

El caso "ARA *Libertad*"*

Alejandro Kenny**

La fragata ARA *Libertad* contribuyó a dejar claro y explícito el concepto y el alcance de la inmunidad soberana de los buques de guerra y su corolario, que no es otro que el fortalecimiento del concepto de *libertad de navegación*, que la misma Convención del Mar prescribe.

Sumario: 1. La situación. 2. Los foros internacionales. 3. El fallo.

El 2 de octubre de 2012, un juez de Ghana –aplicando las normas de su país– resolvió la detención de la fragata ARA *Libertad* en el puerto de Tema.

1. La situación

El 2 de octubre de 2012, la fragata ARA *Libertad*, buque escuela de la Armada Argentina, quedó detenida por un juez de Ghana en el puerto de Tema, donde había arribado llevando los cadetes del último año de la Escuela Naval en su viaje de instrucción. Mediante una sentencia de 20 páginas, que aparentemente no tenía fisuras, el juez ni siquiera cuestionó la condición de buque de guerra de la fragata, pero su interpretación hacía relativizar la inmunidad en estas circunstancias. El Gobierno argentino, al verificar que el Poder Ejecutivo de Ghana no podía influir sobre las decisiones de la justicia ghanesa y que no era un tema que pudiera ser tratado por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, recurrió al Tribunal del Mar, con sede en Hamburgo. Y esta fue una acertada decisión.

2. Los foros internacionales

En el Tribunal del Mar –constituido en 1996 como instancia para recurrir ante controversias derivadas de la aplicación de la

* Publicado en la *Revista de la Escuela Superior de Guerra Conjunta*, 14/6/2013.

** Ver nota extendida en p. 251.

Convención del Mar de 1982– se estableció el caso "ARA Libertad" (Argentina versus Ghana), siendo el último de los veinte casos que, hasta el momento, había ventilado el tribunal.

Aunque era esperanzador que Ghana y la Argentina fueran países signatarios, no había garantías de éxito. ¿Por qué el tema no era sencillo? Después de infructuosas tratativas diplomáticas, el 30 de octubre de 2012, la Argentina informó a Ghana que recurriría al Tribunal del Mar. El 14 de noviembre, nuestro país presentó el pedido de medidas cautelares. En primer lugar, el tribunal debía admitir que tenía jurisdicción sobre el caso, pero los fuertes argumentos de Ghana, expresados por su consejero legal –perteneciente a uno de los mejores bufetes de abogados de Londres–, procuraban que el tribunal se excusara. Los representantes argentinos, a su vez, argumentaron que la inmunidad soberana de los buques de guerra debía ser reconocida incluso en las aguas interiores de un Estado. La norma atinente a la inmunidad de buques de guerra, al estar establecida en la Convención del Mar,¹ dentro de la Parte II "Mar territorial y zona contigua", parecía dar la razón a Ghana, pero el tribunal admitió *prima facie* su jurisdicción e interpretó debidamente, dando prevalencia al reconocimiento consuetudinario a la inmunidad soberana de los buques de guerra, recogida por el artículo 32 de la Convención, que no excluye las aguas interiores.²

3. El fallo

El fallo del 15 de diciembre de 2012 dictó, como medida cautelar, la liberación de la fragata sin condiciones. Quedó pendiente el arbitraje, pero, en este caso, curiosamente, la medida cautelar es más importante que la resolución del fondo de la controversia.

Este fallo es verdaderamente histórico por varias razones. En primer lugar, es un caso resuelto por unanimidad de sus veintidós jueces que otorgan la medida cautelar, tal y como fue requerida por una de las partes.³ Ésto ha sido inédito en el Tribunal del Mar. Incluso, hasta el juez ad hoc de Ghana de este tribunal falló en consonancia. Por otra parte, el fallo constituye un antecedente doctrinario que fortalece, en forma general, el concepto de la inmunidad soberana de los buques de gue-

1. Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, Parte II, Sección 1, Subsección C, artículo 32: "Inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado operados con fines no comerciales".

2. Naciones Unidas, Tribunal Internacional del Derecho del Mar, "The 'Ara Libertad' case (Argentina v. Ghana)". Lista de casos 20, pedido de medidas cautelares, fallo en idioma inglés y francés del 15/12/1982, Hamburgo, Alemania, apartado 37: "Considering that therefore the Tribunal, before prescribing provisional measures under article 290, paragraph 5, of the Convention, must satisfy itself that *prima facie* the Annex VII arbitral tribunal would have jurisdiction"; 94: "Considering that a warship is an expression of the sovereignty of the State whose flag it flies" y 95: "Considering that, in accordance with general international law, a warship enjoys immunity, including in internal waters, and that is not disputed by Ghana...".

3. Naciones Unidas, Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ob. cit. (cfr. nota 2), apartado 108.

rra. Esto trae aparejado que ha quedado plasmado el reconocimiento internacional de la inmunidad soberana de la fragata *ARA Libertad* en su condición de buque de guerra, pero las armadas tienen un rol adicional que a veces es soslayado.

Una armada como la de la República Argentina debe velar, con su presencia en el mar, por la libertad de navegación. Esto es así porque, desde el Cono Sur, somos un país de confín y estamos estrechamente vinculados con el mar, una prolífica fuente de recursos que debe resguardar un hemisferio marítimo por excelencia. La presencia en el mar da lugar al ejercicio de un derecho, que constituye una de las mejores formas para hacer que éste sea reconocido. Y la fragata, a pesar de que no cumplió integralmente su misión previa, vinculada al entrenamiento de jóvenes marinos, logró, con todo lo sucedido, otra todavía más trascendente en términos históricos: contribuyó a dejar claro y explícito el concepto y el alcance de la inmunidad soberana de los buques de guerra y su corolario, que no es otro que el fortalecimiento del concepto de *libertad de navegación*, que la misma Convención del Mar prescribe a través del derecho de paso inocente en el mar territorial, derecho de paso en tránsito y de paso inocente en los estrechos utilizados para la navegación internacional, derecho de paso inocente y de paso por las vías marítimas archipelágicas y libertad de navegación en la zona económica exclusiva y alta mar.⁴

La causa eficiente de la liberación fue el resultado del serio trabajo emprendido por un equipo verdaderamente profesional de nuestra Cancillería, que permitió que la orden de detención fuera revocada por una instancia internacional.

Por ende, merced al fallo que estableció la liberación de la *Libertad*, su presencia futura en el mar y en cualquier puerto del mundo no puede ser cuestionada.

Nota extendida

** Contralmirante (RE), licenciado en Sistemas Navales, realizó el curso de la Escuela de Guerra Naval de los EUA. Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad de Belgrano y master en Administración de la Universidad Salve Regina. Miembro consejero del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI) e integrante del Instituto de Seguridad y Asuntos Estratégicos (ISIAE) y del Comité Malvinas de dicho consejo. Ha escrito artículos y dictado conferencias sobre Estrategia, Estrategia Operacional, Seguridad Internacional, Protección Marítima, Derecho de los Conflictos Armados y Convención del Mar. Actualmente es consultor, perito naval en navegación marítima, fluvial y comunicaciones, profesor de Estrategia Operacional en la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas y de Operaciones de Submarinos e Introducción a la Estrategia Operacional en la Escuela de Guerra Naval.

4. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, artículos 17, 38, 45, 52, 53, 58 y 87.