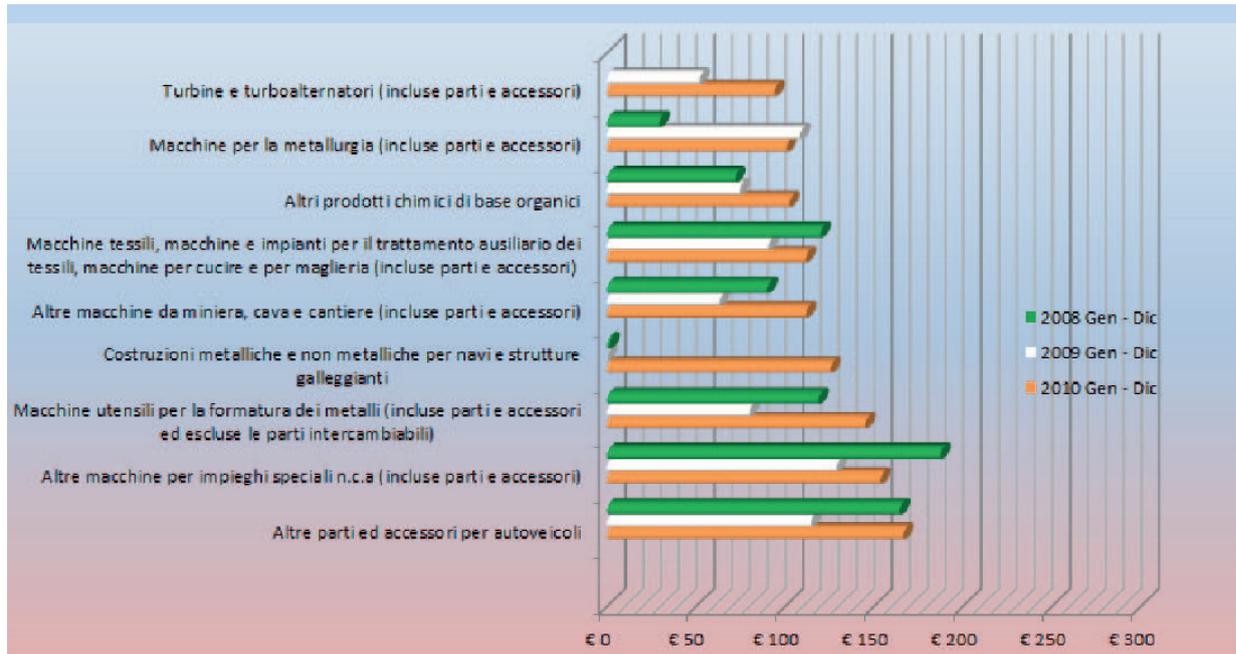
Intercambio Italia - India	Variaciones %	2011 Ene - Dic	2010 Ene - Dic
Exportaciones	51,50	€ 5.133.701.057,00	€ 3.388.595.605,00
Importaciones	74,40	€ 6.646.124.922,00	€ 3.810.880.018,00

Intercambio Italia - India	2011 Ene - Dic	2010 Ene - Dic	2009 Ene - Dic
Exportaciones	€ 5.133.701.057,00	€ 3.388.595.605,00	€ 2.750.251.581,00
Importaciones	€ 6.646.124.922,00	€ 3.810.880.018,00	€ 2.906.902.387,00

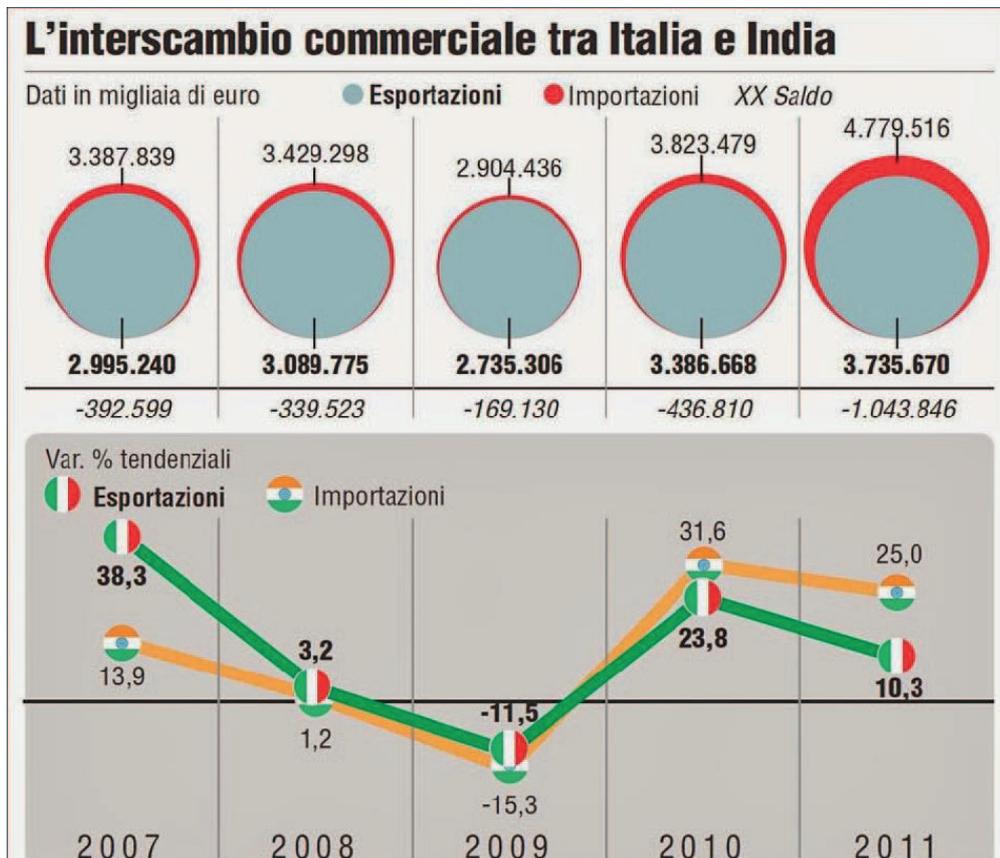


Fuente: Elaborado por el Centro informativo de la Cámaras de comercio italianas para la internacionalización de las empresas en base a datos del centro estadístico del comercio externo italiano, ISTAT. Disponible en: www.mercati confronto.it/index.php?option=com_schedepaese&task=scheda_paese&articles=26362|26363&interscambio=3&pa&Itemid=3345

Principales productos exportados de Italia hacia India:



Fuente: Elaborado por el Centro informativo de la Cámaras de comercio italianas para la internacionalización de las empresas en base a datos del centro estadístico del comercio externo italiano, ISTAT. Disponible en: www.mercatiacconfronto.it/index.php?option=com_schedepaese&task=scheda_paese&articles=26362|26363&interscambio=3&pa&Itemid=3345



Fuente: Agencia para la promoción al exterior y la internacionalización de las empresas italianas, el ICE. Se detallan los intercambios comerciales entre Italia e India desde 2007 al 2011. Disponible en: <http://actea.ice.it/ide.aspx>

