

ENSAYOS

El trato nacional a los buques de la Alianza del Pacífico: Una perspectiva desde el derecho del mar

*National treatment to vessels of the Pacific Alliance:
A perspective from the law of the sea*

Felipe Tagle Ramírez 

Investigador independiente, Chile

RESUMEN: El Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico establece una obligación de otorgar trato nacional a los buques de las partes. Este trabajo describe cómo dicha obligación resulta consistente con los deberes de las partes derivados del régimen de nacionalidad de los buques conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, y cómo el otorgamiento del referido trato no supone la existencia previa de una obligación internacional de dar acceso a los buques extranjeros en los puertos nacionales.

PALABRAS CLAVE: comercio, CONVEMAR, derecho internacional, puerto, nacionalidad.

ABSTRACT: The additional Protocol to the Pacific Alliance Framework Agreement sets out an obligation to grant national treatment to the vessels of the parties. This work describes how such an obligation is consistent with the obligations arising from the regime of nationality under the United Nations Convention of the Law of the Sea, and how the granting of such treatment does not imply the prior existence of an obligation of providing access to foreign vessels in national ports.

KEYWORDS: trade, UNCLOS, international law, port, nationality.

Introducción

El Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, de 10 de febrero de 2014 (Protocolo Adicional AP), es un acuerdo regional preferencial que, sobre la base del artículo XXIV del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y el artículo V del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS), ambos de la Organización Mundial del Comercio (OMC), establece una zona de libre comercio entre Chile, Perú, Colombia y México en el contexto de la Alianza del Pacífico (AP). Como todo tratado internacional, este protocolo debe ser aplicado e interpretado conforme a sus propias normas, pero también según el derecho internacional, y de ahí la importancia de relacionar con este último aquellas nociones del derecho del mar que se contemplan en materia de servicios marítimos.

Dentro de sus diferentes capítulos, el Protocolo Adicional AP incluye el Capítulo 12, sobre servicios marítimos, cuyo artículo 12.4 establece la obligación de otorgar el estándar de trato nacional (TN) entre las partes, en los siguientes términos:

Una parte concederá en sus puertos a los buques de otra parte, un trato no menos favorable que el que otorgue a sus propios buques con respecto al libre acceso, permanencia y salida de los puertos, el uso de las facilidades portuarias y todas las facilidades garantizadas por este en conexión con las operaciones comerciales y de navegación, para los buques, su tripulación y carga. Esta disposición también aplicará para la asignación de muelles y facilidades de carga y descarga.

La obligación de otorgar TN en los términos señalados supondría la existencia de dos elementos de base: por un lado, la presencia de un buque de bandera chilena, colombiana, mexicana o peruana (Estado del pabellón AP); y por otro, la existencia previa de la obligación de otorgar a dichos buques el acceso a un puerto de otro de esos países (Estado del puerto AP), pues en caso contrario, es decir, si no existiese dicho acceso previo, mal podría exigirse un trato determinado.

A la luz de los dos elementos mencionados, el presente trabajo tiene por objetivo describir cómo el artículo 12.4 del Protocolo Adicional AP resulta consistente con aquello que el derecho del mar dispone en materia de nacionalidad de buques, y cómo se ajusta a lo que el derecho internacional contempla en cuanto a la obligatoriedad de que un Estado deba dar en sus puertos acceso a buques extranjeros.

Los servicios marítimos de la Alianza del Pacífico en el derecho internacional

El ámbito de aplicación del Capítulo 12 sobre servicios marítimos del Protocolo Adicional AP está delimitado por su artículo 12.2, que dispone que dicho capítulo se aplica a las medidas de las partes que afecten los servicios de transporte marítimo internacional y a los servicios conexos a esta actividad. No obstante, precisa que las

medidas que afectan al suministro de los servicios de transporte marítimo quedan contenidas bajo el ámbito de aplicación de otros capítulos del Protocolo Adicional AP, a saber, los Capítulos 9 y 10 sobre comercio transfronterizo de servicios y de inversión, respectivamente. En caso de incompatibilidad, el Capítulo 12 prevalece por sobre cualquier otro capítulo del Protocolo Adicional AP, salvo por lo dispuesto en los señalados Capítulos 9 y 10.

Por otro lado, el artículo 12.2 indica además que el Capítulo 12 es sin perjuicio del reconocimiento que hacen las partes respecto a sus derechos y obligaciones en «instrumentos internacionales emanados de los diferentes organismos de las Naciones Unidas» de los que participen y que regulen el transporte marítimo internacional.

El carve-out del suministro de servicios marítimos, así como la prevalencia de los derechos y obligaciones en otros tratados en la materia, dan cuenta de que la obligación de otorgar TN en el acceso debería ser interpretada y aplicada principalmente conforme al derecho internacional general, antes que bajo las normas particulares de la OMC¹ en general y del GATS.² Precisamente, como apunta Pauwelyn (2008: 201), cuando los Estados crean nuevas normas sobre la base de aquellas preexistentes de derecho internacional general, sin contradecirlas ni modificarlas, las normas de este último se continúan aplicando a las nuevas normas como una especie de mecanismo fall-back.

Desde un punto de vista sistemático, además, la señalada observación resulta concordante con lo que dispone el artículo 1.2 del Capítulo de Disposiciones Iniciales del Protocolo Adicional AP, por el cual las partes expresamente confirman sus derechos y obligaciones en relación con «otros acuerdos internacionales existentes de los que también sean partes». Esta confirmación de derechos y obligaciones abarca, por cierto, aquellos contenidos en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 (CVDT) y en la propia Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

1. Desde un punto de vista estricto, el artículo V del GATS, sobre el cual el Protocolo Adicional AP se constituye, sirve de base para regular el comercio transfronterizo de servicios en el ámbito regional, cuyos compromisos quedaron establecidos principalmente en el Capítulo 9 del Protocolo Adicional AP, y no en el Capítulo 12 que excluye el suministro. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que el artículo 3(2) del Entendimiento para la Solución de Diferencias de la OMC (ESD) precisa que la interpretación de los acuerdos de la OMC (acuerdos abarcados) debe hacerse según las normas del derecho consuetudinario, por lo que el análisis de esta materia en la OMC también debería guiarse por el derecho internacional general y del mar. Para más información sobre los servicios marítimos en la OMC, véase <https://bit.ly/3nfTTIQ>.

2. El artículo XVII:1 del GATS establece que «cada miembro otorgará a los servicios y a los proveedores de servicios de cualquier otro miembro, con respecto a todas las medidas que afecten al suministro de servicios, un trato no menos favorable que el que dispense a sus propios servicios similares o proveedores de servicios similares».

del Mar de 1982 (CONVEMAR),³ ambos instrumentos vigentes a la fecha de suscripción del Protocolo Adicional AP.⁴

La nacionalidad del buque de una parte

De acuerdo con el artículo 12.1 del Protocolo Adicional AP, *buque de una parte* significa:

Cualquier embarcación que enarbore el pabellón de una de las partes y que se encuentre inscrita en su registro de acuerdo a las disposiciones internas de dicha parte. Asimismo, se extenderá el tratamiento de «buque de una parte» para el transporte internacional, a los buques de bandera de Estados no parte, que sean arrendados u operados por navieros o empresas de una parte, siempre y cuando dicha parte lo informe en debida forma, sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones que correspondan al Estado de la bandera del buque.

La definición excluye, entre otros, a los buques de guerra, los buques para la investigación científica y a los buques destinados para la pesca.

Si bien la CONVEMAR no define el término *buque*,⁵ señala qué debe entenderse por *buque de guerra* (artículo 29); en su Parte VII (Alta mar) define *buque pirata* (artículo 103), y contempla normas sobre nacionalidad de las naves (artículo 91). Este último artículo dispone que cada Estado es libre para determinar los requisitos para conceder la nacionalidad de sus buques, así como para su inscripción en el registro del territorio y el derecho para enarbolar el pabellón. A su vez, dicha disposición precisa que «los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar» y que «ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque».

De la aplicación conjunta del artículo 12.1 del Protocolo Adicional AP con el artículo 91 (1) de CONVEMAR,⁶ se podría considerar que los términos *buque de una parte* y *nacionalidad* no son conceptos necesariamente equivalentes en el Protocolo Adicional AP. En efecto, cuando el artículo 12.1 también considera *buque de una parte* a las naves extranjeras que son arrendadas u operadas por alguna naviera de un país de la Alianza del Pacífico, lo hace «sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones que correspondan al Estado de la bandera del buque». Ello demuestra que lo que principalmente importaría para efectos de exigir el TN en el Protocolo Adicional AP sería la nacionalidad de la naviera o armador que opera la nave, más que la bandera

3. De las partes del Protocolo Adicional AP, solo Perú no es parte de CONVEMAR, sin perjuicio de estar obligado por sus disposiciones mayormente de carácter consuetudinario.

4. El artículo 2.1 del Protocolo Adicional AP define *existente* como «vigente a la fecha de suscripción del presente Protocolo Adicional».

5. El artículo 826 del Código de Comercio chileno define *nave* como «toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión».

6. Como se vio, conforme al artículo 1.2, las partes del Protocolo Adicional AP confirman sus derechos y obligaciones en acuerdos existentes, como CONVEMAR.

del buque propiamente tal. Siendo así, aquellos derechos y obligaciones tan importantes en CONVEMAR como los derivados de la «relación auténtica» entre el buque y el Estado (artículo 91 (2)), así como los deberes del Estado del pabellón contemplados en el artículo 94, se ven efectivamente confirmados por las partes de la Alianza del Pacífico bajo esta definición, es decir, en plena concordancia con lo que dispone el ya mencionado artículo 1.2 del Protocolo Adicional AP sobre confirmación de derechos y obligaciones.

En otras palabras, la noción de *buque de una parte* solo es un término funcional, acordado únicamente para efectos de obtener los beneficios derivados del Protocolo Adicional AP, *in casu*, el TN en el acceso a puerto, y que no altera en caso alguno los deberes que según CONVEMAR le corresponden al Estado del pabellón. Siendo funcional la noción de *buque de una parte*, tampoco se observa que exista incompatibilidad con lo dispuesto en el artículo 92 (1) de CONVEMAR, toda vez que la bandera o nacionalidad del buque será siempre una, aunque no sea equivalente con aquella de la nacionalidad de la naviera o armador que lo opera.

La obligación de dar acceso a los puertos

El otorgamiento de TN en el puerto supondría además la existencia previa de una posible obligación en el derecho internacional por la cual los Estados deban dar acceso en sus puertos a los buques extranjeros, ya que, en caso contrario, el TN solo se verificaría una vez que el Estado del puerto haya consentido positivamente en dicho acceso. De cierta manera, se podría entender que tal obligación sería un corolario del *Mare liberum* de Grocio (Treves, 2017: 4) en materia de navegación y comercio, que, en caso de no existir, truncaría las expectativas de los Estados al imposibilitarse el comercio marítimo recíproco (Abdulrazaq y Kader, 2012: 215).

Ahora bien, lo cierto es que CONVEMAR principalmente se refiere a los puertos a propósito de las líneas de base y la delimitación de la anchura del mar territorial del Estado, en el sentido de que las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa, que formen parte integrante del sistema portuario del Estado, se consideran parte de la delimitación de su mar territorial (artículo 11 de CONVEMAR). La escasez de normas sobre puertos en CONVEMAR se debe a que su regulación es más bien un asunto del derecho interno, a la par con el territorio terrestre y las aguas interiores (Abdulrazaq y Kader, 2012: 216). En ese sentido, es efectivo suponer que el control que ejerza el Estado del puerto pueda tornarse eventualmente en una interferencia a las expectativas del Estado del pabellón y a su relación con este (McDorman, 2000: 211).

Siendo así, el puerto se trataría de un espacio donde el Estado detenta el derecho de otorgar y denegar el acceso a los buques extranjeros, como un atributo derivado precisamente de la soberanía que ejerce en su territorio. En consecuencia, el Estado del puerto puede cerrar los puertos por la razón que estime pertinente y respecto de los buques que elija a su discreción (de La Fayette, 1996: 3), y ello con respaldo en

la jurisprudencia que da cuenta del carácter consuetudinario de estas atribuciones soberanas (Molenaar, 2017: 283).

Si bien en el caso *Arabia Saudita contra ARAMCO* (1958) se estimó que, a la luz de la Convención y Estatuto sobre Régimen Internacional de Puertos Marítimos de 1923, sí existiría un deber general de otorgar acceso a puerto, lo cierto es que, como indica Lowe (1977: 605), esa convención no tenía por objeto más que regular convencionalmente las «condiciones» de entrada al puerto (la igualdad de trato) entre las partes, más que el «derecho» al acceso propiamente tal. En otras palabras, otorgar igualdad de trato en el acceso no anula el derecho soberano subyacente de un Estado para decidir si efectivamente otorga o no acceso en sus puertos a un buque determinado.

Ahora bien, ese derecho soberano a decidir cerrar los puertos a buques extranjeros podría estar limitado en ciertos casos. Uno de ellos, de origen consuetudinario, sería el del artículo 18 (2) de CONVEMAR, que permite la detención o fondeo de un buque producto de una situación de fuerza mayor o dificultad grave, sin hacer perder la inocencia del paso inocente (Murray, 2002: 1.474-1.475). Otro posible caso estaría dado, en materia comercial, específicamente bajo el artículo V del GATT, que contiene la obligación de las partes contratantes de dicho Acuerdo de asegurar la libertad de tránsito (no solo de las mercancías, sino que también se incluiría a la de los buques) o transbordo a través de sus respectivos territorios. Con todo, tales casos en la práctica no han sido limitaciones para que los Estados puedan impedir el acceso a los puertos, desprendiéndose que siempre prima la soberanía del Estado por sobre cualquier otra limitación.

Así, por ejemplo, los incidentes de los buques *Erika* (1999) y *Castor* (2000) demostraron cómo ciertos Estados costeros impidieron el acceso a sus aguas de buques mercantes que se encontraban en peligro. El *Erika* fue un buque petrolero de bandera maltesa que, abatido por condiciones climáticas en su trayecto entre Países Bajos e Italia, derramó diez mil toneladas de petróleo frente a la costa francesa tras verse impedido de acceder al puerto de Saint Nazaire ante el peligro que enfrentaba. Por su parte, el *Castor*, de bandera chipriota, solicitó fondeo en las aguas de diferentes países del Mediterráneo con el fin de descargar el combustible por distintos motivos de seguridad; sin embargo, el acceso a las aguas se le denegó por 8 países (eventualmente ni siquiera necesitaba entrar a puerto, solo abrigo en las aguas) que alegaron los bajos estándares del buque y el riesgo ambiental que se derivaba.

Los casos anteriores reflejan que, en los hechos y en el derecho, los Estados pueden invocar la legítima defensa y el derecho —también soberano— de proteger a su población y áreas costeras medioambientalmente sensibles. Todo ello es sin perjuicio, por cierto, del costo de generar una inevitable tensión entre los derechos del Estado del puerto con las expectativas (o derechos, conforme al artículo 18 (2) de CONVEMAR) del Estado del pabellón en peligro (Murray, 2002: 1469-1.473).

Respecto del caso del artículo V del GATT, se ha señalado que un Estado podría

impedir el acceso al puerto para efectos del transbordo como una sanción por haberse incumplido medidas de conservación que busquen evitar la disminución de los recursos pesqueros, al tenor de la excepción general del artículo XX (g) de dicho Acuerdo (de La Fayette, 1996: 20). Específicamente, el artículo XX (g) del GATT permite que una parte contratante adopte o aplique medidas relativas a la conservación de los recursos naturales agotables, siempre que ello no constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable o una restricción encubierta al comercio. No obstante, cabe señalar que la jurisprudencia en la materia aún es escasa⁷ como para poder confirmar que la libertad de tránsito del artículo V del GATT (y también la prohibición de las restricciones cuantitativas del artículo XI del GATT) sean limitaciones efectivas a la jurisdicción que ejercen los Estados en los puertos nacionales (Molenaar, 2017: 285).

Con todo, corresponde hacer presente que, en virtud del artículo 18.1 del Protocolo Adicional AP, el artículo XIV del GATS (equivalente al artículo XX del GATT, pero en materia de comercio transfronterizo de servicios) se incorpora al capítulo de servicios marítimos, *mutatis mutandis*. Ello permitiría que las partes puedan potencialmente invocarlo, bajo ciertos requisitos, como excepción al cumplimiento de sus obligaciones en ese capítulo, incluyendo aquella de otorgar TN.

Finalmente, existiría otra posible justificación de cierre de puertos a la luz del artículo XXI (b) del GATT y del artículo XXI (b) del GATS (excepciones relativas a la seguridad), por el claro reconocimiento que existe en el derecho internacional a la facultad que tiene un Estado de cerrar sus puertos por razones de seguridad nacional (Lowe, 1977: 607). Sin perjuicio de que dichos artículos no se encuentran incorporados *mutatis mutandis* en el Protocolo Adicional AP, se debe tener presente que este sí establece su propia excepción de seguridad en su artículo 18.3. En dicha disposición se establece que nada en el Protocolo Adicional AP (incluyendo, por cierto, lo dispuesto en el Capítulo 12) debe interpretarse en el sentido de impedir a las partes tomar ciertas medidas con el objetivo de preservar su seguridad esencial.

Las condiciones de acceso al puerto

De acuerdo con lo expuesto, no existiría en el derecho internacional una obligación general de otorgar acceso en el puerto a los buques de otro Estado, ya que ni siquiera los casos de peligro o de libertad de tránsito y transbordo han sido impedimento para que el Estado ejerza su soberanía y jurisdicción en los puertos. De ello se sigue que el Estado también sea generalmente soberano para determinar las condiciones en virtud de las cuales un buque de otro Estado puede acceder a sus puertos, o determinar

7. Tanto el caso del Pez Espada (*CE contra Chile*, 2000) como el del Arenque (*Islas Feroe contra UE*, 2013) no culminaron en informes por parte del Órgano de Solución de Diferencias de la OMC.

qué puertos específicos se habilitan para el comercio internacional (Lowe, 1977: 606), y con ello decidir si otorgar o no TN a los buques extranjeros. *A contrario sensu*, los buques extranjeros deberán siempre cumplir las leyes del Estado del puerto, tal y como lo debería hacer cualquier turista que llega de visita al territorio de otro Estado (Ryngaert y Ringbom, 2016: 382).

Lo anterior es, desde luego, sin perjuicio de las limitaciones que se imponen a la jurisdicción del Estado del puerto derivadas del derecho consuetudinario, por ejemplo, respecto de inmunidad de los buques de guerra u oficiales (McDorman, 2000: 210), y aquellas obligaciones que deriven del derecho internacional convencional expresamente contraídas por los Estados en relación con los buques, tales como aquellas contenidas en el Convenio MARPOL 73/78 (Molenaar, 2017: 285).

En el ámbito del derecho convencional cabe recordar, además, el caso de la Convención y Estatuto sobre Régimen Internacional de Puertos Marítimos de 1923, mencionada más arriba. Específicamente, el artículo 2 del Estatuto de la Convención señala que cada Estado contratante se compromete a otorgar a los buques de todo otro Estado contratante igual trato que el otorgado a sus propios buques “en los puertos marítimos situados bajo su soberanía o autoridad, con respecto a libertad de acceso a puerto”. Sin embargo, como se indicó más arriba, esta Convención no da cuenta de la existencia de un derecho consuetudinario para acceder a los puertos. Por el contrario, la experiencia empírica demostró desde un inicio de las relaciones comerciales la constante celebración por los Estados de los llamados convenios sobre «comercio, amistad y navegación» (de La Fayette, 1996: 4), es decir, tratados de contenido comercial con disposiciones sobre transporte marítimo y el establecimiento de las condiciones específicas para desarrollarlos.

Desde una perspectiva más contemporánea, es posible distinguir entre aquellos tratados celebrados antes y después de la entrada en vigor del GATS (1995) de la OMC. En general, hasta la entrada en vigor del GATS, se negociaban acuerdos bilaterales marítimos en los que el acceso a puerto quedaba cubierto bajo estándares de nación más favorecida (NMF) o TN, pudiendo estar o no sujetos a un trato de reciprocidad de la otra parte en el tratado. En estos acuerdos, el TN muchas veces se concedía «de conformidad con el ordenamiento jurídico interno» de la parte, lo que en la práctica se traducía en dejar el TN sin una exigibilidad real de cumplimiento (Bertho, 2010: 13-15).

A partir de 1995, esto es bajo la OMC, se comenzaron a celebrar acuerdos regionales preferenciales que, sobre la base de establecer zonas de libre comercio a la luz del artículo V del GATS, dispusieron normas sobre transporte marítimo. Entre los países de la Alianza del Pacífico destaca, a modo de ejemplo, el Acuerdo de Asociación de la Comunidad Europea con Chile, de 2002 (artículo 108 (1) (b)),⁸ y el Acuerdo de

8. «Artículo 108: (1) Considerando los niveles existentes de liberalización entre las Partes en el trans-

Asociación de la Unión Europea con Colombia y Perú, de 2012 (artículo 160 (2) (b)).

Si bien el Protocolo Adicional AP se ajusta a esta última categoría de tratados (zona de libre comercio que es establecida sobre la base del artículo V del GATS), en él se encuentra regulado el suministro de servicios marítimos, como se dijo, por capítulos distintos al de servicios marítimos. Siendo así, la obligación de TN del artículo 12.4 mantiene cierta naturaleza *sui generis*, en el sentido de que si bien se rige por un concepto principalmente de derecho internacional económico (el TN), este se aplica respecto de conceptos más bien propios del derecho del mar y de derecho internacional público general.

Consideraciones finales

El artículo 12.4 del Protocolo Adicional AP establece la obligación de otorgar TN a los buques de las partes de la Alianza del Pacífico en los puertos de Chile, Colombia, México y Perú.

Como se vio, la expresión *buque de una parte* en el Protocolo Adicional AP es de carácter funcional, es decir, solo para la consecución de los objetivos del Capítulo 12, y que puede o no coincidir con la nacionalidad del buque (basta la nacionalidad del armador). El Estado del pabellón será siempre responsable por el buque en cuestión, conforme a las normas del derecho del mar, las cuales son obligatorias ya sea como derecho consuetudinario o por la afirmación que las partes hacen respecto de sus derechos y obligaciones en acuerdos internacionales vigentes a la fecha de suscripción del Protocolo Adicional AP. Este último es el caso de CONVEMAR.

El artículo 12.4 no supone la existencia previa de una obligación internacional de otorgar acceso a puerto a los buques de bandera extranjera. Como se indicó, el acceso a los puertos se encuentra siempre dentro del ámbito de jurisdicción de los Estados, por lo que las posibles excepciones en este sentido solo resultan ser aparentes en el derecho internacional actual, ya que en último término ceden frente la soberanía.

Referencias

- ABDULRAZAQ, Abdulkadir O. y Sharifah Z. S. A. Kader (2012). «Right of ship access to port state under international law: All bark with no bite». *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*, 6 (11): 214-222. Disponible en <https://bit.ly/3NiWoWQ>.
- BERTHO, Fabien (2010). «Preferential agreements in maritime transport: The current and the outdated». *Groupe d'Economie Mondiale, Working Paper*. Disponible en

porte marítimo internacional: (b) cada Parte continuará otorgando a las embarcaciones que enarbolan pabellón o sean operadas por proveedores de servicios de la otra Parte, un trato no menos favorable que aquél que otorga a sus propias embarcaciones, entre otros, respecto del acceso a puertos [...].»

- https://ecipe.org/wp-content/uploads/2014/12/Bertho_PrefAinMaritime.pdf
DE LA FAYETTE, Louise (1996). «Access to ports in international law». *International Journal of Marine and Coastal Law*, 11 (1): 1-22.
- LOWE, A.V. (1977). «The right of entry into maritime ports in international law». *San Diego Law Review*, 14 (3): 597-622. Disponible en <https://digital.sandiego.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1918&context=sdlr>
- MURRAY, Christopher F. (2002). «Any port in a storm? The right of entry for reasons of force majeure or distress in the wake of the Erika and the Castor». *Ohio State Law Journal*, 63 (1465): 1.465-1.506. Disponible en <https://core.ac.uk/download/pdf/159574459.pdf>
- MCDORMAN, Ted L. (2000). «Regional port state control agreements: Some issues of international law». *Ocean and Coastal Law Journal*, 5 (2): 207-226. Disponible en <https://digitalcommons.mainerlaw.maine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1242&context=oclj>
- MOLENAAR, Erik J. (2017). «Port and coastal states». En Donald Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott y Tim Stephens (editores), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- PAUWELYN, Joost (2008). *Conflict of norms in public international law. How WTO Law Relates to Other Rules of International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- RYNGAERT, Cedric y Henrik Ringbom (2016). «Introduction: Port state jurisdiction: Challenges and potential». *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 31 (3): 379-394. Disponible en https://brill.com/view/journals/estu/31/3/article-p379_1.xml
- TREVES, Tullio (2017). «Historical development of the law of the sea». En Donald Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott y Tim Stephens (editores), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.

Sobre el autor

FELIPE TAGLE RAMÍREZ es abogado de la Pontificia Universidad Católica de Chile, LL. M. en Derecho internacional y de Inversiones, Comercio y Arbitraje de las Universidades de Chile y Ruprecht Karls Heidelberg Universität, y Diplomado en Derecho del Mar y Derecho Marítimo de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Su correo electrónico es felipe.tagle.r@gmail.com.  <https://orcid.org/0000-0002-3343-0491>.

El autor deja expresa mención que el presente trabajo sólo tiene fines académicos y que no se ha elaborado en el ámbito de las labores o funciones profesionales que desempeña, ni en representación de los órganos en que presta servicios.