

COMUNICADO

Los trágicos sucesos acaecidos en fecha 5 de febrero de 2020, en el que un buque peñero venezolano fue objeto de tiroteo por parte del buque de Guardacostas de Trinidad y Tobago "TSS SCARBOROUGH", el cual trajo como consecuencia el fallecimiento de un infante y las lesiones personales graves a su madre de nacionalidad venezolana, debe llamarnos a reflexión.

La Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM), vistos los acontecimientos, no puede menos que observar, en primer lugar, que en múltiples oportunidades buques de diferentes dimensiones clandestinamente zarpan de costas venezolanas del Estado Sucre, para realizar presuntamente, actividades delictivas de tráfico de personas, contrabando de extracción y tráfico de estupefacientes con destino a Trinidad y Tobago, en muchas oportunidades sin que se ejerza el respectivo control por parte de las autoridades del Estado venezolano (Capitanía de Puertos, Guarda Costas y Vigilancia Costera), operaciones que inclusive han ocasionado pérdidas de vida por accidentes de la navegación (naufrago), sin que hasta los momentos se conozcan públicamente la determinación de responsabilidad por los hechos delictuales.

Estas actividades han afectado ostensiblemente los derechos humanos de muchas personas que están consagrados en la Constitución Nacional, en la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966 de la ONU, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre de 1948 y la Convención Americana de Derechos Humanos de 1969.

Es universal, en toda fuerza naval de cualquier país ribereño, la existencia de procedimientos que determinan bajo que parámetros, sus unidades navales pueden hacer uso de sus armas. Estos procedimientos reciben el nombre de "reglas de enganche" del inglés "rules of engagement" (ROE). Dichas normas definen las circunstancias, condiciones, grado y modo bajo las cuales las fuerzas militares podrán emplear la fuerza.

Por lo general el procedimiento se ejecuta por niveles de peligrosidad de la amenaza a la cual se enfrenta la unidad naval. Es decir, se debe aplicar empleo legítimo de la fuerza, de forma gradual y proporcionada, usando la opción menos dañina posible en las circunstancias del momento, tratando de lograr tiempo y espacio para que llegar a la necesidad del uso letal de las armas, ante una provocación (entendida como sinónimo de

hostil). Es doctrina universalmente así entendida que, una fuerza naval podrá hacer uso de la fuerza solo en el uso del derecho a la legítima defensa, cuando se enfrenten a un acto hostil, o ante una evidente manifestación de hostilidad.

Estamos conscientes del hecho que un comandante naval se enfrenta a tres circunstancias durante su desempeño en la mar, el primero, básicamente defensivo y consiste en el derecho que tiene el militar a la legítima defensa cuando se encuentre ante un acto claramente hostil que ponga en peligro la vida de su tripulación y de su buque.

En segundo lugar, cuando existan órdenes políticas en situaciones de conflicto, que autoricen el uso de la fuerza ante blancos u objetivos declarados como hostiles, lo que permite a ese comandante usar la fuerza letal sin que ese objetivo muestre intención de proceder hostil.

El tercero es el concepto de Operaciones No Bélicas, el cual incluye, entre otras, operaciones como la lucha contra el crimen organizado, el narcotráfico, la piratería internacional, la migración ilegal, el tráfico de personas, la pesca ilegal, la contaminación ambiental, el contrabando. Es este rango de acción, se utilizarían las ROE para contrarrestar la conducta hostil o exista una inminente amenaza de daño por parte de un tercero ante la unidad naval que es ese momento cumple una misión. En estas circunstancias, antes de recurrir a la fuerza, el Comandante en escena debe agotar las vías de persuasión mediante el empleo de advertencia verbal, de interdicción del rumbo de la posible amenaza o incluso disparos de advertencia.

En definitiva, en el trágico incidente a que hacemos referencia, no existe ninguna evidencia que indique primeramente defensa propia, segundo no existe un escenario de conflicto bélico y en este caso en particular derivado de un intento de una embarcación menor de alcanzar tierra trinitaria para supuestamente violar normativas migratorias de ese país, es evidente, bajo el nivel de información pública sobre el suceso, la ausencia previa de demostración de fuerza, antes de recurrir a la fuerza letal, como el empleo de advertencia verbal, o incluso mediante disparos de advertencia. Hubo un uso excesivo de fuerza letal, no hubo una proporcionalidad en su uso y mucho menos un uso gradual de la misma¹.

A pesar del muy adecuado y oportuno comunicado de la cancillería venezolana en el cual, “expresa su más profundo pesar y rechazo ante el incidente ocurrido la noche del día

¹ Lo que en casos similares de ejercicio del derecho de paso inocente han sido resueltos por la Corte Internacional de Justicia (Caso Canal Corfu, 1948), estableciendo la responsabilidad del Estado agresor en base a la falta de proporcionalidad por el uso excesivo de la fuerza.

sábado en aguas territoriales de la República de Trinidad y Tobago y manifiesta que el Presidente Nicolás Maduro Moros instruyó a la Cancillería activar los mecanismos diplomáticos a fin de esclarecer este lamentable hecho, y establecer los protocolos

binacionales necesarios para consolidar la dinámica de seguridad transfronteriza que preserve el buen entendimiento entre nuestros países”, en este sentido, es una obligación del gobierno de la República Bolivariana de Venezuela exigir por vía diplomática al gobierno de Trinidad y Tobago una investigación y que se establezcan la responsabilidad ante la presunción de un hecho ilícito internacional, así como que se determine la reparación económica por el fallecimiento y las lesiones personales ocurridas, lo que ha sido sostenido de manera reiterada por la doctrina jurisprudencial internacional de larga data (Caso Fábrica de Charzow de 1927), lo que se sostiene en la costumbre internacional como fuente de derecho, que fue recogida en la Resolución 56/83 del 12 de diciembre de 2001, de la Asamblea General de la Naciones Unidas.

Caracas, 13 de febrero de 2022

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO
Comité Ejecutivo