



Nicolás Boeglin  
Profesor de derecho  
internacional  
público en la  
Universidad  
de Costa Rica.

## Alcances de la demanda en La Haya de Nicaragua contra Costa Rica en relación con la de Costa Rica contra Nicaragua referente al dragado: ¿ejercicio de paralelismo inverso?

..... || **Nicolás Boeglin** .....



**E**l pasado 26 de enero, la Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) anunció los plazos otorgados a Nicaragua y a Costa Rica en relación con el nuevo caso contencioso entre ambos, a raíz de la demanda presentada por Nicaragua el 22 de diciembre de 2011. La CIJ aprovechó la ocasión para denominar oficialmente este nuevo caso como “relativo a construcción de una ruta a lo largo del río San Juan”. Notemos que en el caso interpuesto anteriormente por Costa Rica en noviembre de 2010, en relación con el dragado del río y la ocupación ilegal de su territorio, ocurridos en octubre de 2010, la CIJ optó (extrañamente) por denominar el asunto “relativo a algunas actividades de Nicaragua en la zona fronteriza”. A estas acciones en La Haya se suma el caso anterior planteado por Costa Rica relativo “a los derechos de navegación y derechos conexos” resuelto por la CIJ en julio de 2009.

La ausencia de un estudio de impacto ambiental (EIA) previo a las obras realizadas a lo largo de los 160 kilómetros de la carretera (basándose en un decreto de emergencia aprobado en febrero de 2011) contrasta con la pe-



Volver al índice

culiaridad del extremo de la Zona Norte de Costa Rica, a saber: zona sumamente vulnerable, índices de precipitaciones sumamente altos y densidad de la red hídrica que exige sumo cuidado a la hora de ordenar trabajos de esta naturaleza. Aunado a ello, y pese a seguridades del Ministerio del Ambiente (Minaet), según el cual “aunque se procuró mantener una distancia mínima de 50 metros de la ribera del río San Juan en los puntos en que esta constituye línea de frontera, existen sitios a lo largo del camino en que tales distancias no se cumplieron” (sic) (Guevara, 2012), existen tomas aéreas que deciden que se haya respetado la distancia de 50 metros en gran parte del recorrido de esta carretera. Un problema adicional de esta carretera, llamada oficialmente como tal al iniciar las obras, y luego “camino”, “trocha” o “vía” por algunas autoridades nacionales, es que pareciera consistir en dejar expuestas grandes cantidades de tierra y material a la intemperie, sin ningún tipo de carpeta asfáltica o alguna cobertura que la proteja de la erosión. El documento antes mencionado del Minaet reconoce que el Consejo Nacional de Vialidad no ha realizado trabajos de drenaje. Teniendo en cuenta los altos niveles de precipitación, podría incluso debilitarse en algunos lugares la margen derecha costarricense. Ello sin contar el efecto de las aguas del San Juan, propensas a inundaciones en algunos puntos: el 17 de diciembre pasado se reportó en Delta que el San Juan había inundado una parte de la carretera. En otro reportaje de prensa se

indicó que faltaban 4 millones de dólares para construir los puentes en Medio Queso, sobre el río San Carlos, el Sarapiquí y otros ríos sumamente caudalosos. Tampoco se logra encontrar en el documento que aporta el Minaet y el Plan Preliminar de Mitigación una razón técnica que justifique la necesidad de aproximarse tanto al margen del San Juan en algunos puntos (a sabiendas de lo sensible que es el país vecino sobre este tema).

En la controversia sobre los derechos de navegación entre Costa Rica y Nicaragua, muchos de los argumentos oídos de cada lado del río San Juan desde octubre del 2010, y más recientemente a finales de 2011, recuerdan algunos de los esgrimidos por Argentina y Uruguay en relación con la instalación (a partir de 2004) de plantas de celulosa en territorio uruguayo susceptibles de afectar el río Uruguay, fronterizo entre ambas naciones. La sentencia de abril del 2010 (<http://www.icj-cij.org/docket/files/135/15877.pdf>) sobre este caso ha sido objeto de duras críticas por parte de la doctrina, cuestionando la extrema prudencia de la CIJ y



sus limitaciones para lidiar con asuntos de carácter sumamente técnico (como los asuntos de carácter ambiental). No obstante, la CIJ precisó el alcance de algunos principios generales, como por ejemplo el considerar como una regla de carácter consuetudinario la obligación para el Estado de “recurrir a todos los medios a su disposición para evitar que las actividades que se desarrollan en su territorio o sobre todo espacio sometido a su jurisdicción causen un daño sensible al ambiente de otro Estado” (párrafo 101). Adicionalmente, la CIJ consagró como obligación de carácter consuetudinario (y no solo convencional, lo cual constituye un precedente de peso) la obligación de proceder a una evaluación del impacto ambiental cuando un proyecto es susceptible de provocar un daño importante de tipo transfronterizo. “La diligencia debida, y el deber de vigilancia y de prevención que implica, podría considerarse que no fue ejercida, si una parte que proyecta obras susceptibles de afectar el régimen del río o la calidad de sus aguas no realizó un estudio de impacto ambiental de los efectos potenciales de las obras previstas” sentenció (párrafo 204, traducción libre del autor). Notemos que en este caso, ambos Estados celebraron una cumbre presidencial a escasos ocho días del fallo de la CIJ del 20 de abril de 2010, y aprobaron con posterioridad la creación de un órgano técnico conjunto para evaluar los daños ambientales: gestos simbólicos buscando armonizar sus relaciones deterioradas después de una prolongada y desgastante guerra verbal.

El ambiente hizo una breve aparición en el caso de los derechos de navegación cuando la CIJ debió resolver, entre muchos otros temas, el siguiente: mientras Costa Rica cuestionaba que Nicaragua pudiera restringir los derechos de navegación basándose en consideraciones de tipo ambiental inexistentes en el tratado de 1858, Nicaragua sostenía todo lo contrario. En su decisión, la CIJ fue tajante al declarar (párrafo 89) que: “a lo largo de los 150 años que han pasado desde la conclusión del tratado de 1858, los intereses que deban ser protegidos mediante una regulación tomada con base en el interés público, pueden perfectamente haber evolucionado de una manera que, en la época, no podría ser prevista por las partes, la protección del medioambiente es un excelente ejemplo al respecto. La Corte considera que al adoptar ciertas medidas cuestionadas, Nicaragua persigue el objetivo legítimo que constituye la protección del ambiente” (traducción libre del autor).

Los dos nuevos casos pendientes de resolución (el relativo al dragado del 2010 y el relativo a la carretera del 2011) permitirán posiblemente a los jueces de La Haya responder a las críticas suscitadas por el fallo entre Argentina y Uruguay del 2010, y asentar más aun los principios y las reglas que deben imperar entre Estados ribereños. Varias de ellas están incluso plasmadas desde 1997 en la Convención sobre el derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación: se trata de una convención “marco”, técnica

utilizada para sistematizar reglas lo suficientemente generales y consolidadas en el quehacer internacional como la de “impedir que se causen daños sensibles a otros Estados del curso de agua” (artículo 7), la de cooperar a fin de lograr “una protección adecuada de un curso de agua internacional” (artículo 8) y de notificar oportunamente “antes de ejecutar o permitir la ejecución de medidas proyectadas que puedan causar un efecto perjudicial sensible a otros Estados del curso de agua” (artículo 11). Esta Convención a la fecha ha sido ratificada por 24 Estados (por parte de América Latina cuenta únicamente con las firmas de Paraguay y de Venezuela).

Ante el faltante de información técnica de proyectos de un Estado susceptibles de provocar alguna preocupación o dudas razonables por parte de otro Estado, el estudio de impacto ambiental transfronterizo constituye una útil herramienta, recogida tanto en el derecho internacional (Convención sobre Biodiversidad, artículo 14 p. e.), como en el derecho interno de ambos países (Costa Rica: artículo 7 del Reglamento General sobre Procedimientos de EIA, Decreto Ejecutivo 31849 de 2004, Nicaragua: artículo 13 de la Ley General del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y artículo 4 del Decreto 76-2006 sobre el Sistema de EIA). Ya habíamos tenido la oportunidad de mencionar, en relación con el dragado, en septiembre de 2010, y luego en estas mismas páginas (Boeglin, 2011: 17) que: “Está la herramienta legal, ambos países

la tienen recogida en su respectiva legislación y falta solo la voluntad política para usarla y evitarse así posibles daños y más probables fricciones futuras”.

La demanda presentada por Nicaragua persigue en parte el objetivo de debilitar ante los 15 jueces de La Haya todos los argumentos de tipo ambiental de Costa Rica presentados en relación con el dragado del San Juan y expuestos en un número anterior de esta misma revista (<http://www.ambientico.una.ac.cr/209.pdf>). Los requerimientos de estudios previos, la necesidad de informar al otro Estado ribereño del alcance de las obras, la evaluación del posible impacto transfronterizo de las obras previstas, la vulnerabilidad de la zona, las obligaciones internacionales en materia ambiental de un sinnúmero de convenios vigentes entre ambos Estados ribereños del San Juan, son argumentos que posiblemente presente ahora Nicaragua en relación con los 160 kilómetros de la carretera paralela al San Juan. De manera igualmente paralela, la tarea de minimizar el impacto ambiental de las obras realizadas, de denunciar una probable sobrevaloración de los daños ocasionados, o su carácter irreversible recaerá esta vez en Costa Rica. De ahí que se pueda esperar en los años venideros en La Haya un delicado ejercicio de paralelismo inverso por parte de ambas delegaciones, y del que los jueces en La Haya saquen posiblemente un único ganador: la protección del ambiente. Notemos además que estos dos casos

permitirán también valorar el alcance de la demanda interpuesta en abril de 2008 por parte de Ecuador contra Colombia en relación con aspersiones químicas aéreas en la zona fronteriza realizadas por Colombia (caso pendiente de resolución).

Con esta nueva demanda interpuesta por Nicaragua en La Haya son ya tres distintos casos contenciosos los presentados por ambos Estados en poco más de seis años. No existe precedente alguno ante la CIJ en que dos Estados recurran de manera tan frecuente y en un lapso de tiempo tan corto a la justicia internacional para intentar resolver distintas disputas relacionadas con un río fronterizo. Lo cual evidencia limitaciones muy serias de sus aparatos diplomáticos para resolver por los canales usuales este tipo de controversias. Si bien en muchos manuales de derecho internacional público se indica que las primeras organizaciones internacionales que se crearon en el mundo fueron precisamente comisiones mixtas fluviales como la del Rin (1831) y la del Danubio (1856), modalidad seguida en un sinnúmero de ríos fronterizos (que cuentan así con entidades técnicas de carácter supranacional para resolver problemas de esa índole y evitar su excesiva politización), pareciera, en el caso de Costa Rica y de Nicaragua, que será la CIJ la llamada a

resolver las graves tensiones surgidas en relación al San Juan. Al alto costo político (debido al desgaste que significa una demanda internacional entre países vecinos) habrá que sumar el costo económico: un caso contencioso en La Haya significa para cada Estado un monto que oscila entre 4 y 8 millones de dólares. Declaraciones del canciller de Costa Rica en las que reconoce presupuestar 2 millones de dólares por año (La Nación, 10-12-2010) para el caso relativo al dragado del San Juan permiten vaticinar el costo que significará para ambos Estados esta situación totalmente inédita en los anales de la justicia internacional.

### Referencias bibliográficas

- Boeglin, N. (2011, Febrero). Implicaciones internacionales del dragado del río San Juan: de advertencias desatendidas a riesgos de sanjuanización, *Ambientico*, 209. Disponible en: <http://www.ambientico.una.ac.cr/209.pdf>
- Guevara, L.-Viceministra de Ambiente-. "Plan preliminar de Mitigación y/o compensación ambiental de la zona impactada por la construcción del Camino paralelo al río San Juan, Oficio DVM-002-2012, 2 de enero de 2012. Copia en posesión del autor.
- "País presupuesta \$2 millones por año para juicio en La Haya". La reunión Disponible en: <http://www.nacion.com/2010-12-10/EIPais/NotasSecundarias/ElPais2617933.aspx?Page=5>