

**UNIVERSITAT DE BARCELONA**

**Departament de Dret i Economia Internacionals  
Programa de Doctorat "Estudis Internacionals"  
Bienni 1989-1991**

**DELIMITACION JURIDICA INTERNACIONAL  
DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL**

**Tesis presentada para aspirar al título de Doctor en Derecho por:**

**Jaume SAURA i ESTAPA'**

**Realizada bajo la dirección de la Profesora Dra. Victoria Abellán  
Honrubia, Catedrática de Derecho Internacional Público de la Universitat  
de Barcelona.**

**Noviembre, 1993**

Quisiera hacer constar mi agradecimiento a todos los compañeros, familiares y amigos que, de una u otra forma, me han mostrado su apoyo y me han prestado su colaboración en la redacción de esta tesis.

En especial, debo mencionar a la Profesora Victoria Abellán Honrubia por el interés y rigor con que ha asumido la dirección de este trabajo. Su orientación constante, sus ajustadas sugerencias y críticas y, sobre todo, la paciencia y dedicación con que ha seguido el proceso de elaboración de la tesis, han sido vitales tanto para la culminación de ésta como para mi propia formación docente e investigadora.

INDICE GENERAL

<b>INDICE GENERAL</b>	pág. i
<b>ABREVIATURAS</b>	pág. xiii
<b>INTRODUCCION</b>	pág. xv

## **P A R T E P R I M E R A**

### **EL LIMITE INTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL**

pág. 1

#### **C A P I T U L O P R I M E R O**

**LAS LINEAS DE BASE** pág. 3

**I.- LA LINEA DE BASE NORMAL** pág. 5

**A) La línea de bajamar** pág. 6

**1.- Consolidación de la línea de bajamar como líneas de base normal** p/ j. 6

**2.- La determinación de la línea de bajamar** pág. 9

**B) Islas situadas en atolones y arrecifes** pág. 15

**II.- LAS LINEAS DE BASE RECTAS** pág. 19

**A) Supuestos en que cabe utilizar el método de las líneas de base rectas** pág. 21

**B) Requisitos y condiciones especiales de utilización de las líneas de base rectas** pág. 28

**1.- Requisitos de las líneas de base rectas** pág. 29

a) La dirección general de la costa	pág. 29
b) Vinculación de las aguas al dominio terrestre	pág. 31
c) Otros requisitos	pág. 33
2.- Condiciones especiales de utilización del método de las líneas de base rectas	pág. 35
a) Elevaciones que emergen en bajamar	pág. 36
b) Intereses económicos	pág. 41
C) El requisito que no fue: la longitud máxima de las líneas de base rectas	pág. 43
 III.- LAS LINEAS DE BASE ARCHIPELAGICAS	pág. 50
A) Antecedentes	pág. 50
B) Regulación jurídica internacional de las líneas de base archipelágicas	pág. 57
C) Valoración del resultado final de la Convención	pág. 66
 <u>C A P I T U L O   S E G U N D O</u>	
<b>APLICACIONES LOCALES ESPECIALES Y LIMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL</b>	pág. 71
 I.- BAHIAS: NOCION Y LINEAS DE DEMARCACION	pág. 72
A) Noción jurídica de bahía	pág. 75
B) La línea de demarcación de las bahías	pág. 83

	iii
C) Línea de demarcación y línea de base recta	pág. 93
II.- DESEMBOCADURAS DE RIOS; PUERTOS Y RADAS	pág. 98
A) Desembocaduras de ríos	pág. 99
B) Puertos	pág. 103
C) Radas	pág. 107
III.- LAS AGUAS HISTORICAS	pág. 112
A) Cuestiones previas	pág. 112
B) Elementos constitutivos de la teoría de las aguas históricas	pág. 117
C) Régimen jurídico de las aguas históricas	pág. 124
IV.- EL TRAZADO DEL LIMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL	pág. 129
A) Técnicas empleadas para el trazado del límite exterior del mar territorial	pág. 130
B) La solución convencional	pág. 138

**P A R T E   S E G U N D A****EL LIMITE EXTERIOR DE LA  
PLATAFORMA CONTINENTAL**

pág. 147

**C A P I T U L O   T E R C E R O****POSITIVACION DE LA DOCTRINA DE LA  
PLATAFORMA CONTINENTAL Y SU PRIMER  
LIMITE EXTERIOR**

pág. 151

**I.- MORFOLOGIA DE LOS FONDOS MARINOS**

pág. 152

**II.- NACIMIENTO DE LA DOCTRINA DE LA  
PLATAFORMA CONTINENTAL**

pág. 160

**A) Antecedentes**

pág. 160

**B) La Proclamación del Presidente  
Truman, de 28 de septiembre de 1945**

pág. 164

**III.- DESARROLLO PROGRESIVO EN MATERIA DE  
LIMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA  
CONTINENTAL**

pág. 172

**A) La (in)determinación del ámbito  
espacial comprendido por la plataforma  
continental**

pág. 174

**1.-La Comisión de Derecho  
Internacional**

pág. 174

**2.-La Conferencia de Ginebra  
de 1958**

pág. 186

B) Los elementos para la definición del límite exterior de la plataforma continental en el artículo primero de la Convención de 1958	pág. 197
1.- Formulación en la Comisión de Derecho Internacional	pág. 198
2.- Alcance jurídico	pág. 204
 IV.- CRISIS Y REINTERPRETACION DEL ARTICULO PRIMERO DE LA CONVENCION DE GINEBRA DE 1958	 pág. 213
A) El patrimonio común de la humanidad: repercusión sobre el límite exterior de la plataforma continental	pág. 214
1.- Moratoria y derechos adquiridos sobre la plataforma continental	pág. 216
2.- Necesidad de límites claros y precisos: los intereses en presencia	pág. 222
 B) La sentencia de la CIJ de 1969 relativa a la delimitación de la plataforma continental del Mar del Norte	 pág. 228
 <u>C A P I T U L O   C U A R T O</u>	
 LA NUEVA CONCEPCION DEL LIMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL	 pág. 239
 I.- LA REVISION DEL LIMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL	 pág. 240
A) Primeros pasos en la determinación convencional de la extensión espacial de la plataforma continental	pág. 240
1.-La Comisión de Fondos Marinos	pág. 240
2.-Primeras sesiones de la Tercera Conferencia	pág. 246



<b>B) Definición del borde exterior del margen continental</b>	<b>pág. 254</b>
1.- La fórmula irlandesa	pág. 256
2.-Consenso en torno a las disposiciones relativas al límite exterior de la plataforma continental	pág. 262
a) Núcleo central de la negociación	pág. 262
b) El caso particular de Sri Lanka	pág. 270
c) La cuestión de las dorsales o cordilleras submarinas	pág. 272
d) La Comisión de Límites de la Plataforma Continental	pág. 275
<b>II.- EL LIMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL EN LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR</b>	<b>pág. 280</b>
<b>A) Análisis del artículo 76 de la Convención sobre el Derecho del Mar y disposiciones concordantes</b>	<b>pág. 280</b>
1.- Examen del artículo 76	pág. 280
a) Las doscientas millas	pág. 281
b) La fórmula irlandesa	pág. 284
c) Topes máximos	pág. 290
d) Crestas submarinas	pág. 292
2.- Declaración de Entendimiento	pág. 296
3.- Comisión de Límites	pág. 297
<b>B) Naturaleza de la plataforma continental en la Convención sobre el Derecho del Mar</b>	<b>pág. 301</b>
<b>III.- EL LIMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL EN EL DERECHO INTERNACIONAL GENERAL ACTUAL</b>	<b>pág. 308</b>

**P A R T E T E R C E R A****DELIMITACION DE LA PLATAFORMA  
CONTINENTAL ENTRE ESTADOS  
CON COSTAS ADYACENTES O  
SITUADAS FRENTE A FRENTE**

pág. 323

**C A P I T U L O Q U I N T O****LA NORMA FUNDAMENTAL EN MATERIA DE  
DELIMITACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL**

pág. 329

**I.- LA OBLICACION DE NEGOCIAR**

pág. 331

**II.- FORMULACION DE LA NORMA FUNDAMENTAL EN  
MATERIA DE DELIMITACION DE LA PLATAFORMA  
CONTINENTAL**

pág. 339

A) El artículo sexto del Convenio sobre  
la plataforma continental de 1958:  
¿punto y aparte?

pág. 341

B) La III Conferencia y el  
Resultado equitativo

pág. 347

**III.- LA NOCION DE PRINCIPIOS EQUITATIVOS  
Y CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES**

pág. 358

**IV.- VALOR JURIDICO DE LA NORMA FUNDAMENTAL**

pág. 365

**C A P I T U L O S E X T O****EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS EQUITATIVOS Y LAS  
CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES EN LA DELIMITACION  
DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL**

pág. 377

**I.- PRINCIPIO LA TIERRA DOMINA AL MAR**

pág. 379

A) Noción	pág. 379
B) Circunstancias relevantes	pág. 381
1.- La configuración general de las costas	pág. 383
2.- Relación geográfica de las costas	pág. 388
3.- Otras circunstancias de carácter geográfico	pág. 391
II.- PRINCIPIO DE QUE EQUIDAD NO SIGNIFICA IGUALDAD NI PUEDE MODIFICARSE TOTALMENTE LA GEOGRAFIA	pág. 394
A) Noción	pág. 394
B) Circunstancias relevantes	pág. 396
1.- La presencia de islas, islotes y rocas	pág. 396
a) Efecto Pleno	pág. 399
b) Efecto Medio	pág. 402
c) Efecto Nulo	pág. 402
d) Enclave	pág. 403
2.- La proporcionalidad entre la longitud de las costas y el área de plataforma continental	pág. 404
III.- PRINCIPIO DE NO SOLAPAMIENTO DE LAS RESPECTIVAS PROLONGACIONES NATURALES	pág. 413
A) Noción	pág. 413
B) Consideración de las circunstancias geológicas en la delimitación de la plataforma continental	pág. 417

	ix
<b>IV.- PRINCIPIOS DE NATURALEZA NO GEOGRAFICA</b>	pág. 423
<b>A) Principio de improcedencia de la justicia distributiva</b>	pág. 423
1.- La presencia de yacimientos de recursos naturales	pág. 425
2.- Las necesidades económicas de las Partes	pág. 428
<b>B) Principio de respeto a las circunstancias relevantes</b>	pág. 431
1.- Las circunstancias históricas	pág. 432
2.- La seguridad del Estado	pág. 435
 <b><u>C A P I T U L O   S E P T I M O</u></b>	
<b>METODOS DE DELIMITACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL</b>	pág. 439
<b>I.- ¿AUSENCIA DE UN METODO OBLIGATORIO?</b>	pág. 441
<b>II.- METODOS UTILIZADOS POR LA PRACTICA ESTATAL Y LA JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL</b>	pág. 452
<b>A) La práctica de los Estados en materia de delimitación de la plataforma continental</b>	pág. 452
1. Análisis de la práctica estatal	pág. 452
2. Práctica española en materia de delimitación de la plataforma continental	pág. 463
<b>B) Los métodos de delimitación utilizados por la jurisprudencia internacional</b>	pág. 468
1. El laudo Francia/Gran Bretaña	pág. 469
2. La sentencia Túnez/Libia	pág. 472

3. La sentencia del Golfo de Maine	pág. 474
4. El laudo Guinea/Guinea-Bissau	pág. 478
5. La sentencia Libia/Malta	pág. 480
6. El laudo Canadá/Francia	pág. 483
7. La sentencia Groenlandia/Jan Mayen	pág. 487

## C A P I T U L O   O C T A V O

<b>DELIMITACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL Y LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA ENTRE ESTADOS CON COSTAS ALYACENTES O SITUADAS FRENTE A FRENTE</b>	pág. 493
---	----------

<b>I.- LA RELACION JURIDICA ENTRE PLATAFORMA CONTINENTAL Y ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA</b>	pág. 496
---	----------

<b>A) Origen de la zona económica exclusiva y sus relaciones con la plataforma continental</b>	pág. 497
--	----------

1. Antecedentes históricos	pág. 497
----------------------------	----------

2. Mar patrimonial y zona económica exclusiva	pág. 501
--	----------

<b>B) Consenso en torno a la subsistencia de la plataforma continental</b>	pág. 505
--	----------

1. La zona económica exclusiva como régimen único	pág. 507
--	----------

2. Dualidad de regímenes	pág. 508
--------------------------	----------

a) Regimen unitario hasta las doscientas millas	pág. 510
--	----------

b) Superposición vertical de regímenes	pág. 511
---	----------

<b>C) Autonomía de la plataforma continental frente a la zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 517</b>
<b>1. Autonomía de la plataforma continental en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar</b>	<b>pág. 521</b>
<b>a) Derecho inherente a la plataforma continental</b>	<b>pág. 521</b>
<b>b) Separación formal y ejercicio de los derechos sobre el lecho y subsuelo de la zona económica exclusiva de conformidad con la Parte VI de la Convención</b>	<b>pág. 524</b>
<b>2. Autonomía de la plataforma continental en la práctica estatal relativa a la zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 533</b>
<b>II.- DELIMITACION CONJUNTA DE PLATAFORMA CONTINENTAL Y ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA</b>	<b>pág. 541</b>
<b>A) Presunción de una delimitación única para plataforma continental y zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 542</b>
<b>1. Conveniencia de una delimitación única</b>	<b>pág. 543</b>
<b>2. Idéntica formulación de los artículos 74 y 83 de la Convención de las NN.UU. sobre Derecho del Mar</b>	<b>pág. 547</b>
<b>3. Derecho aplicable a la delimitación conjunta de plataforma continental y zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 552</b>
<b>4. Naturaleza jurídica de la zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 558</b>
<b>B) Práctica estatal en materia de delimitación conjunta de plataforma continental y zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 561</b>
<b>1. Acuerdos de delimitación de plataforma continental y zona económica exclusiva</b>	<b>pág. 564</b>

	xii
2. Acuerdos de delimitación mixta	pág. 569
3. Acuerdos de delimitación de plataforma continental y zona de pesca	pág. 572
C) La extensión a la zona económica exclusiva de las delimitaciones preexistentes sobre la plataforma continental	pág. 575
<b>CONCLUSIONES</b>	pág. 585
<b>ANEXO I: MAPAS</b>	pág. 601
<b>ANEXO II: TEXTOS Y ESQUEMAS</b>	pág. 630
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	pág. 637
<b>JURISPRUDENCIA Y DOCUMENTACION</b>	pág. 679

## LISTA DE ABREVIATURAS

<b>AJIL</b>	<b>American Journal of International Law</b>
<b>AFDI</b>	<b>Annuaire Français de Droit International</b>
<b>ASDI</b>	<b>Annuaire Suisse de Droit International</b>
<b>ADI</b>	<b>Anuario de Derecho Internacional</b>
<b>BYBIL</b>	<b>British Yearbook of International Law</b>
<b>CDI (ILC)</b>	<b>Comisión de Derecho Internacional</b>
<b>CIJ (ICJ)</b>	<b>Corte Internacional de Justicia</b>
<b>CNUDM</b>	<b>Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.</b>
<b>CYIL</b>	<b>Canadian Yearbook of International Law</b>
<b>IDI</b>	<b>Institut de Droit International</b>
<b>IHLADI</b>	<b>Instituto Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional</b>
<b>GVIL</b>	<b>German Yearbook of International Law</b>
<b>ICLQ</b>	<b>International and Comparative Law Quarterly</b>
<b>ILA</b>	<b>International Law Association</b>
<b>ILM</b>	<b>International Legal Materials</b>
<b>NILR</b>	<b>Netherlands International Law Review</b>
<b>NNUU</b>	<b>Organización de las Naciones Unidas</b>
<b>NYIL</b>	<b>Netherlands Yearbook of International Law</b>
<b>RCADI</b>	<b>Recueil des Cours de l'Académie de Droit International</b>
<b>RBDI</b>	<b>Revue Belge de Droit International</b>
<b>RDI</b>	<b>Rivista di Diritto Internazionale</b>
<b>REDI</b>	<b>Revista Española de Derecho Internacional</b>
<b>RGDIP</b>	<b>Revue Générale de Droit International Public</b>
<b>RIAA</b>	<b>Reports of International Arbitral Awards</b>
<b>UNTS</b>	<b>United Nations Treaty Series</b>
<b>ZEE</b>	<b>Zona económica exclusiva</b>



I N T R O D U C C I O N

## I N T R O D U C C I O N

El presente trabajo de investigación relativo a la "Delimitación jurídica internacional de la plataforma continental" tiene por objeto el estudio de las normas jurídicas internacionales que regulan la demarcación espacial de la plataforma continental. El interés del tema objeto de este trabajo está justificado, a nuestro entender, por no ser frecuente en nuestra disciplina hallar ámbitos de estudio que permitan el análisis, simultáneamente, de documentación de Organizaciones internacionales, jurisprudencia de tribunales arbitrales y permanentes, y práctica estatal. En cambio, en relación al Derecho del Mar, como marco genérico en el que hay que ubicar nuestro trabajo, el Siglo XX ha conocido cuatro Conferencias internacionales de codificación, saldadas con resultados diversos, pero que en cualquier caso sitúan esta parcela del Derecho internacional público como un paradigma de la codificación y desarrollo progresivo a que se refiere el art. 13.1 de la Carta de las Naciones Unidas. Por otro lado, como marco más estricto del tema elegido, la delimitación de los espacios marinos, especialmente por lo

que se refiere a la delimitación entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, ha sido objeto de abundante jurisprudencia internacional y práctica estatal.

En estas coordenadas, la elección de la plataforma continental como objeto de estudio se justifica, a su vez, por las peculiaridades que el trazado de sus diversos límites presenta en comparación con otros espacios marinos. En efecto, toda determinación del ámbito ocupado por cualquier espacio marino implica una triple perspectiva: su límite interior, que coincide con el límite exterior del espacio que le precede y a partir del cual se inicia el ejercicio de las competencias concretas del Estado sobre ese espacio; su límite exterior, calculado en general a partir de un número determinado de millas náuticas medidas en superficie; y la delimitación de ese espacio entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente. Aceptado este planteamiento, la delimitación espacial de la plataforma continental presenta elementos de interés básicamente por lo que a los dos últimos ámbitos señalados se refiere (límite exterior y delimitación entre Estados), lo que no implica que el estudio del primero de ellos (líneas de base y límite exterior del mar territorial) deba ser descartado.

En consecuencia, el objeto específico de este trabajo va a ser el análisis jurídico de los diferentes límites fronterizos que enmarcan el espacio marino conocido

como plataforma continental; ámbito amplio de investigación que nos permite abordar de forma unitaria e interrelacionada tanto los problemas que plantea la delimitación marítima como la propia noción de plataforma continental. Razón ésta que está en la base de la opción tomada y que justifica los distintos puntos que integran el trabajo realizado, incluida la atención prestada a las líneas de base.

El método utilizado para el desarrollo de este trabajo tiene como punto de partida los textos convencionales producidos en la materia. Desde ahí, hemos estudiado tanto su génesis a través de la documentación relativa a la Comisión de Derecho Internacional y a las diferentes Conferencias de codificación como, cuando ha existido, la práctica estatal y la jurisprudencia internacional, en la medida que influyen en los trabajos de codificación, los desarrollan e interpretan; todo ello para intentar plasmar el contenido del Derecho internacional general en los diversos aspectos que son objeto de análisis.

A partir de este planteamiento, la sistemática empleada permite dividir el trabajo en tres grandes partes.

En una Primera Parte, examinamos las normas relativas al trazado del límite interior de la plataforma continental, que coincide punto por punto, de conformidad con la definición aportada por el artículo primero de la Convención de Ginebra de 1958 y el art. 76.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

de 1982, con el límite exterior del mar territorial. En este aspecto, por tanto, la plataforma continental no presenta ninguna especificidad en relación con otros espacios marinos, como pueden ser la zona contigua o la zona económica exclusiva, cuyo límite interior viene constituido exactamente por la misma línea. Ahora bien, es precisamente ese carácter multifuncional del límite exterior del mar territorial lo que nos ha impulsado a tratar, siquiera con una extensión inferior a la que el tema merecería, diversos aspectos tanto jurídicos como técnicos relativos a su trazado. Así, en un primer capítulo abordamos el análisis de las normas que regulan el trazado de las líneas de base en las distintas modalidades reconocidas por el Derecho internacional: normales, rectas y archipelágicas. El segundo capítulo hace referencia a situaciones especiales en que quiebra la línea de base normal como método habitual para la medición de la anchura de los espacios marinos debido a la presencia de lugares muy concretos de la costa de los Estados (bahías, desembocaduras de ríos, puertos y radas) o situaciones jurídicas especiales (aguas históricas). Finalmente, veremos cómo, a partir de las diferentes líneas de base, se traza el límite exterior del mar territorial. Ahora bien, el interés de las líneas de base y de las llamadas "aplicaciones locales especiales" no se circunscribe al trazado del límite interior de la plataforma continental, sino también a su delimitación

exterior en la gran mayoría de supuestos, así como, en ocasiones, a la delimitación entre Estados.

La Segunda Parte del trabajo tiene por objeto el límite exterior de la plataforma continental, que históricamente ha presentado la peculiaridad de no venir definido por un criterio de distancia en superficie, sino, en su formulación clásica, por el doble criterio de la profundidad y la capacidad de explotación. Esta singularidad de la plataforma continental ha sido parcialmente modificada debido a la influencia de la zona económica exclusiva y, más concretamente, a la introducción de la anchura de las doscientas millas. Sin embargo, esta situación no ha podido generalizarse a todas las plataformas continentales del Globo, sino que, en ocasiones, a través de complejas fórmulas previstas en el artículo 76 de la Convención de 1982, la plataforma continental se extenderá a una distancia superior. En los dos capítulos que forman esta Parte vamos a tratar, simultáneamente, dos cuestiones íntimamente vinculadas: los distintos criterios de delimitación exterior con que se ha definido la plataforma continental; que podemos encontrar en el artículo primero de la Convención de 1958 (profundidad de 200 metros y explotabilidad) y en artículo 76 de la Convención de 1982 (doscientas millas y criterios técnicos de definición en el margen continental); y la propia naturaleza y alcance del ámbito espacial comprendido en la noción de plataforma

continental (nociones de adyacencia a las costas y prolongación natural del territorio terrestre).

La trascendencia de un preciso trazado del límite exterior de la plataforma continental resulta diáfana si recordamos que este límite constituye la frontera entre las áreas de jurisdicción nacional sobre el lecho y subsuelo marino y la Zona Internacional de los Fondos Marinos y Oceánicos, que es patrimonio común de la humanidad.

Finalmente, en la Tercera Parte abordamos el estudio de la delimitación de la plataforma continental entre Estados cuyas costas son adyacentes o se hallan situadas frente a frente. La delimitación entre Estados vecinos de la plataforma continental se diferencia de la de cualquier otro espacio por la abundante práctica estatal y jurisprudencial existente en la materia, y que supera con creces a la del mar territorial, la zona contigua, y al menos por el momento, la zona económica exclusiva. En cierto modo, la delimitación de la plataforma continental se ha convertido en el paradigma de las delimitaciones marinas, por lo que no es de extrañar que las normas y principios que la jurisprudencia ha ido desgajando en relación a esta figura tiendan a ampliar su ámbito de aplicación a la delimitación de otros espacios marinos, en especial la zona económica exclusiva. Precisamente la aparición de esta figura durante el decenio de los años setenta ha venido a

complicar la ya de por sí compleja operación que constituye la delimitación de la plataforma continental. En consecuencia, en esta Tercera Parte se analiza, en capítulos separados, el contenido de la Norma fundamental en materia de delimitación marítima enunciada por la Corte Internacional de Justicia; los principios equitativos y circunstancias relevantes a dicha delimitación; y los distintos métodos prácticos que pueden ser utilizados para llevarlos a cabo, con especial énfasis en el de la equidistancia. Junto a ello se dedica un último capítulo al estudio de la delimitación conjunta de la plataforma continental y la zona económica exclusiva entre Estados adyacentes o situados frente a frente; aspecto éste que nos lleva a investigar, como cuestión previa, cuál es el alcance de la relación jurídica existente entre ambas figuras.

En consonancia con el método y sistemática empleados, las fuentes de conocimiento utilizadas han descansado sobre tres pilares: documentación de la Organización de las Naciones Unidas, especialmente en relación a las sesiones e informes de la Comisión de Derecho Internacional y la Comisión de Fondos Marinos, junto con la de las Conferencias sobre el Derecho del Mar auspiciadas por la Organización; jurisprudencia arbitral y de la Corte Internacional de Justicia; y aportación doctrinal, que ha enriquecido enraemente los distintos aspectos de nuestro



estudio. Para la obtención de la documentación mencionada se ha acudido a la Biblioteca Depositaria de Naciones Unidas con sede en la Facultad de Derecho (DL/62), así como a la Biblioteca del Palacio de las Naciones, de Ginebra. Por lo que a la jurisprudencia, monografías y artículos de revista se refiere, se han utilizado las Bibliotecas de las Facultades de Derecho de la Universitat de Barcelona y Universitat Autònoma de Barcelona, y la Biblioteca General de la Universitat Pompeu Fabra; junto con la del *Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales*, de Ginebra, bajo la supervisión en este último centro del Profesor Lucius Caflisch, cuya hospitalidad y orientaciones quisiera agradecer desde aquí. Agradecimiento que hago extensivo al Profesor José Antonio Pastor Ridruejo, que tuvo la gentileza de presentarme para facilitarme el acceso al Instituto.

P A R T E   P R I M E R A

EL   LIMITE   INTERIOR  
DE   LA  
PLATAFORMA   CONTINENTAL

## P A R T E   P R I M E R A

### EL LIMITE INTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Conforme al Derecho internacional, la plataforma continental hace referencia al lecho y el subsuelo de las áreas submarinas de un Estado ribereño "que se extienden más allá de su mar territorial"; es decir, el límite interior de la plataforma continental coincide en cada uno de sus puntos con el límite exterior del mar territorial, sin que, por otra parte, la teoría de la plataforma continental aporte ninguna especificidad al trazado de esa frontera marítima por el hecho de constituir el inicio de un nuevo espacio marino. Ello hace que esta Primera Parte de nuestro trabajo titulada "El límite interior de la plataforma continental" la dediquemos al estudio de la delimitación del mar territorial y a los problemas específicos que ésta plantea; habida cuenta de que las diferentes soluciones adoptadas inciden no sólo en el inicio, sino también en la delimitación, y eventualmente la extensión, de la plataforma continental.

Para obtener la delimitación completa del mar territorial vamos a seguir la sistemática empleada por uno de los más clásicos estudiosos del derecho del mar, GILBERT GIDL, que distinguía tres fases:

"C'abord attribution, à la zone de mer territoriale, d'une largeur donnée, appréciée dans une unité de mesure déterminée. Elle implique ensuite la détermination de la ligne dite de base à partir de laquelle du côté de la terre, cette zone de largeur donnée sera mesurée dans la direction du large. Elle implique enfin la détermination, du côté de la haute mer (en nuestro caso, del lado de la plataforma continental), de la limite extérieure de cette zone de mer territoriale de largeur donnée"<sup>(1)</sup>

Deberíamos empezar, por tanto, determinando la anchura que puede alcanzar el mar territorial. Sin embargo, a pesar del interés que la cuestión presenta, la necesaria limitación espacial de este trabajo de investigación nos obliga a dar por sentada dicha anchura en un máximo de doce millas náuticas<sup>(2)</sup>. Iniciaremos, por consiguiente, nuestro estudio con la regulación jurídica internacional de las líneas de base, a partir de las cuales se mide, no sólo la anchura del mar territorial, sino también la de casi todos los espacios marítimos sobre los que el Estado ribereño ejerce algún tipo de competencia, si bien dedicaremos un capítulo al examen de las situaciones especiales que pueden darse en el litoral del ribereño y que tienen influencia a la hora de medir la anchura del mar territorial, para pasar finalmente a determinar los métodos y criterios técnicos que se utilizan en el trazado del límite exterior de dicho espacio marino.

1 GIBEL, G.: Le droit international public de la mer, vol. III, París, 1934, pág. 494

2 En la actualidad, 116 Estados han fijado la anchura de su mar territorial en 12 millas, mientras que otros once Estados mantienen distancias inferiores, a partir de tres millas. Por otro lado, 16 Estados reclaman anchuras superiores, de entre los cuales once reivindican un mar territorial de docientas millas. Vid. Boletín de Derecho del Mar núm. 23 (junio, 1993), pág. 78

## CAPITULO PRIMERO

### LÍNEAS DE BASE

La importancia de las líneas de base en la delimitación de los espacios marítimos es insoslayable, puesto que, cualquiera que sea la figura a la que nos estemos refiriendo, la intervención de las líneas de base, por activa o por pasiva, se hace necesaria<sup>(3)</sup>. Definidas inicialmente como cada uno de los puntos a partir de los cuales se mide la anchura del mar territorial, esa misma línea va a servir para medir la extensión de las aguas interiores, aguas archipelágicas, zona contigua, zona económica exclusiva y, en la mayoría de los casos, plataforma continental. Se entiende pues, que también para la delimitación de los espacios que no están sometidos a la soberanía o jurisdicción del Estado ribereño y que definen su extensión de forma residual haya que establecer claramente las líneas de base.

El interés por las líneas de base en el marco de este estudio es, pues, doble: por un lado, entra dentro del proceso mencionado al inicio del capítulo pasado para la delimitación del límite interior de la plataforma continental (o límite exterior del mar territorial); por

---

3 A menudo, en realidad, son unos pocos puntos de base los que, estratégicamente situados, determinan realmente los límites exteriores de los espacios marítimos. En el Anexo II pueden verse los artículos 3 a 14 de la Convención de 1962.

otro, las mismas líneas de base servirán como punto de partida, en su momento, para la determinación del límite exterior de la plataforma continental, en buena parte de sus modalidades.

En el moderno Derecho del mar, suelen distinguirse tres clases de líneas de base: las normales, las rectas, estas segundas, pensadas en principio como excepción a la regla y, recientemente, las archipelágicas. A la regulación jurídica de todas ellas dedicaremos el presente capítulo.

## I.- LA LINEA DE BASE NORMAL.

De acuerdo con la Convención de Montego Bay, que en este punto reproduce prácticamente de forma literal la Convención de Ginebra de 1958 relativa al mar territorial y a la zona contigua<sup>(4)</sup>, la línea de base normal a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial (así como de los espacios marinos mencionados más arriba) es "la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño" (art.5). Interesa, en consecuencia, y en un primer momento, averiguar el significado de la expresión "línea de bajamar" para, después, subrayar la relevancia de las cartas marítimas del Estado ribereño. En un segundo apartado abordamos la principal novedad aportada por la Convención de 1982 en este ámbito: la inclusión de atolones y arrecifes en la regulación de la línea de base normal.

---

<sup>4</sup> En general, el problema de las líneas de base se ha solucionado de forma mucho menos polémica que la anchura del mar territorial. A ello han ayudado, según PAPAPOSTOLIS, la jurisprudencia interna e internacional en la materia (especialmente la sentencia de la CIJ de 1951) y el carácter fundamentalmente técnico de la cuestión, si bien es cierto que en ella incurren también factores económicos, históricos y geográficos. Vid. PAPAPOSTOLIS, A: "La mer territoriale et la zone contigue", *Revue Hellenique de Droit International* 1961, núms. 1-4, pág. 184

A) La línea de bajamar.

En este apartado vamos a repasar la aparición y consolidación de la línea de bajamar como punto de partida del mar territorial, tras lo cual analizaremos la determinación desde el punto de vista técnico de dicha línea.

1. Consolidación de la línea de bajamar como línea de base normal.

Suele citarse la Convención anglo-francesa sobre pesca, de 1839, como el primer instrumento internacional que describió la línea de bajamar como la línea de base normal a partir de la cual se mide el mar territorial<sup>(5)</sup>. Se trataba en realidad de una precisión, permitida por el avance en los conocimientos técnicos, de una regla inmemorial conforme a la cual había que seguir el contorno de la costa para medir la anchura del mar territorial. Lo cierto es que la línea de bajamar viene citada como punto de partida para la medición del mar territorial en el Proyecto de Reglamento del *Institut de Droit International* de 1928<sup>(6)</sup>, y que en la Conferencia de codificación de La Haya de 1930, auspiciada por la Sociedad de Naciones, dicha línea era ya considerada

5 IMOU: El Derecho del mar. Líneas de base, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, 1989, pág. viii

6 "Projet de règlement relatif à la mer territoriale en temps de paix" (Stockholm, 28 de agosto de 1928), en Résolutions de l'Institut de Droit International (1873-1956), Ginebra 1957, pág. 124



una expresión tradicional<sup>(7)</sup> que, sin embargo, requería precisión. En la sentencia de la Corte Internacional de Justicia relativa al asunto de las pesquerías anglo-noruegas, que tanta influencia iba a tener en todo lo relativo a las líneas de base, se afirma que:

"The Court has no difficulty in finding that, for the purpose of measuring the breadth of the territorial sea, it is the low-water mark as opposed to the high-water mark, or the mean between the two tides, which has been adopted in the practice of States. This criterion is the most favourable to the coastal State and clearly shows the character of territorial waters as appertenant to the land territory."<sup>(8)</sup>

El único momento, a partir de entonces, en que se pone en duda si la línea de base normal debía coincidir en todo caso con la línea de bajamar, se produce en el seno de la Comisión de Derecho Internacional. Si bien los primeros informes del relator especial reproducen, en este ámbito, el principio establecido por la segunda subcomisión de La Haya<sup>(9)</sup>, el informe del Comité de Expertos al que la Comisión encargó el estudio de algunos aspectos técnicos relacionados con el Derecho del mar, introdujo un elemento distorsionador al afirmar que, efectivamente, la línea de base normal debía ser la línea de bajamar a lo largo de la costa tal como se halla indicada en las cartas a gran escala en servicio, reconocidas oficialmente por el Estado ribereño, pero que:

7 Comentario del Relator en el Informe de la Segunda Comisión de la Conferencia: Anexo II, Informe del Subcomité II (en AJIL 1930-3, pág. 248)

8 ICJ Reports 1951, pág. 128

9 "Régimen del mar territorial. Informe de JPA FRANÇOIS" (Doc. A/CH.4/53, de 4 de abril de 1952, en Anuario CDI 1952, II, pág. 33) y "Régimen del mar territorial. Proyecto de reglamento revisado. 2º informe de JPA FRANÇOIS" (Doc. A/CH.4/61, de 19 de febrero de 1953, en Anuario CDI 1953, II, pág. 65). En relación con el primer informe, en este segundo sólo se suprimen las palabras "a lo largo de la costa" que, sin embargo, volverán a aparecer más adelante.

"Si des cartes détaillées, indiquant la laisse de basse mer, n'existent pas, c'est la ligne cotière (ligne de marée haute) qui devrait servir de ligne de départ"<sup>(10)</sup>

El relator, primero y la Comisión después, introdujeron este párrafo en sucesivos proyectos de artículos, justificándolo como única solución práctica para el caso de ausencia de cartas a gran escala<sup>(11)</sup>. Su intención, sin embargo, no era la de obligar al Estado ribereño, en ese supuesto, a tomar la línea de pleamar como línea de base, sino solamente la de servir de orientación a los buques que se hallaran en alta mar y que, por la inexistencia de esas cartas, pudieran tener dificultades para averiguar si se hallaban dentro o fuera del mar territorial de un Estado. El precepto, sin duda, se prestaba a confusión por lo que, con muy buen criterio, la CDI decidió suprimirlo<sup>(12)</sup>, ajustándose plenamente al fallo de la CIJ que, como el relator y la Comisión expresaron reiteradamente, en materia de líneas de base "puede interpretarse como la expresión del derecho en vigor"<sup>(13)</sup>. Con algunas modificaciones en su redacción, esta regla fue adoptada, en su momento, por la primera y tercera Conferencias de las NNUU sobre el Derecho del Mar.

10 "Régimen del mar territorial. Informe del Comité de expertos sobre ciertas cuestiones de orden técnico relativas al mar territorial (Adenda al 2o informe de JPA FRANÇOIS)". Doc. A/CH.4/61/Add.1, de 18 de mayo de 1953, en Anuario CDI 1953, II, pág. 77

11 "Régimen del mar territorial. 3r informe de JPA FRANÇOIS" (Doc. A/CH.4/77 de 4 de febrero de 1954, en Anuario CDI 1954, II, pp. 2-3) e "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones" (Doc. A/2693, pp. 14-15).

12 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones" (Doc. A/2934, pág. 17).

13 Vid. Doc. A/CH.4/53, en Anuario CDI 1952, II, pág. 33

## 2. La determinación de la línea de bajamar.

No cabe duda, en consecuencia, que la línea de bajamar constituye la línea de base normal para medir la anchura de los diferentes espacios marinos. Ahora bien, el significado de esta expresión no resulta tan claro como la falta de interés por su determinación en las diferentes Conferencias codificadoras parece indicar. Línea de bajamar es, en una primera aproximación, la línea que marca la marea baja en una costa determinada o, dicho de otro modo, "la intersección del plano de bajamar con la costa"<sup>(14)</sup>. La marea, por su parte, puede definirse como "el movimiento regular y periódico de las aguas del mar, por el que su nivel sube y desciende cada día en un mismo lugar"<sup>(15)</sup>. Al Derecho internacional, y a la doctrina en general, le ha interesado relativamente poco la definición científica de dicha línea, lo cual es debido con toda seguridad tanto a los diferentes criterios que la ciencia permite (sin que, como veremos inmediatamente, ninguno sea preferible a los demás) como a que las diferencias entre los distintos métodos, e incluso entre cualquiera de ellos y la línea de pleamar, salvo en el caso de cartas a muy gran escala (que

<sup>14</sup> Vid. NUOU, Líneas de base, cit., pág. 3

<sup>15</sup> Vid. FAFAL, Les Conférences des Nations Unies et la Convention de Genève du 29 Avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, Beirut 1968, pág. 19. El autor reconoce que el fenómeno de la marea no es uniforme: la amplitud de las oscilaciones varía según las regiones y los períodos considerados.

sólo existen para puertos y proximidades) o en el caso de mares con grandes diferenciales de mareas, resulta apenas apreciable<sup>(16)</sup>.

El problema reside en que, a la hora de levantar una carta náutica de una costa con un cierto detalle, hay que dibujar una única línea costera cuando en realidad la marea baja, en esa costa, no siempre marca la misma línea, sino que varía en función de las diferentes épocas del año, e incluso puede modificarse con el transcurso del tiempo. Es decir, por un lado, no es necesaria una carta especial de "línea de base" que muestre la línea de bajamar, sino que la carta náutica apropiada cumple de por sí esa función; pero por otro, es necesario convenir el nivel del agua que debe ser tomado como bajamar<sup>(17)</sup>. Suelen distinguirse los distintos niveles de acuerdo con promedios que el Estado ribereño elige discrecionalmente, si bien el tipo de mar que baña sus costas puede tener cierta relevancia en la elección del método. Así, en aquellos mares en que apenas existe marea, como es el caso del Mediterráneo, la línea de bajamar se adopta conforme al "nivel medio del mar", que se define como "el promedio del nivel de la superficie marina a lo

---

16 Vid. VOELTEL, N.: "Les lignes de base dans la Convention de Genève sur la mer territoriale", en *AFDI* 1973, pp. 825-826

17 Vid. "Estudio sobre las futuras funciones del Secretario General resultantes del proyecto de Convención y sobre las necesidades de los países, especialmente los países en desarrollo, en materia de información, asesoramiento y asistencia en el marco del nuevo régimen jurídico" (Doc. A/CONF.62/L.76, de 18 de agosto de 1981), en *III CERN. Documentos oficiales*, vol. IV, pág. 192

largo de una período prolongado<sup>(18)</sup>. En los mares en que, por el contrario, las oscilaciones de la marea son considerables, el Estado ribereño puede obtener su línea de bajamar conforme a distintos criterios, a su elección: la marea astronómica más baja (en condiciones normales: podría haber un nivel más bajo por acción de tormentas), el nivel medio de bajamar en marea viva, el valor medio de la bajamar más baja ("promedio de los valores más bajos de las dos bajamares diarias a lo largo de un período prolongado de tiempo")<sup>(19)</sup>, el nivel medio de todas las bajamares, el nivel medio de bajamar en marea viva de los solsticios o equinoccios<sup>(20)</sup>, etc.

La cuestión del nivel que se deba dar a la línea de bajamar se planteó someramente en la Conferencia de La Haya de 1930. La segunda subcomisión propuso la siguiente definición de línea de bajamar: "aquella que está indicada en la carta oficial empleada por el Estado ribereño, a condición de que esta línea no se separe sensiblemente de la línea media de bajamar más baja binensuales y normales"<sup>(21)</sup>. Se trataba, pues, de un criterio doble: uno de tipo objetivo y formal, preferible desde el punto de vista práctico, y

18 NUU, Líneas de base..., cit., Anexo I, pág. 47. CIDEL, G.: Le droit international public de la mer, vol III, pág. 519, señalaba que ese período podía ser anual, quinquenal, etc. Para el texto de las NUU, tomado de las Tablas de Mareas del Almirantazgo Británico, el período preferible son 18 años y medio.

19 Vid. NUU, Líneas de base..., cit., Anexo I, pág. 47

20 Vid. CIDEL, Le droit international..., cit., III, pág. 519

21 Vid. Informe del Subcomité II, en el Anexo II al Informe de la Segunda Comisión de la Conferencia de La Haya en AJIL 1930-3, pág. 247

otro, condicionante del primero, de tipo técnico, si bien hay que reconocer que la utilización del término "sensiblemente" dejaba un margen de apreciación considerable al ribereño. El relator justificaba esta elección considerando que tal condición sólo sería de aplicación cuando la falta de buena fe por parte del ribereño fuera evidente y que, por otro lado, la precisión en esta materia era extremadamente difícil<sup>(22)</sup>.

El relator mantuvo este doble criterio en su primer informe relativo al régimen del mar territorial en el seno de la Comisión de Derecho Internacional, pese a que la CIJ se había abstenido de pronunciarse sobre este punto<sup>(23)</sup>. El informe del Comité de Expertos, en el sentido de que la omisión de las disposiciones establecidas por la Conferencia de 1930 relativas a las indicaciones especiales en esta materia no incitarían a los gobiernos a desplazar las líneas de bajamar en sus cartas de forma exagerada<sup>(24)</sup>, fue determinante para la desaparición de todo requisito técnico en la definición de la línea de bajamar. En efecto, la Comisión acabó por reconocer que:

---

22 *Ibid*, pág. 248. También GIBEL, *Le droit international...*, cit., vol. III, pág. 523. El autor reconoce, sin embargo, que muchos Estados se negaron a aportar las cartas marítimas de sus costas.

23 Art. 5.3 en Doc. A/CIJ.4/53, *Anexo CIJ 1953*, II, pág. 32

24 Pto. 1.2 en Doc. A/CIJ.4/61/Add.1, *Anexo CIJ 1953*, II, pág. 77

"La expresión tradicional "línea de bajamar" puede tener distintos significados y no existe un criterio uniforme que, en la práctica de los distintos Estados, sirva para determinar dicha línea. La Comisión considera que podría aceptarse como línea de base la línea de la bajamar, tal como se indica en las cartas oficiales a gran escala empleadas por el Estado ribereño. La Comisión estima que no es de temer que la omisión de disposiciones detalladas como las preparadas por la Conferencia de 1930 pueda inducir a los gobiernos a desviar escaradamente en sus cartas la línea de la bajamar"<sup>(25)</sup>.

Así pues, el único requisito que se exige para que una línea de bajamar sea considerada la línea de base normal de un Estado ribereño es que aparezca marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por dicho Estado<sup>(26)</sup>. Ello no es óbice para que se haya seguido buscando un nivel objetivo de bajamar de aplicación generalizada. Los resultados, sin embargo, no son demasiado espectaculares, puesto que, a lo más que, por ejemplo, ha llegado la Conferencia Hidrográfica Internacional es a decir que la línea de bajamar "será un lugar tan bajo que no quede descubierto con frecuencia por la marea"<sup>(27)</sup>. Antes y durante la III Conferencia, los pocos proyectos de artículos que hicieron referencia al tema de la línea de base normal, salvo por lo que a los arrecifes se refiere, como veremos

25 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones" (Doc. A/2693, pág. 15): el comentario se repite de forma similar en los informes relativos al séptimo y octavo período de sesiones.

26 Según el Documento A/CONF.62/L.76 (pto 7.ii)), cit., la escala puede situarse entre 1:50.000 y 1:200.000. Por otro lado, del propio tenor de la norma se deduce que no es imprescindible que cada Estado levante sus propias cartas, sino que, en los casos en que no disponga de los medios técnicos para hacerlo, debe al menos reconocer oficialmente una carta levantada por algún otro país (vid. NUU, Líneas de base..., cit., pág. 1). Según VOELCKE, algunos Estados sólo publican Cartas parciales que cubren, en general, las áreas más cercanas a sus puertos, mientras que otros, entre los que cita a Camerún, Colombia e Irán, no publican ningún tipo de Carta. Vid. VOELCKE, H.: "Les Cartes marines dans la Convention de Montego Bay", en Droit de la Mer. Etudes dédiées au Royan C.A. Collard, Paris 1992, pág. 97

27 Vid. en Doc. A/CONF.62/L.76, pto 7 i), cit.

inmediatamente, se limitaron a reproducir, con algunas variantes de redacción, el tenor del precepto ginebrino<sup>(28)</sup>. Tampoco parece demasiado relevante la novedad que ofrece el artículo 5 de la Convención de Montego Bay, introducida después del último proyecto de convención, a recomendación del Comité de redacción<sup>(29)</sup>, en el sentido de que la línea de bajamar venga marcada "mediante el signo apropiado", pues éste no será otro que el signo utilizado corrientemente en las cartas para señalar dicha línea. Lo determinante, en cualquier caso, es que aparezca en una carta náutica reconocida oficialmente por el ribereño, con independencia del criterio técnico que éste haya utilizado para el levantamiento de dicha carta. Buena prueba de ello es que la legislación interna de los Estados omite cualquier determinación del concepto de línea de bajamar, con las únicas salvedades de Australia, Vanuatu y Namibia, que coinciden en definirla como la línea de la más baja mar astronómica<sup>(30)</sup> (Vanuatu lo hace de forma subsidiaria a las Cartas del Almirantazgo Británico), definición superflua o válida simplemente a efectos informativos, porque, en caso

28 El proyecto de Grecia (A/CONF.62/C.2/L.22) se refiere a la línea "natural" de bajamar de la costa "continental o insular". El texto de la EPI y 23 más (A/CONF.62/L.33) reproduce literalmente el art. 3 de la Convención de 1958, mientras que hay otros proyectos (como el del Uruguay -Doc. A/AC.138/SC.II/L.24 y corr.1- o del Reino Unido -Doc. A/CONF.62/C.2/L.3-) que incluyen una nota remitiéndose directamente a los arts. 3 a 13 de dicha Convención.

29 En el Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar (texto oficioso: Doc. A/CONF.62/WP.10/rev.3, de 22 de septiembre de 1980) aún no aparece esta expresión.

30 Australia: Proclamación de 19 de marzo de 1987; Vanuatu: Maritime Zones Act, n.º.23 de 1981, en *NEU: Baselines: National Legislation*, Nueva York, 1989, pp. 51 y 376. Namibia: Ley n.º.3 sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de Namibia, de 30 de junio de 1990, en *Boletín de Derecho del Mar*, n.º. 16 (diciembre 1990), pp.19-23



de divergencia, primará la línea que se halle marcada en una carta reconocida oficialmente por el Estado.

**B) Islas situadas en atolones y arrecifes.**

La mayor novedad que ofrece la Convención de 1982 en materia de línea de base normal la constituye el tenor de su artículo sexto:

"En el caso de islas situadas en atolones o de islas bordeadas por arrecifes, la línea de base para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño".

El primer texto donde hallamos un precedente a esta disposición es el Informe del Comité de Expertos a la Comisión de Derecho Internacional, de conformidad con el cual, "en relación con los bancos de coral, se considerará el reborde de esos bancos indicado en las cartas, como la línea de bajamar para trazar el límite del mar territorial"<sup>(31)</sup>. La propuesta, que no halló ninguna respuesta en el seno de la CDI, se diferencia fundamentalmente del precepto de 1982 en que, actualmente, para que pueda trazarse la línea de base normal es necesario que el atolón o el arrecife<sup>(32)</sup>, encierren una o más islas en su interior, cosa que no venía explicitada en aquel informe.

31 Doc. A/CH.4/61/Add.1, pto. I.5, Anuario CDI 1953, II, pág. 77

32 Las dos expresiones utilizadas por el art.6 son prácticamente sinónimas, dado que los atolones son cadenas de arrecifes que encierran por completo una laguna y una o más islas. En cambio, no todos los arrecifes encierran islas y si lo hacen, pero tienen carácter discontinuo, no pueden considerarse atolones (con independencia de que los atolones suelen tener canales que los atraviesan). Vid. NUU, Líneas de base, cit., pp. 6-13.

De hecho, el movimiento hacia la implantación de esta norma puede considerarse hasta cierto punto paralelo al del reconocimiento de las líneas de base archipelágicas y ello porque los Estados especialmente interesadas en éstas, los Estados archipelágicos, muchas veces están formados por islas de origen coral: la accesión a la independencia de muchos de estos Estados a partir de los años sesenta propició, como veremos más adelante, que pudieran formar un grupo de presión importante en el seno de la III Conferencia. La relevancia que la medición de los espacios marítimos a partir de los arrecifes (y no de las islas situadas en su interior) tiene para los Estados formados principalmente por este tipo de islas, viene perfectamente explicada por la Exposición del Presidente del Comité Mixto del Congreso de Micronesia, presentada en su nombre, ante el Pleno de la III Conferencia, por los EE.UU. (potencia administradora en aquel momento):

"Las lagunas de atolones están normalmente cercadas por un sistema continuo o casi ininterrumpido de arrecifes, la mayoría de los cuales quedan sumergidos en bajamar. Las islas del atolón se hallan sobre el arrecife. A todos los efectos, las lagunas tienen el carácter de aguas interiores. Sin embargo, si se mide el mar territorial a partir de las islas y no del sistema de arrecifes, parte de las lagunas de algunos atolones podría considerarse técnicamente "alta mar".(33)

Dos proyectos de artículos, uno en la Comisión de Fondos Marinos y otro en la III Conferencia, incluían normas

---

33 Doc. A/CONF.62/L.6, de 27 de agosto de 1974, en III CNUCL. Documentos oficiales, vol. III, pág. 97

relativas a los atolones. El primero, debido a Malta<sup>(34)</sup>, definía el atolón como "cadenas de islas o islotes que se destacan en un arrecife circular u oval que encierra una laguna", y conteria una serie de particularidades que no agradaron a los Estados afectados:

-sólo permitía encerrar los canales de entrada de los arrecifes si no excedían de veinticuatro millas (art.13);

-para poder aplicar la norma relativa al trazado de la línea de bajamar, la isla o islas en el interior del atolón debían tener una superficie total superior al kilómetro cuadrado (art.14.1);

-si dicha superficie era inferior a diez kilómetros cuadrados, el ribereño sólo podía reclamar doce millas de jurisdicción (y no el total de 200 millas del llamado espacio oceánico nacional).

Por contra, la propuesta conjunta de Fiji, Nueva Zelanda, Tonga y Samoa Occidental<sup>(35)</sup> se limitaba a un párrafo prácticamente idéntico al finalmente adoptado, si bien hay que admitir que era más claro que éste en la definición del supuesto de referencia, dado que, con total lógica, se refería al caso de "atolones o de islas que tengan cadenas de arrecifes" (véase nota 32). La adopción

34 "Malta: anteproyecto de artículos acerca de la delimitación de la jurisdicción del Estado ribereño sobre el espacio oceánico y los derechos y obligaciones de los Estados ribereños en la zona bajo su jurisdicción" (Doc. A/AC.138/SC.II/L.28, de 13 de julio de 1973, en Informe de la Comisión de Fondos Marinos, A/9021, vol. III, pág. 28 y ss.). Vid. crítica de esta propuesta en FALLEY, P.B.: "Reefs and the Convention on the Law of the Sea", en International Journal of Estuarine and Coastal Law, 1974-4, pág. 290

35 "Fiji, Nueva Zelanda, Tonga y Samoa Occidental: proyecto de artículo sobre islas y sobre territorios bajo dominación o control extranjeros" (Doc. A/CONF.62/C.2/L.30, de 30 de julio de 1974, en III CHINA, vol. III, pág. 240)

de un texto muy similar al de esta propuesta conjunta, sin que al parecer suscitase ninguna controversia en el seno de la Segunda Comisión, ya desde el Texto Unico Oficioso para Fines de Negociación<sup>(36)</sup> debe interpretarse en el sentido de que:

-no importa el tamaño de la isla encerrada en el arrecife para que se trace en el exterior de éste la línea de bajamar, que servirá para la medición de todos los espacios marinos;

-los canales de entrada pueden cerrarse con independencia de la distancia que separe sus puntos de entrada, de acuerdo con las reglas relativas a las líneas de base recta, cosa que puede ser problemática en el caso de cadenas de arrecifes con profundas discontinuidades o que bordeen solamente una parte de la isla (véase, en mapa núm. 1 del Anexo I, el archipiélago de las Luisiadas)<sup>(37)</sup>.

En relación con la referencia a "tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño" puede reiterarse lo dicho para la línea de bajamar en general, sin que pueda explicarse por qué, en este caso, se omite la exigencia de que dichas cartas sean "a gran escala".

---

36 Artículo 5; Doc. A/CONF.62/NP.8/Part.II, de 7 de mayo de 1975. Dice que la línea de base "será el borde del arrecife que da al mar", igual como ha:á la propuesta conjunta; en el Texto Unico Revisado para Fines de Negociación (Doc. A/CONF.62/NP.8/rev.1/Part.II, de 6 de mayo de 1976) el "borde" es sustituido por la más correcta expresión "la línea de bajamar del lado del mar".

37 En este sentido, vid. HALLIDAY, "Reefs...", cit., pp. 298 y 304

## II.- LAS LINEAS DE BASE RECTAS.

El antecedente inmediato a las modernas líneas de base rectas está constituido por la líneas de cierre de las bahías y de las desembocaduras de los ríos. Si, como veremos en el próximo capítulo, el cierre de las bahías se justifica por un afán de simplificar el límite exterior del mar territorial, evitando que se creen bolsas de alta mar dentro de ese espacio, lo mismo exactamente puede decirse de las líneas de base rectas. Su consolidación como punto a partir del cual puede medirse la anchura de los distintos espacios marinos, sin embargo, es mucho más tardía que la de la posibilidad de cerrar las bahías. Pese a que podemos encontrar precedentes de las líneas de base recta en uno de los sistemas de determinación del límite exterior del mar territorial a que nos referiremos al final del próximo capítulo, lo cierto es que no es hasta la sentencia de la CIJ de 1951 en que, convalidando el sistema establecido unilateralmente por Noruega<sup>(38)</sup>, se abre realmente la puerta a la posibilidad de trazar líneas de base rectas, en sustitución de la línea de bajamar, para medir la anchura del mar territorial. La influencia de esta sentencia en

---

38 La Corte se justifica afirmando que varios Estados han adoptado este método y que no han encontrado objeciones de principio por parte de los demás (ICJ Reports 1951, p. 129). Dichos Estados eran: Dinamarca (Decreto de Neutralidad de 1912), Suecia (1927), Cuba (1934), Yugoslavia (1948), Arabia Saudita (1949) y Egipto (1951). Vid. en BROWN, V.D.: "Internal Waters", NYIL 1966, pág. 37

relación con los supuestos en que cabe utilizar este método, así como sus requisitos y condiciones, no puede dejar de ser subrayada, para bien y para mal: en el actual artículo séptimo de la Convención de Montego Bay sólo se añade un nuevo supuesto de hecho (relativo al trazado de estas líneas de base en deltas muy inestables), permaneciendo, por lo demás, fundamentalmente idéntico al artículo cuarto de la Convención de Ginebra sobre el mar territorial y la zona contigua, que a su vez respetaba de una forma casi religiosa los dicta del fallo. La consolidación de las líneas de base rectas a partir del asunto de las pesquerías ha sido imparable. Así, aunque la Comisión de Derecho Internacional usó en un principio el término "excepcionalmente" para referirse a su utilización, acabó por suprimirlo "por carecer de pertinencia jurídica; el sistema que preconiza el artículo podrá aplicarse en todos los casos en que las circunstancias previstas se presenten"<sup>(39)</sup>. Hoy, más de 70 países han fijado líneas de base rectas (solas, o en combinación con líneas de base normales) para delimitar sus espacios marinos y la tendencia es a su utilización cada vez más generalizada<sup>(40)</sup>. Pese a que la línea de bajamar sigue figurando en la Convención de 1982 como el supuesto

39 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones" (Doc. A/2934, pág.18). De hecho, ya la CIJ había señalado que esta normativa no podía considerarse excepcional, "pues en tal caso las excepciones anularían la regla" (ICJ Reports 1951, pág. 126); en definitiva, la Corte sólo ve "la aplicación del derecho internacional general a un caso específico" (ICJ Reports 1951, pág.131).

40 Vid. NUU: Baselines: National Legislation, cit. Además, prácticamente en cada número del Boletín de Derecho del Mar se publican nuevas líneas de base rectas de algún Estado ribereño, si bien en ocasiones se trata de modificaciones de legislaciones preexistentes.

"normal", la práctica estatal está relegando dicha línea a situación excepcional.

Empezando por la simplísima definición que se da de este método, el cual:

"consists of selecting appropriate points on the low-water mark and drawing straight lines between them"<sup>(41)</sup>

vamos a ver a continuación en qué supuestos se permite teóricamente su utilización, para, seguidamente, examinar los requisitos y las condiciones que deben cumplir las líneas de base rectas.

A) Supuestos en que cabe utilizar el método de líneas de base rectas.

Son dos los supuestos contemplados por el párrafo primero del artículo séptimo de la Convención de 1982 en que se prevé la posibilidad de sustituir la línea de bajamar por una línea de base recta "que una los puntos apropiados". Ambos supuestos, como puede observarse, y no por casualidad, coinciden con la configuración geográfica de la costa noruega:

a) Los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras. De nuevo podemos hacer una referencia al régimen de las bahías, en el sentido de que estas aberturas y escotaduras no reúnen las condiciones que caracterizan a aquéllas, pese a lo cual pueden cerrarse mediante una línea de base recta, lo que plantea si tiene

<sup>41</sup> ICJ Reports 1951, pp.129-130. Véase, en el mismo sentido, el párrafo primero de los arts. cuatro y siete, respectivamente, de las Convenciones de 1958 y 1982.

algún sentido actualmente dedicar todo un precepto al fenómeno de la bahía.

b) Los lugares en que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata. Este segundo supuesto se inspira, como es bien sabido, en el *skjaergaard* noruego, del que GINL había señalado, pocos años antes de la sentencia de 1951, que:

"La solution consistant à traiter comme eaux intérieures toutes les eaux en deçà de l'archipel doit, à notre avis, être rejetée en tant que règle: elle ne peut être admise que dans de cas exceptionnels, par application de la théorie des eaux historiques."<sup>(42)</sup>

La opinión de la Corte, por el contrario, es que la línea exterior del *skjaergaard* es la que debe tomarse en cuenta para delimitar la faja de aguas territoriales noruegas, sin que ello sea una excepción a la regla de la línea de bajamar.

El verdadero problema reside en determinar el alcance de términos tales como "profundas aberturas y escotaduras", en el primer caso, o "proximidad inmediata", en el segundo. Pese a que algunos autores reclaman una interpretación muy rígida de estos términos<sup>(43)</sup>, lo cierto es que la discrecionalidad del Estado ribereño está presente en todo momento: no existe ningún criterio objetivo de aceptación general que permita identificar las costas con

---

42 GINL, *Le droit international...*, cit., vol. III, pág. 724

43 Vid. *WILSON, U.N.-MEXICO, G.S.: Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation*, Londres 1992, pp. 75-76. Justifican su postura por el carácter unilateral de la actividad estatal en este campo y por el hecho de que el uso de estas líneas de base rectas implica restar áreas marítimas tanto a los Estados vecinos como al resto del mundo, en la medida en que reduce la zona de Patrimonio Común de la Humanidad.



aberturas profundas, aunque es lógico pensar que no es necesario que cumplan los requisitos de las bahías (pues, en ese caso, sería innecesario dedicarse este precepto<sup>(44)</sup>) y que la profundidad es siempre relativa, ya que debe ponerse en relación con las características de la costa donde se halla la escotadura<sup>(45)</sup>. Por lo que a la "proximidad inmediata" se refiere, tampoco existe ningún criterio objetivo, aunque sí se han formulado diferentes propuestas: desde las cinco millas del Comité de Expertos<sup>(46)</sup> que fue primero adoptado por el relator y luego abandonado por la CDI, argumentando que dicha distancia no sólo era arbitraria, sino que no concordaba con la decisión de la Corte<sup>(47)</sup>, hasta las 48 millas que parecen tener hoy una cierta aceptación<sup>(48)</sup>, aunque según las circunstancias de cada caso, que es lo que realmente hay que tener en consideración, esta distancia o incluso una bastante inferior a ella podría ser excesiva, especialmente si tenemos en cuenta que el espacio intermedio se somete al

44 Una opinión contraria la hallamos en EEUU, Líneas de base, cit., pág. 19

45 En este sentido, vid. PESCOTT, J.R.V.: "Straight Baselines Theory and Practice", en BROWN-CHURCHILL (eds.): The UN Convention on the Law of the Sea: Impact and Implementation, 19 L.S.I.Proc., Hawaii, 1967, pág. 292

46 Doc. A/CH.4/61/Add.1, pto. III.2 y ss. (Anexo CDI 1951, II, pág. 78).

47 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones" (Doc. A/2934, pág. 17). Algunos miembros de la Comisión acusaron, con razón, a las normas de la Corte de no ser lo suficientemente precisas para ser aplicadas de un modo general, pese a lo cual se suprimió todo atisbo de criterio objetivo relativo a la proximidad inmediata de las islas a lo largo de la costa.

48 Departamento de Estado de los EEUU, "Developing standard guidelines for evaluating straight baselines", Limits of the Sea 106, pág. 22, citado en EEUU, Líneas de base..., cit., pág. 24

régimen de las aguas interiores<sup>(49)</sup>. De todos modos, esta referencia a la proximidad inmediata debe ponerse en relación con el requisito relativo a la vinculación con el dominio terrestre que deben tener las aguas comprendidas en las líneas de base rectas, tal como veremos a continuación.

Junto a estos dos supuestos básicos directamente derivados de la Sentencia de la CIJ, se han intentado proponer otros con diversa fortuna. Así, en el sexto período de sesiones de la Comisión de Derecho Internacional hallamos un proyecto de artículo cinco, de conformidad con el cual "la línea de base puede separarse de la línea de bajamar, cuando lo justifiquen razones históricas..."<sup>(50)</sup>, referencia que la Comisión no explica ni vuelve a aparecer en los siguientes informes, seguramente porque es un supuesto que debe englobarse en el régimen de las aguas históricas. También la CDI propuso, como justificación autónoma del método de líneas de base rectas "la existencia de intereses peculiares de una región, cuya realidad e importancia esté demostrada por un largo uso"<sup>(51)</sup>. En este punto, la Comisión, que había obrado a instancias de GARCÍA

49 En este sentido, REISMAN-SHYERMAN consideran que una distancia de 12 millas entre la costa principal y el borde interior de la isla en cuestión es más que suficiente. Vid. Straight Baselines..., cit., pág. 89

50 Vid. Doc. A/2693, cit., pág. 15

51 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones" (Doc. A/2934, pág. 17).

AMAR<sup>(52)</sup>, creía estar siguiendo el criterio de la CIJ, pero, como apuntaron algunos gobiernos, su interpretación era errónea puesto que "los intereses que el fallo tomaba en consideración sólo se examinaban teniendo en cuenta factores históricos y geográficos y no debían constituir por sí solos una justificación"<sup>(53)</sup>. De ahí que, tanto en la Convención de 1958 como en la de 1982, como veremos más adelante, la consideración de los intereses económicos de la región sólo pueda hacerse cuando se cumple alguno de los supuestos antes citados.

Mejor suerte ha tenido el actual artículo 7.2 de la Convención de 1982. Esta norma permite trazar líneas de base rectas en puntos apropiados a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera de un delta (puede haber, o no, otros accidentes naturales, pero la presencia del delta es imprescindible para la aplicabilidad del párrafo) y si, a causa de su inestabilidad, la línea de bajamar retrocede ulteriormente, la línea de base recta puede seguir en vigor mientras el Estado ribereño no la modifique. La génesis de este artículo se explica por la situación particular de Bangladesh, cuyas costas están prácticamente inundadas por el mayor delta del mundo (formado por los ríos Ganges y Brahmaputra), de unos 60.000 km<sup>2</sup>, más de la mitad de los cuales quedan inundados en pleamar y cuya configuración

---

52 A/CIJ/SR.316, en *Anuario CIJ 1958*, vol. I, pág. 197 y ss. Votado a favor por 9 votos contra 3 y 1 abstención, en SR.317, *ibid.*, pág. 205

53 "Informe de la CIJ sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (Doc. A/3159, pág. 15).

varía rápidamente en la época de las lluvias<sup>(54)</sup>. La propuesta de Bangladesh, que se refería a los lugares "en que no haya un nivel de bajamar estable a lo largo de la costa", pretendía que dichas líneas pudieran trazarse siguiendo la isóbata de 10 brazas<sup>(55)</sup>. En el grupo oficioso sobre líneas de base, que celebró tres reuniones en el mes de abril de 1975, el supuesto de hecho referido fue equiparado al fenómeno deltáico, pero no fue aceptada la posibilidad de trazar líneas de base rectas sin relación, ni que fuera inicial, con puntos de la costa<sup>(56)</sup>, razón por la cual el redactado del precepto, ya desde el Texto Unico Oficioso para Fines de Negociación<sup>(57)</sup>, es sustancialmente idéntico al finalmente adoptado y deja por cierto en situación de clara ilicitud internacional al trazado adoptado por Bangladesh<sup>(58)</sup>.

---

54 NUU, Líneas de base, cit., pp. 25-26

55 Vid. intervención de los delegados de este país en Docs. A/CONF.62/SR.27 y A/CONF.62/C.2/SR.5, en III CERRI, vol. I, pág. 114 y vol. II, pág. 121. Aunque no fue presentado oficialmente ningún proyecto de artículo, de manera informal se defendió el siguiente: "En los lugares en que no haya un nivel de bajamar estable a lo largo de la costa, a causa de un proceso continuo de aluvión y sedimentación, y en que el mar adyacente a la costa sea tan poco profundo que resulte navegable solamente para embarcaciones pequeñas y responda a las características de las aguas internas, para trazar las líneas de base se unirán los puntos apropiados del mar adyacente a la costa, que no han de exceder del nivel de diez brazas", en "Documento de trabajo de la Segunda Comisión: tendencias principales" (Doc. A/CONF.62/C.2/WP.1, en III CERRI, vol. III, pág. 127).

56 Exposición sobre los trabajos de la Segunda Comisión (Doc. A/CONF.62/C.2/L.89/Rev.1 de 15 de julio de 1975), en III CERRI. Documentos Oficiales, vol. IV, pp. 203-204. Vid. también, PRESCOTT-MCDONALD: "Baselines along unstable coasts. An interpretation of Article 7(2)", en Ocean Yearbook 8, 1990, pág. 73

57 A/CONF.62/WP.6/Part.II, de 7 de mayo de 1975

58 Vid. nota n.º 2 en Anexo I.

En relación con este párrafo segundo del artículo siete, es importante señalar que la discrecionalidad del ribereño sigue imperando en la apreciación de si un delta es o no "muy inestable", porque es lógico pensar que no sea necesario llegar a los extremos del delta antes citado, puesto que, en ese caso, se habría adoptado un precepto aplicable solamente en un lugar del mundo<sup>(59)</sup>. Por otro lado, conviene destacar que se trata de un supuesto autónomo, independiente de que se produzcan las circunstancias previstas en el primer párrafo<sup>(60)</sup>. Ello puede deducirse de varios factores:

a) La intención del artículo es crear seguridad jurídica, en el sentido de que una línea de bajar inestable situaría a los buques extranjeros en una posición de inseguridad a la hora de calcular la distancia a la que se hallan de la costa; la línea de base recta, definida por coordenadas claras e inmutables, mientras no se dicte nueva normativa, solventa ese problema. Esta situación puede producirse con independencia de que la costa sea muy irregular o exista una franja de islas adyacente a ella. Entendemos que el componente de *inestabilidad* sustituiría aquí al de *irregularidad*.

---

59 Sin embargo, parece que la tendencia de la mayoría de los deltas del mundo es a avanzar, no a retirarse, por lo que en realidad este párrafo será aplicable en pocos lugares: además del delta del Ganges, parece que sólo el del Mississippi tiende a erosionarse. Vid. en HEDGECOCK, R.D.-SMITH, R.W.: "The Informal Single Negotiating Text (Committee II): A Geographical Perspective", en *Ocean Development and International Law*, 1976-3, pp. 34-39

60 En este sentido, PRESCOTT-MCDONALD, "Baselines...", cit. pág. 70. En contra, M.I.U., *Lines de base*, cit., pp. 25-26 y REINHOLD-SCHNEIDER, *Straight Baselines...*, cit., pág. 59

b) Podemos comparar este segundo párrafo con el quinto del mismo artículo: este último, relativo a los intereses económicos de la región que, como hemos dicho anteriormente, pudo haberse adoptado como supuesto autónomo, empieza con las palabras "cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1", formulación de subsidiariedad que no aparece en el párrafo segundo que ahora estamos considerando.

c) En el primer Texto de negociación de la III CNUDM<sup>(61)</sup>, el actual párrafo segundo constituía la segunda frase del primer párrafo, a continuación de los supuestos antes mencionados. Quedaba así tal vez más claro como tercer supuesto de aplicación de las líneas de base rectas.

B) Requisitos y condiciones especiales de utilización de las líneas de base rectas.

Los siguientes párrafos del artículo séptimo de la Convención de Montego Bay reúnen una serie de requisitos fácticos y formales que deben cumplir las líneas de base rectas en su aplicación a los supuestos antes contemplados, así como supuestos de aplicación de este método que podríamos llamar subsidiarios. Tras el estudio, con un cierto detenimiento, de ambos, dedicaremos un espacio al examen de uno de los requisitos más polémicos de las líneas

---

61 Texto Único Oficioso para Fines de Negociación. Segunda Parte (Doc. A/CONF.62/WP.8/Part.II, de 7 de mayo de 1975).

de base rectas y que, finalmente, no fue adoptado ni en Ginebra ni en Montego Bay: su longitud máxima.

### 1. Requisitos de las líneas de base rectas.

#### a) La dirección general de la costa.

El párrafo tercero del artículo 7 contiene el requisito más clásico, y uno de los más indeterminados, de las líneas de base rectas:

"El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa..."

Se trata de un requisito geométrico y geográfico. Como en tantas otras ocasiones, su origen lo encontramos en la sentencia de la CIJ de 1951; la reflexión que al respecto realiza la Corte puede servirnos para interpretar, aunque de forma muy laxa, este precepto:

"It should be observed that, however justified the rule in question may be, it is devoid of any mathematical precision. In order properly to apply the rule, regard must be had for the relation between the deviation complained of and what, according to the terms of the rule, must be regarded as the general direction of the coast. Therefore, one cannot confine oneself to examining one sector of the coast alone, except in a case of manifest abuse; nor can one rely on the impression that may be gathered from a large scale chart of this sector alone."<sup>(62)</sup>

El Comité de Expertos encargado por la Comisión de Derecho Internacional, en los trabajos previos a la I Conferencia, del estudio de ciertos aspectos técnicos relativos al mar territorial intentó soslayar esta indeterminación fijando una longitud máxima de las líneas de base rectas y una distancia máxima de los puntos de base en

---

62 ICJ Reports 1951, pp. 141-142

relación a la costa, argumentando que, en muchos casos, la dirección general de la costa sería imposible de establecer<sup>(63)</sup>. La cuestión, pues, va muy ligada a la longitud máxima de las líneas de base rectas, a la que nos referiremos más adelante. Podemos avanzar, sin embargo, que el tema fue muy discutido en el seno de la CDI, donde, sin embargo, finalmente se acabó por suprimir cualquier requisito objetivo, por miedo a que su aplicación resultara demasiado automática.

En relación con la definición de "dirección general de la costa", SCHULZ manifestaba que "debe interpretarse como la dirección de toda la línea costera de un Estado. En el caso de Noruega, por ejemplo, la dirección sería de nordeste a sudoeste"<sup>(64)</sup>. A modo de orientación, cabe señalar que, en el asunto de las pesquerías, casi ninguna línea de base noruega se desviaba en más de 15 grados de la costa, mientras que, desde algún centro especializado, se ha propuesto un ángulo máximo de 20 grados de desviación<sup>(65)</sup>. Cualquier magnitud, sin embargo, no sólo es arbitraria mientras no sea positivada por el Derecho internacional (y es difícil que a estas alturas lo sea, tanto desde el punto de vista convencional como desde el

---

63 Doc. A/CH.4/61/Add.1, pto.IV, en Anuario CDI 1953, II, pág.79

64 A/CH.4/SR.255, en Anuario CDI 1954, vol.I, pág. 69

65 Departamento de Estado de los EEUU, Limits of the Seas, núm. 105, pág. 19, citado por EEUU, Líneas de base, cit., pág.27. Vid. la misma observación en HEDGSON-ALEXANDER: "Towards and Objective Analysis of Special Circumstances", Occasional Paper núm. 13, 1972, pág. 27



consuetudinario), sino que carece de sentido hasta que no se solucione el problema previo, apuntado por la CIJ, de la clase de carta marina a utilizar (en relación a su escala y a la perspectiva que proporcione del sector), que no tiene por qué ser la misma que hay que depositar en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. Es más, del párrafo citado de la sentencia de la Corte parece deducirse precisamente que una carta náutica a gran escala puede no dar la perspectiva necesaria para determinar hasta qué punto se produce una desviación de la dirección general de la costa y, como señalaba SCULL, es toda la costa del Estado la que debe tenerse en cuenta, y no un fragmento de ésta (si bien es obvio que la costa de un Estado puede variar de dirección).

Señalemos, finalmente, que la dirección general de la costa puede seguirse desde una distancia muy alejada (imaginémosnos una línea paralela a la costa, a cien millas de ésta), razón por la cual se añade, ligado indisolublemente, el siguiente requisito.

b) Vinculación de las aguas al dominio terrestre.

Esta vinculación viene cualificada por la capacidad de las aguas "para estar sometidas al régimen de las aguas interiores". De nuevo se trata de un requisito que se toma prestado de la sentencia de 1951<sup>(66)</sup> y que, junto con la mención al respeto a la "dirección general de la

---

<sup>66</sup> ICJ Reports 1951, pág. 133

costa", ha superado sin ninguna dificultad los proyectos de la CDI, la Conferencia de Derecho del Mar de 1958, los proyectos de artículos presentados en la Comisión de Fondos Marinos y en la III Conferencia, y los distintos textos de negociación de esta última. Su significado ha quedado siempre en una nebulosa y lo cierto es que, en la práctica, los Estados han utilizado las líneas de base rectas no sólo para extender más hacia el exterior sus espacios de soberanía y jurisdicción, sino también para ampliar de forma ostensible la magnitud de sus aguas interiores. Una cosa es que los requisitos impuestos por el Derecho internacional sean más que flexibles y otra muy diferente es que los Estados conculquen de forma evidente, como realmente hacen, la legalidad<sup>(67)</sup>. La Comisión de Derecho Internacional, que había sido advertida de esta posibilidad por el Comité de Expertos<sup>(68)</sup>, aprobó un artículo, que con pocas modificaciones de redacción ha llegado hasta la Convención de 1982, conforme al cual el derecho de paso inocente debe respetarse en aquellas aguas interiores cuya aparición sea consecuencia de un nuevo trazado de líneas de base rectas<sup>(69)</sup>. Con ello, si no se evita el incumplimiento de la

67 Véase, por ejemplo, los apas núms. 2 a 6, correspondientes a Bangladesh, Birmania, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam, en Anexo 1.

68 Doc. A/CH.4/61/Add.1, pto. IV. 4: "Les lignes en effet, étendent de manière injustifiée la superficie des eaux intérieures, et reculent par trop vers le large la limite extérieure de la mer territoriale" (Annuaire CDI 1953, II, 49-79)

69 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (Doc.A/3159, pág.15): véase, a continuación, art. 5.2 del Convenio de 1958 y art. 8.2 de la Convención de 1982.

vinculación de las aguas interiores al dominio terrestre, al menos si se atiendan algunas de sus consecuencias<sup>70</sup>).

c) Otros requisitos.

Vamos a mencionarlos muy brevemente:

- "El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva" (art.7, pár.6). Esta disposición no había sido prevista por la CDI, sino que fue propuesta por el Reino Unido en el seno de la Primera Comisión de la Conferencia de 1958<sup>71</sup>). Su intención preventiva es clara, aunque el supuesto de hecho sólo resulta imaginable en el caso de Estados ribereños exiguos que se hallen rodeados por otro Estado mayor (Mónaco en relación a Francia<sup>72</sup>); San Marino en

70 Como apunta FRESOFF, esta disposición hace menos grave las posibles violaciones del art.7, pero solamente en relación a la navegación en superficie: el sobrevuelo y la navegación en inmersión siguen sometidos a la autorización del ribereño. Vid. FRESOFF, "Straight Baselines...", cit., pág. 317

71 Doc. A/CONF.13/C.1/L.62/Corr.1: este párrafo fue aprobado por 62 votos contra ninguno y 8 abstenciones. Vid. Informe de la Primera Comisión (Doc. A/CONF.13/L.28/rev.1), en CIJML. Documentos oficiales, vol.II: sesiones plenarias, pág. 135

72 El Decreto francés de 9 de julio de 1888 establecía una línea de base recta que dejaba enclavado al Principado de Mónaco, con el resultado de cortar la salida al alta mar del mar territorial monacesco. Esta situación se resolvió mediante la Declaración de París de 20 de abril de 1967, firmada entre las Partes. Vid. Quérouec, J.P.: "Quelques remarques sur la délimitation franco-monacoise", en Revue de la Mer. Etudes océaniques au Rayon C.A. Colliard, 1992, pág. 85

relación a Italia, etc.<sup>(73)</sup> o de Estados que tengan vecinos archipelágicos).

-Adecuada publicidad de las líneas de base rectas. La importancia de este requisito formal es evidente. Si en relación con las líneas de base normal, el reconocimiento oficial de cualquier carta náutica comporta la automática conversión de la línea de bajamar trazada en ella, en línea de base normal, en relación con las líneas de base rectas su publicidad, a través de cartas marinas, avisos a navegantes, instrucciones náuticas o, mejor aún, legislación interna<sup>(74)</sup>, es el único medio que los demás Estados y sus nacionales tienen para conocerlas. De los dos medios previstos por la Convención (Cartas náuticas o lista de coordenadas geográficas), no cabe duda que el segundo es más preciso, si bien visualmente el primero puede resultar más claro: no es de extrañar, por ello, que la mayoría de los países utilicen ambos simultáneamente<sup>(75)</sup>. Del mismo modo en que, en otros puntos, hemos señalado cómo la Convención de 1982 respetaba la literalidad del texto ginebrino, ahora hay que manifestar

73 Véase, en concreto, la situación de Hong Kong y, especialmente, Macao, en relación con la China, en mapa anexo núm. 7. Por otro lado, según SCURATI, el sistema de líneas de base rectas de Marruecos priva a las plazas de soberanía española en el continente africano de sus zonas marítimas. Vid. en SCURATI, F.: "La linea di base del mare territoriale negli Stati costieri del Mediterraneo", en VIKAS (ed.): The legal régime of enclosed or semi-enclosed seas: the particular case of the Mediterranean, 1986, pág. 105. Sin embargo, no tenemos noticia de protesta española alguna en este sentido.

74 Medios citados por VIELTEL, en "Las líneas de base...", cit., pág. 831. El mismo autor señala en otro lugar que la indicación más útil no son las líneas de base, sino la del límite exterior del mar territorial. Vid. VIELTEL, "Las Cartas marinas....", cit., pág. 97

75 Vid. HUU, Baselines: National..., cit. Se indica que los mapas se incluyen solamente a efectos ilustrativos. Por otro lado, en el Tratado Único para Fines de Asociación de 1975, la utilización de ambos medios, cartas náuticas y coordenadas, era obligatoria.

que, pese a que en éste ya se preveía la obligación de dar una "publicidad suficiente" a las cartas marinas que contuvieran las líneas de base<sup>(76)</sup>, el redactado ha sido sustancialmente mejorado y los deberes del Estado, convenientemente ampliados (con la obligación de depósito ante el Secretario General de la Naciones Unidas), resultando tal vez el requisito de esta sección que se formula de forma más clara y sin ambigüedades.

## 2. Condiciones especiales de utilización del método de las líneas de base rectas.

En este apartado vamos a examinar dos supuestos en que puede encontrarse el trazado de líneas de base rectas siempre que se cumplan las condiciones básicas establecidas en el primer párrafo del artículo siete. No se trata, pues, de supuestos autónomos de aplicación, ni tampoco creemos que constituyan, sobre todo el primero de ellos, una excepción a los requisitos que hemos enumerado en el apartado anterior. Son simples precisiones que la Convención realiza en la descripción del método de líneas de base rectas.

---

<sup>76</sup> La primera mención a la obligación de dar publicidad a las líneas de base rectas aparece en el tercer informe de JPA FRANÇOIS, relator especial (Doc. A/CE.4/77, de 4 de febrero de 1954, en ANNEXE CE.1954, pág.2)

a) Elevaciones que emergen en bajar.

El párrafo cuarto del art. 7 contiene una disposición a la que no se ha prestado muchas veces la debida atención:

"Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o que el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajar haya sido objeto de un reconocimiento internacional general."

La exégesis de este precepto debe empezar por la definición de "elevaciones que emerjan en bajar". La hallamos en el artículo 13 de la Convención y comprende toda extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en la bajar, pero queda sumergida en pleamar. El tenor de la norma es, en principio, prohibitivo: no cabe, ni aún cumpliéndose todos los demás requisitos, trazar líneas de base rectas hacia elevaciones que sólo emergen cuando baja la marea. Se trata, en definitiva, de una excepción a uno de los supuestos básicos de utilización de las líneas de base rectas, el de las islas situadas a lo largo de la costa y en su proximidad inmediata. Por tanto, estas elevaciones, no pueden considerarse islas. Hasta aquí llegaba el proyecto de artículos que la CDI presentó a la Conferencia de 1958 y que contradecía por una vez, merced a la presión ejercida por los miembros más conservadores de la Comisión, los dictados de la Corte Internacional de Justicia en la materia. Dos salvedades iban a ser aceptadas en distintos momentos:

-Que se haya construido en ella un faro o instalación análoga (¿análoga en cuanto a la forma o en cuanto a la función?) que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua. En contra de la opinión de GHEL<sup>(77)</sup>, la enmienda de México<sup>(78)</sup> al texto de la CDI introdujo esta única excepción en la Convención de Ginebra de 1958.

-Que se trate de una práctica objeto de un reconocimiento internacional general. Esta segunda excepción se propuso ante la Comisión de Fondos Marinos como una "circunstancia histórica"<sup>(79)</sup>, si bien fue reformulada desde el Texto Unico Oficioso para Fines de Negociación de 1975 en el sentido que tiene actualmente, es decir, se omite la necesidad de un uso prolongado, pero por contra, se exige la aquiescencia general de la Comunidad internacional.

En una interpretación sistemática de esta norma, entendemos que estas contraexcepciones se refieren al hecho de trazar líneas de base rectas hacia o desde elevaciones que emergen en bajar, pero que ello sólo es posible, en todo caso, si se cumplen los requisitos de no separarse apreciablemente de la dirección general de la costa, ni

---

77 GHEL, Le droit international..., cit., vol. III, pág. 677. El autor considera que el estatuto jurídico del faro no depende de su existencia misma, sino de la naturaleza de la elevación del terreno donde está construido y, por tanto, sólo si realmente se halla en una isla puede poseer un territorio propio.

78 Doc. A/CONF.13/C.1/L.99, punto 4: aprobado por 35 votos contra 13 y 18 abstenciones. Vid. Informe de la Primera Comisión (A/CONF.13/L.28/Rev.1), en CHERL. Documentos Oficiales, Vol. II: Sesiones Plenarias, pág. 135

79 Vid. "Documento de trabajo de la Segunda Comisión: tendencias principales" (A/CONF.62/C.2/WP.1), en III CHERL, vol. III, pág. 126

abarcas aguas que no estén suficientemente vinculadas al dominio terrestre, y, naturalmente, en el evento que se dé alguno de los supuestos de hecho contemplados en los dos primeros párrafos del precepto.

El verdadero problema de este párrafo es la flagrante contradicción en que incurre en relación con el precitado artículo 13 de la Convención, conforme al cual:

"1. (...) Cuando una elevación que emerge en bajamar esté total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación podrá ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial.

2. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que exceda de la anchura del mar territorial, no tendrá mar territorial propio."

Un primer esbozo de este precepto aparece, como artículo independiente, en el tercer informe del relator especial de la CDI<sup>(80)</sup>: su intención era diferenciar el régimen de las islas, que siempre poseen un mar territorial propio (y plataforma continental, zona económica exclusiva, etc.) de las elevaciones que sólo emergen en bajamar, las cuales sólo podrán reclamar los espacios marítimos cuando se hallen dentro del mar territorial del Estado ribereño<sup>(81)</sup>, cuestión que la Comisión consideró una expresión del derecho en vigor, porque la CIJ así lo había manifestado en su

80 Doc. A/CH.4/77, de 4 de febrero de 1954, en Anuario CDI 1954, II, pág. 5. Esta es la solución tradicional, que ya defendía GIDL, en Le droit international..., cit., pp. 699-700

81 El redactado actual del precepto matiza esta afirmación para evitar el fenómeno del "leap frogging" (un escollo permite ampliar el mar territorial en 12 millas, dentro de las cuales se halla otro que permite hacerlo en 12 más, etc.), dado que no prevé que la elevación se halle en el mar territorial, sino "a una distancia del continente o de una isla (no de otro escollo) que no exceda de la anchura del mar territorial".



sentencia de 1951<sup>(82)</sup>. El estudio de este artículo correspondería, en principio, o bien al capítulo referido a la línea de bajar (pues es ésta la que debe tenerse en cuenta para medir la anchura de los espacios marinos a partir del escollo), o bien al tema del límite exterior del mar territorial, cuya configuración queda sustancialmente modificada por su presencia. Sin embargo, hemos preferido abordarlo en este momento para hacer ver lo distorsionador de su regulación.

Ya se planteó en el seno de la CDI, por boca de ZOUER<sup>(83)</sup>, la posible contradicción de esta norma con el párrafo que estamos examinando, pero la Comisión no quiso entender el alcance del problema<sup>(84)</sup>: lo único que preocupaba en aquel momento a la Comisión era la perspectiva interna del proceso delimitador, es decir, que "la distancia entre las líneas de base y la costa podría ser extendida en proporciones que rebasasen el propósito al que se aplica el método de las líneas de base rectas"<sup>(85)</sup>. En este sentido, desde luego, la asimilación de las elevaciones en bajar a las islas no plantea ningún problema, porque no ha de implicar que puedan trazarse hacia ellas líneas de base

---

82 ICJ Reports 1951, pág. 128. Vid. "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones" (Doc. A/2693, pág. 17).

83 A/CH.4/SR.258, en Anuario CDI 1954, I, pág. 80

84 Informes de la CDI sobre la labor realizada en su sexto y en su octavo período de sesiones (Docs. A/2693, pág. 17 y Doc. A/3159, pág. 18).

85 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (Doc. A/3159, pág. 16).

rectas si ello está prohibido, o limitado, en otro lugar. Pero si recordamos que, para este supuesto, ya se ha previsto el mantenimiento del derecho de paso inocente en las aguas interiores de nueva adopción, amortiguando de esta manera las consecuencias negativas del trazado de líneas de base rectas, es evidente que el verdadero *quid* de la cuestión reside en el trazado exterior y en ese aspecto, sin lugar a dudas, la disposición del artículo trece produce exactamente, y sin necesidad de que se hayan construido faros o instalaciones análogas, ni exista un reconocimiento internacional general, el mismo efecto que se quiere evitar con el art.7.4: se aumentan los espacios sometidos a soberanía y jurisdicción estatal exactamente igual que si se hubieran trazado líneas de base rectas hacia esa elevación<sup>(86)</sup>. En efecto, gracias a este artículo, el límite exterior de los diferentes espacios marítimos podrá trazarse, de facto, hasta 12 millas más lejos de la costa de lo que permite la normativa internacional. Y el efecto multiplicador es aún mayor si, a su vez, se han trazado unas líneas de base rectas con un concepto flexible de "proximidad inmediata". Naturalmente, la incongruencia puede denunciarse desde la perspectiva opuesta, en un sentido más liberal: si la sentencia de 1951 afirma que la

---

86 Prueba de ello es que en los dos primeros informes del relator especial, el futuro art.11 venía contemplado como último párrafo del artículo relativo a las líneas de base, del que constituían un supuesto especial. Vid. Docs. A/CH.4/53, de 4 de abril de 1952 (Anuario CHI 1952, pág. 32) y Doc. A/CH.4/61, de 19 de febrero de 1953 (Anuario CHI 1953, pág. 65). El Comité de Expertos, en cambio, reconocía, sin permitiéndolo, que si se utilizaban los escollos como punto de partida del mar territorial, se formarían un saliente en el trazado de su límite exterior (pto. I.4, Doc. A/CH.4/61/A21.1).

utilización de escollos y bajíos para el trazado de líneas de base rectas no es contraria al Derecho internacional<sup>(87)</sup>, no hay razón ninguna especial para desviarse precisamente en este punto del influyente fallo, máxime cuando el art. 13, también inspirado en esta sentencia, permite que los mismos escollos o elevaciones que sólo emergen en bajar, si se hallan a menos de 12 millas de la costa sean tomados como punto de partida para medir la extensión de los distintos espacios marinos<sup>(88)</sup>. En cualquier caso, entendemos que una de las dos disposiciones es superflua y su permanencia denota, en las delegaciones de la última Conferencia, un nulo interés revisionista por las cuestiones que, sólo aparentemente, se hallaban resueltas de antemano.

b) Intereses económicos.

"Al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado" (Art.7.5). Como vimos anteriormente, esta posibilidad sólo es de aplicación "cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1". De nuevo se trata de un

---

87 Vid. ICJ Reports 1951, pág. 140

88 EUSSE: "Algunos aspectos jurídicos de la delimitación de las aguas territoriales de los archipiélagos" (Doc. A/CONF.13/18, en CNDL. Documentos Oficiales, Vol. I: documentos preparatorios, pág. 319 -nota 22-). En el mismo sentido, el comentario de Noruega al proyecto de artículos de la CDI (Doc. A/CONF.13/5, loc. cit., pág. 101)

supuesto particular, contemplado en el fallo de 1951<sup>(89)</sup> del que se ha hecho una aplicación generalizada: como vimos, la Comisión de Derecho Internacional introdujo este supuesto, que no había contemplado el relator especial, primero de forma autónoma, y finalmente como excepción a los requisitos contemplados en el actual párrafo tercero. Pese a lo indeterminado de expresiones tales como "importancia" o "uso prolongado", esta disposición podía tener un cierto sentido en el momento de su adopción, no tanto pensando en las líneas de base como límite interior del mar territorial, sino más bien como modo de extender mar adentro el límite exterior del mar territorial<sup>(90)</sup> cuando los intereses de la comunidad pesquera local, que era lo que en el caso noruego se estaba debatiendo, lo requerían. En la actualidad, sin embargo, el mantenimiento de esta disposición nos parece anacrónico: las pocas millas que algún Estado ribereño podía ganar al alta mar con el recurso a los intereses económicos largamente demostrados han quedado sobradamente corregidas y aumentadas con el aparición de la zona económica exclusiva. El hecho de que este párrafo no fuera ni siquiera cuestionado durante los debates de la III Conferencia nos reafirma en el sentimiento, que ya hemos experimentado en otras disposiciones de esta parte, de que las delegaciones, preocupadas por otros temas más polémicos, se limitaron a reproducir las normas ginebrinas con ausencia total de

---

89 ICJ Reports 1951, pág. 133

90 DE VISCHER, *op. cit.*: Problèmes de conflits en Droit International Public, Ed. Pedone, Paris 1969, pág.111

espíritu crítico y sin tener en cuenta las novedades que el moderno derecho del mar podía aportar a esta normativa.

C) El requisito que no fue: la longitud máxima de las líneas de base rectas.

Basándose en la analogía, que ya hemos apuntado, entre las líneas de base rectas y las líneas de cierre de las bahías, Reino Unido había defendido ante la Corte Internacional de Justicia la prohibición de que dichas líneas excedieran de una longitud de 10 millas marinas. La CIJ, sin embargo, no solamente negó carácter consuetudinario a dicho límite en relación con las bahías, como veremos en el siguiente capítulo, sino que prácticamente dio carta blanca a los Estados ribereños en el trazado de las líneas de base al afirmar que:

"In this connection, the practice of States does not justify the formulation of any general rule of law. The attempts that have been made to subject groups of islands or coastal archipelagos to conditions analogous to the limitations concerning bays (...) have not got beyond the stage of proposals.

Furthermore, apart from any question of limiting the lines to ten miles, it may be that several lines can be envisaged. In such cases the coastal State would seem to be in the best position to appraise the local conditions dictating the selection"<sup>(91)</sup>

A diferencia de otras indicaciones, la adopción de este régimen de discrecionalidad en favor del ribereño no fue tan fácil de aceptar por parte de algunos Estados. En un primer momento, el relator especial omitió parcialmente la referencia a una longitud máxima de las líneas de base rectas: si en el artículo cinco, relativo a líneas de base,

---

91 ICJ Reports 1951, pág. 131

nada decía, si en cambio, por lo que a las islas que bordean la costa se refiere, proponía la longitud de 10 millas<sup>(92)</sup>. No es de extrañar, sin embargo, que el Comité de Expertos, de formación altamente conservadora<sup>(93)</sup>, recomendara la extensión de esa regla a todas las líneas de base, remitiéndose para explicar su elección, ni más ni menos que a sus comentarios relativos a las bahías: en definitiva, nadie diría, de la lectura de sus indicaciones, que el Informe del Comité fuera posterior a la sentencia de la Corte<sup>(94)</sup>. Pero, como en otros supuestos que hemos examinado más arriba, tanto FRANÇOIS como la mayoría de la Comisión, espoleada por sus sucesivos miembros británicos, LAUTERPACHT<sup>(95)</sup> y FITZMAURICE<sup>(96)</sup>, asumieron en un primer momento su recomendación, con alguna pequeña modificación, considerando que, pese a separarse de forma absoluta de la decisión de la Corte, estas normas "permiten precisar de forma sumamente adecuada el sistema general preconizado por la Corte", si

---

92 Vid. sus dos primeros informes a la CDI en Documentos A/CH.4/53 y A/CH.4/61, ya citados.

93 Basta verificar la nacionalidad de sus integrantes: L.E.G. Asplund (Suecia), S.W. Boggs (E.E.UU.), R.U. Couillard (Francia), R.H. Kennedy (Reino Unido) y A.S. Pinke (Holanda), si bien se reunieron a título personal. Vid. Anuario CDI 1953, II, pág. 77

94 El argumento consiste en que cinco millas son el campo de visión de una persona situada en una plataforma de cinco metros de altura (sic: Vid. Doc. A/CH.4/61/Add.1, de 18 de mayo de 1953). Vale la pena citar la respuesta de SHRESTHA al criterio del Comité: "Such a criterion was arbitrary and without practical value, not only because in northern regions there was no daylight for six months, but also because in many areas fogs were frequent" (A/CH.4/SR.255, en Anuario CDI 1955, vol. I, pág. 68)

95 A/CH.4/SR.255 y SR.256 y SR.257, en Anuario CDI 1954, I, pp. 67 a 75. Su propuesta recibió el apoyo expreso de CORDON y SCHELL, y la crítica de ZUÑIGA. Fue aprobada por 7 votos contra 4 con dos abstenciones.

96 A/CH.4/SR.316 y SR.317, en Anuario CDI 1955, I, pp. 198-199, 202

bien admitían que, en cualquier caso, tales decisiones sólo podían considerarse como un desarrollo progresivo del Derecho internacional<sup>(97)</sup>. Tuvo que ser de nuevo la presión de los gobiernos (casi todos los que respondieron al informe de la Comisión, con la salvedad de Reino Unido y Estados Unidos, temerosos de que la sacrosanta libertad del alta mar fuera menoscabada<sup>(98)</sup>), la que provocara la retirada de estas exigencias por parte de la Comisión, de forma que, en el proyecto de artículos que se sometió a la consideración de la Conferencia de Ginebra, no había ninguna referencia a la longitud máxima de las líneas de base rectas. No iban a acabar aquí los intentos de las grandes potencias de coartar el derecho del Estado ribereño a trazar sus líneas de base rectas, ya que en el seno de la Primera Comisión de la Conferencia se aprobaría, por el estrecho margen de 31 votos contra 23 y 12 abstenciones, un párrafo propuesto por Reino Unido y enmendado oralmente por Suecia en la 51ª sesión, conforme al cual:

"La longitud de las líneas de base rectas previstas en el párrafo 1 no excederá de quince millas, salvo cuando se justifique por razones históricas o cuando sea necesario por la geografía característica del litoral de que se trate"<sup>(99)</sup>

No cabe duda de que esta propuesta atenuaba notablemente la recomendación del Comité de Expertos, y no

---

97 Vid. tercer informe del relator especial (Doc. A/CH.4/77, ya citado) e "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones" (Doc. A/2693).

98 Vid. especialmente la respuesta de Islandia (en A/2934, anexo 7). La británica y norteamericana se hallan en los anexos 16 y 17, respectivamente.

99 "Informe de la Primera Comisión" (A/CONF.13/L.28/Rev.1), en CIJH, Vol. II: Sesiones Plenarias, pp. 134-135 y 141. Vid. también EBU: propuesta (A/CONF.13/C.1/L.86) en ibid, Vol. III: Primera Comisión, retirada en favor de la propuesta británica en la 49ª sesión.

sólo por la ampliación a 15 millas de la longitud máxima (la propuesta original británica mantenía las 10 millas, aunque aceptaron la enmienda sueca), sino también por la introducción de circunstancias excluyentes suficientemente flexibles y cuya apreciación, en especial la segunda de ellas, quedaba a la discrecionalidad del ribereño. No era, además, la propuesta más restrictiva de las presentadas ante la Primera Sesión<sup>(100)</sup>. A pesar de ello, en el Pleno de la Conferencia, todavía propuso, y obtuvo, la supresión de esta segunda frase del segundo párrafo del artículo cinco<sup>(101)</sup>, merced a la necesidad de obtener 2/3 de los votos y al hecho de votarse por separado ambas frases del párrafo.

A partir de ese momento, y a pesar de que el apoyo a la propuesta no había sido insignificante, puede considerarse admitido en Derecho internacional que las líneas de base rectas no están sometidas a una longitud máxima predeterminada. En todo el proceso de renovación del Derecho del mar iniciado en 1967, sólo el tantas veces citado proyecto de artículos de Malta relativo al espacio oceánico nacional<sup>(102)</sup> rompe el silencio en esta cuestión (silencio que puede interpretarse como aquiescencia de la

---

100 La propuesta conjunta de Grecia, Italia, Japón y RFA (Doc. A/CONF.13/C.1/L.157) reproducía el texto aprobado por la CDI en su sexto período de sesiones. El delegado japonés, en la presentación del texto lo justificaba diciendo que el método de líneas de base rectas no había sido nunca mencionado en ningún texto de Derecho internacional antes de la sentencia de 1951, ni en las resoluciones de los institutos científicos (A/CONF.13/C.1/SR.51), en CONF. Vol. III: Primera Comisión, pp. 245 y 155

101 En la 19ª Sesión plenaria (domingo, 27 de abril de 1956).

102 Doc. A/AC.138/SR.II/L.28, ya citado.



Comunidad internacional) al pretender imponer una longitud máxima de 24 millas, la misma distancia que, como veremos, sirve para cerrar las bahías, propuesta ésta que cayó inmediatamente en el más oscuro de los olvidos<sup>(103)</sup>.

Finalmente, pues, se ha impuesto de nuevo el criterio defendido por la Corte Internacional de Justicia de conformidad con el cual, el Estado ribereño es el más indicado para adecuar las líneas de base rectas a la configuración geográfica de sus costas. Es cierto que, con la imposición de una longitud máxima, se hubiera ganado en precisión en la determinación de los demás requisitos: así, una longitud máxima haría más difícil (pero, desde luego, no imposible) que la línea de base recta se apartara considerablemente de la dirección general de la costa o que se abarcaran superficies de agua no lo suficientemente vinculadas con el dominio terrestre (dado que la primera línea debería partir de la tierra firme hacia las islas exteriores), pero ello conllevaría el riesgo de que el requisito numérico, práctico y más fácil de aplicar, hiciera perder efectividad a los requisitos no cuantificables, convirtiéndose el trazado de las líneas de base rectas en una mera regla aritmética, tan rígida como arbitraria.

Hemos terminado esta sección relativa a las líneas de base rectas haciendo referencia a un requisito que no es

---

103 BODEN y ALEXANDER defienden que la longitud máxima de las líneas de base recta debe ser de 40 millas, atendiendo a que esta distancia era la que cubría la línea de base más larga en el asunto de las Pequeñas. Vid. en BODEN-ALEXANDER: "Towards...", cit., pág. 42

tal, precisamente porque su ausencia permite entender que la indeterminación de los supuestos y requisitos de estas líneas de base no son fruto del azar, sino que se trata de una imprecisión querida por la Comunidad internacional: la expresa omisión del único requisito objetivo del trazado de las líneas de base rectas permite afirmar que el control que el Derecho internacional ejerce sobre este acto unilateral del Estado (de acuerdo con la propia sentencia de las pesquerías anglonoruegas<sup>(104)</sup>), es sumamente flexible. Pero, como hemos apuntado más arriba, flexibilidad no significa arbitrariedad. Desgraciadamente, la realidad parece dar la razón a los partidarios de normas rígidas por cuanto, del examen de las cartas náuticas publicadas por los Estados se observa, como señala PRESCOTT, que ciertos de ellos han trazado líneas de base rectas en costas perfectamente regulares y donde no existe una franja de islas a lo largo de la costa y en su proximidad inmediata<sup>(105)</sup>; en otros casos, sus líneas de base rectas se apartan sensiblemente de la dirección general de la costa<sup>(106)</sup>, se trazan hacia escollos en los que no existe faro ni instalación similar e, incluso, se utiliza como punto de partida puntos situados en el

---

104 Vid. ICJ Reports 1951, pág. 131

105 Vid. PRESCOTT, J.R.V.: "Straight and archipelagic baselines", en BLAKE (ed.): Maritime boundaries and Ocean resources, 1987, pp. 41-43. Véase en el Anexo I, a título ejemplificativo, los mapas de Myanmar (n.º 2) y Marruecos (n.º 8). En el caso español mismo, resulta dudoso que la nueva costa levantina requiera el trazado de líneas de base rectas. Vid. mapa n.º 9.

106 Vid., ad. ex., el mapa n.º 10, de Italia, en Anexo I.

mar<sup>(107)</sup>. Junto a las anteriores, otra infracción frecuente del art. 7 viene constituida por el trazado del límite exterior del mar territorial a partir de líneas de base imaginarias, no publicadas<sup>(108)</sup>. La flexibilidad parece haberse confundido con la permisividad absoluta, por lo que algunos autores llegan a preguntarse si, como derecho consuetudinario, estas normas no han sido ya, al menos parcialmente, superadas por la práctica internacional<sup>(109)</sup>. Tal vez estamos pagando, de esta manera, la generalización a la categoría de norma internacional de un supuesto tan concreto como es la peculiar configuración geográfica de la costa noruega, el error, en definitiva, de hacer de una valiosa aportación jurisprudencial, un dogma de fe.

---

107 El caso más evidente, ya citado, es el de Bangladesh. Vid. TRIVIS, "Codification du droit international...", cit., pág. 63. Además, PRESCOTT incluye en este supuesto a Finlandia, Suecia, Noruega, Dinamarca, Chile, Irán y Guinea Bissau (en "Straight and...", cit., pp. 44-45).

108 Vid. PRESCOTT, "Straight and...", cit., pp. 45-46. Cita los casos de Haití, Corea del Norte y Malasia.

109 Vid. TRIVIS, "Codification du droit international...", cit., pág. 65. También PRESCOTT opina que el art. 7 corre el peligro de convertirse en letra muerta (vid. PRESCOTT, "Straight Baselines...", cit., pág. 317). Una opinión contraria es la de DEEM, quien, quizás de forma demasiado cándida opina que el hecho de que este tipo de reglas generales se hayan repetido en dos convenciones presume la existencia de una regla consuetudinaria general (vid. DEEM, "Internal Waters", cit., pp. 5-6).

### III.- LINEAS DE BASE ARCHIPELAGICAS.

Al referirnos a esta tercera clase de líneas de base, que propiamente no son otra cosa que líneas de base rectas aplicadas a una situación específica, hay que aclarar que su utilización sólo es posible, de acuerdo con la Convención de Montego Bay, en los archipiélagos oceánicos que constituyen una unidad política soberana, quedando pues excluidos tanto los archipiélagos costeros (a los que se aplica el régimen general, más favorable por cierto, de las líneas de base rectas) y los archipiélagos oceánicos que dependen de un Estado continental, grandes perjudicados en este punto por el consenso de la III Conferencia. Digamos también, a título previo, que la delimitación de las líneas de base archipelágica va indisolublemente unida al régimen jurídico aplicable a las aguas que se hallan en el interior de dichas líneas, cuestión que, sin embargo, por exceder el objeto de este estudio, no abordaremos más que en lo imprescindible para la comprensión del problema que nos ocupa.

#### A) Antecedentes.

La pretensión de los Estados archipelágicos de medir sus espacios marítimos a partir de una cintura que rodeara el perímetro de las islas que forman el

archipiélago, y de considerar como soberanas las aguas que unen dichas islas en el interior de este perímetro, es tan antigua como su propia existencia. Ya a finales del siglo XIX pueden hallarse las primeras reclamaciones en este sentido por parte de Filipinas, lo que, de hecho, aprovechará más adelante este Estado para defender un supuesto derecho histórico sobre las aguas archipelágicas<sup>(110)</sup>. La cuestión de la unidad, o no, de los archipiélagos se plantea en diferentes foros antes de la Segunda Guerra Mundial, con escaso éxito para las pretensiones archipelágicas. La opinión más generalizada al respecto puede resumirse en las palabras de GIDEL, conforme al cual, el Derecho internacional sólo conoce islas, y no grupos de islas: en alta mar, por tanto, cada isla de un archipiélago mide su propio mar territorial y, sólo en el caso en que los mares territoriales se solapen o, por analogía con las bahías, las islas se hallen entre sí a una distancia de menos de 10 millas, podrán formar un límite exterior común<sup>(111)</sup>. En este mismo sentido se había pronunciado el *Institut de Droit International* en 1928<sup>(112)</sup> y,

---

110 Filipinas reclama un título histórico sobre sus aguas archipelágicas basándose en el Tratado de París de 1898 (vid. PUÑO LOZA, J.: El archipiélago oceánico, I.L.A., Madrid 1981, pág. 175). Por ejemplo, en Doc. A/CONF.13/C.1/L.96, retirado en favor de la propuesta conjunta de India y Panamá sobre aguas históricas. La actitud ambigua e incluso insolidaria de Filipinas en algunos foros internacionales, sólo preocupada por la solución de su caso particular, ha sido justamente criticada por JIMENEZ PIÑAS, C.B.: El proceso de formación del derecho internacional de los archipiélagos, tomo II, tesis doctoral, Universidad Complutense, Madrid 1981, pág. 309

111 Vid. GIDEL, Le droit international..., III, cit., pp. 710 y 718

112 IDI, Résolutions, cit: el archipiélago, tanto si es independiente como si pertenece a un Estado continental (pero no el archipiélago oceánico), se considera una unidad si la distancia entre las islas no supera el doble de la anchura del mar territorial.

prácticamente de forma idéntica, la Subcomisión II de la Segunda Comisión de la Conferencia de La Haya, que había estado dispuesta a aprobar unas observaciones del siguiente tenor:

"With regard to a group of island (archipelago) and islands situated along the coast, the majority of the Sub-Committee was of opinion that a distance of 10 miles should be adopted as a basis for measuring the territorial sea outward in the direction of the high sea"<sup>(113)</sup>

La falta de acuerdo sobre la anchura del mar territorial y la ausencia de datos técnicos propiciaron el abandono de esta cuestión.

Sin embargo, hubo también propuestas que nos acercan a lo que hoy se conoce como principio archipelágico, tanto dentro de la Conferencia<sup>(114)</sup>, como fuera de ella. En este sentido, hay que reseñar la labor desarrollada por el Profesor ALVAREZ, cuya voz en defensa de la unidad jurídica del archipiélago se hizo oír tanto en el seno del IDI, donde su propuesta fue reducida a los archipiélagos costeros y en la condiciones antes mencionadas, como del *International Law Association*, donde fue rechazada. Sin embargo, un precepto prácticamente idéntico al propuesto ante el ILA sí fue aprobado en el seno del Instituto Americano de Derecho Internacional, en 1926. En él se decía que:

---

113 Vid. GDEL, *Le droit international...*, III, cit., pág. 713

114 Portugal propuso tratar líneas de base rectas englobando las islas del archipiélago, a lo que se opusieron vivamente Gran Bretaña y Estados Unidos.

"Si se trata de un archipiélago, las islas y los cayos que lo componen se considerarán como una unidad y la extensión de las aguas territoriales asociada en el artículo 5 se medirá desde las islas que están más lejos del centro del archipiélago"<sup>(115)</sup>

Por el contrario, al margen de los trabajos de los institutos científicos, pueden encontrarse propuestas de algunos autores tan arbitrarias como la de MUNE, que sostenía la posibilidad de envolver los archipiélagos mediante líneas rectas si la distancia obtenida por la suma del perímetro era hasta cuatro veces mayor que la distancia entre las islas menos la suma de la anchura de su mar territorial<sup>(116)</sup>.

Habrá que esperar a los trabajos de la Comisión de Derecho Internacional para que la cuestión de los archipiélagos vuelva a plantearse seriamente. Allí se encuentra la génesis del sistema actual en el sentido de que, hasta ese momento, parecía indiscutible que todos los archipiélagos, con independencia de su situación física (cerca de las costas o en medio del océano) como política (dependiente de un Estado continental o independiente), debían regirse por un único régimen jurídico que respondiera a sus características peculiares como sistema de islas sujetas a una estrecha interdependencia geográfica, económica e histórica. A partir de la sentencia de 1951, que permitía la posibilidad de unir las islas que se

115 Vid. en EVENSEN, J.: "Algunos aspectos jurídicos de la delimitación de las aguas territoriales de los archipiélagos" (Doc. A/CONF.13/19), en ONU. Documentos Oficiales. Vol. I: documentos preparatorios, pág. 307

116 MUNE: Die technischen Fragen des Inselmeeres, 1934, citado por O'CONNELL, D.P.: "Mid-Ocean Archipelagos in International Law", en BYBIL 45 (1971), pp. 11-12

hallaran a lo largo de la costa mediante líneas de base rectas, lo lógico hubiera sido una evolución paralela entre todos los fenómenos archipelágicos. Y en un primer momento, aunque de manera restrictiva, así fue: como hemos señalado más arriba, el relator especial dispuso en su primer informe que, en lo concerniente a los archipiélagos y a las islas situadas a lo largo de la costa, "la línea de 10 millas es adoptada como línea de base para medir el mar territorial hacia el alta mar. Las aguas comprendidas en el grupo tendrán la consideración de aguas interiores"<sup>(117)</sup>. Esta insatisfactoria situación, que no suponía ninguna mejora en relación a lo discutido en 1930 y desde luego no recogía el sentido del fallo de 1951 (FRANCOIS reconocía que había introducido la norma como "base de discusión"), fue aún sensiblemente empeorada a raíz del informe del Comité de Expertos, introduciendo el relator un artículo aún más restrictivo, en que la distancia máxima entre las islas (que, por cierto, como mínimo debían ser tres) se reducía a cinco millas, salvo una entre ellas que podía llegar a diez<sup>(118)</sup>. Tamaña arbitrariedad no podía perdurar, pero es en este punto donde los caminos de los distintos archipiélagos (en este caso, costeros y oceánicos) empiezan a separarse irremisiblemente. La presión de los gobiernos favorables a la supresión de cualquier referencia a una longitud máxima de las líneas de base rectas, fue contrarrestada con la

117 Doc. A/CI.4/53, Anuario CIJ 1952, II, pág. 36

118 Doc. A/CI.4/77, Anuario CIJ 1974, II, pág. 5



suspensión, en el sexto período de sesiones de la Comisión, del artículo relativo a grupos de islas, que fue definitivamente suprimido en el siguiente período. La decisión se adoptó por 10 votos contra ninguno y dos abstenciones. Incluso GARCIA AMADOR, que había propuesto una enmienda que suprimía cualquier referencia a una longitud máxima de las líneas de base de los grupos de islas, votó a favor de la supresión del precepto, por entender que el artículo cinco podía tener un ámbito de aplicación más amplio<sup>(119)</sup>. De esta manera, las grandes potencias compensaban su derrota en el establecimiento de una longitud máxima para las líneas de base rectas, privando de normas específicas al fenómeno archipelágico en general<sup>(120)</sup>, lo cual sólo perjudicaba al archipiélago oceánico, no al costero, dado que éste venía reconocido en el artículo dedicado a las líneas de base rectas. Las reacciones a la supresión de este artículo fueron muy distintas. Los países más interesados, Indonesia y Filipinas, anunciaron su propósito (en 1955 y 1957 respectivamente) de someter a su soberanía el conjunto de aguas situadas entre las islas de ambos

---

119 A/CH.4/SR.319, Anuario CDI 1955, I, pág. 218

120 La Comisión se justifica aludiendo al desacuerdo manifestado en relación con la delimitación del mar territorial y a la falta de datos técnicos, a lo que añade, en su octavo período, que "el artículo 5° puede aplicarse a los grupos de islas situadas frente a la costa" (Doc. A/3159, pág. 18), mientras en el séptimo continuaba diciendo "que las reglas generales serán aplicables normalmente a los dos grupos de islas" (Doc. A/2924, pág. 19). Parece dar la razón a la interpretación danesa a la que nos referiremos más adelante.

archipiélagos<sup>(121)</sup>, a la vez que se apartaban de la Conferencia de 1958<sup>(122)</sup>. Desde la perspectiva de los Estados que habían promovido esta supresión, el mar territorial debería medirse a partir de cada isla considerada individualmente. Algunos Estados, apoyando inconscientemente esta interpretación, lamentaron la desaparición de este precepto<sup>(123)</sup>, mientras que otros dieron por sentado que, a falta de dicha norma específica, debería aplicarse la normativa general relativa a líneas de base rectas<sup>(124)</sup>. En apoyo a esta tesis puede citarse, no sólo la opinión de GARCIA AMADOR, antes referida, sino también el trabajo de EVENSE, preparatorio de la Conferencia de Ginebra, conforme al cual "no existe ninguna norma fija y firme que obligue a un Estado a prescindir de las peculiaridades geográficas (económicas) e históricas de los archipiélagos

---

121 Cumplieron su promesa a través del Act. n.º.4, de 18 de febrero de 1960 (Indonesia) y la Republic Act n.º. 3046, de 17 de junio de 1961, enmendada por Act de 18 de septiembre de 1967 (Filipinas). Vid. EEUU: Resoluciones: Nacional..., cit. pp. 187-193 y 250-259 y mapas n.ºs. 11 y 12 en Anexo I.

122 No presentaron ninguna propuesta relativa a líneas de base rectas, aunque el representante de Indonesia, SUBANDJO, sí defendió acérrimamente sus puntos de vista en los debates generales de la Primera Comisión (vid. A/CONF.13/C.1/SR.7 y SR.15, en CHERL. Vol. III: Primera Comisión, pp. 14 y 43).

123 La Carta de la Misión Permanente de Cuba ante las EEUU de 1 de mayo de 1957 dice: "espero que la Conferencia complete este criterio con una norma que contemple la hipótesis pura y simple de grupos de islas o archipiélagos, y que la resuelva con un criterio objetivo análogo al que se aplica cuando se trata de grupos o archipiélagos costeros", en A/CONF.13/5 (CHERL. Vol. I: documentos preparatorios, pág. 85).

124 Vid. Nota de la Misión Permanente de Bismarck ante las EEUU de 5 de agosto de 1957, "no parece razonable hacer un distinción entre las islas que se hallan frente a la costa y las que forman un grupo independiente. Por lo demás, tal distinción sería difícil de mantener desde un punto de vista geográfico ya que hay islas tan grandes que para la aplicación de ese principio equivaldrían a un continente", en A/CONF.13/5, op. cit., pág. 88

oceánicos<sup>(125)</sup>. En este sentido, como señala REINO, si bien en la Convención, finalmente ningún artículo afrontó el problema de los archipiélagos oceánicos "su omisión, como la de la CDI, no era el reflejo de la negativa a admitir su singularidad, sino el reconocimiento de la necesidad de atenderla con mayor detenimiento y profundidad"<sup>(126)</sup>.

#### B) Regulación jurídica internacional de las líneas de base archipelágicas.

La situación jurídica de los archipiélagos oceánicos a partir de los años sesenta, dada la distinta interpretación que los Estados y los autores daban a la ausencia de normativa específica al respecto, es confusa. En principio, la regulación interna de Filipinas e Indonesia es protestada por las principales potencias marítimas, pero no sólo la postura de aquellos es, desde el punto de vista del derecho en vigor, como mínimo defendible, sino que incluso, como apunta PUETO, la actitud de las potencias parece en algunos casos permisiva y aquiescente<sup>(127)</sup>. La

---

125 Vid. EVENSE, "Algunos aspectos...", cit., pág. 319. Limita acertadamente el margen de libertad inspirándose en los criterios generales de las líneas de base rectas: "será de primordial importancia la dependencia más o menos estrecha que haya entre el mar territorial y el dominio terrestre del archipiélago; (...) el trazado de las líneas de base no debe separarse en grado considerable de la dirección general de la costa del archipiélago considerado como un todo"

126 REINO BROTONS, A.: "Archipiélagos e Islas", en La actual revisión..., cit., pág. 457

127 La legislación filipina es protestada por EEUU, Reino Unido y Australia, pero estos Estados aceptan negociar con Filipinas el paso de sus buques por las aguas archipelágicas o la comunicación previa de dicho paso, lo cual podía interpretarse como una aceptación tácita de su régimen jurídico. Más intransigentes, en cambio, son las protestas a la legislación indonesia, por parte de Australia, Francia, Gran Bretaña, EEUU, Holanda, Nueva Zelanda y Japón (vid. PUETO, El archipiélago... cit., pp. 172-176)

descolonización de un número apreciable de Estados archipelágicos, junto con el apoyo recibido en sus pretensiones por parte de los Estados en vías de desarrollo<sup>(128)</sup> van a propiciar que la cuestión archipelágica se plantee, esta vez con verdadero ímpetu, en los trabajos preparatorios de la III Conferencia. Como veremos inmediatamente, sin embargo, el impulso de los Estados archipelágicos no es lo suficientemente fuerte como para que las grandes potencias dejen de obtener las compensaciones necesarias para desvirtuar en gran medida los logros obtenidos y, en especial, para volver a hacer distinguos en la regulación de fenómenos que son idénticos, salvo por lo que a la dependencia política se refiere. Hay que admitir, sin embargo, en relación con los Estados mixtos, que su silencio inicial, la falta de reclamaciones en favor de la unidad de sus archipiélagos, la actitud, en definitiva, de ir simplemente a remolque de los Estados archipelágicos cuando estos se ponen en marcha, pueden señalarse como causas relevantes del fracaso de sus expectativas, que serán las primeras en ser rechazadas en el fragor del consenso.

La formulación del llamado principio archipelágico se produce, en el seno de la Comisión de Fondos Marinos, a

---

128 Apoyo que habían recibido explícitamente en la Declaración de Santiago de 1952 (por los intereses de Ecuador), donde se manifiesta que "en el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo de la isla o grupo de islas" (Vid., La actual revisión..., cit., pág. 307), puede considerarse implícito en las Declaraciones de Lima y Montevideo. Vuelve a manifestarse el apoyo a la unidad archipelágica en la Declaración de la OUA sobre cuestiones del derecho del mar, para el caso, aquí específicamente, de los Estados archipelágicos: "4. Que los Estados Africanos apoyan el principio de que las líneas de base de todo Estado archipelágico pueden trazarse calazando los puntos extremos de las islas más exteriores del archipiélago a los efectos de determinar el mar territorial del Estado interesado" (en Doc. A/CONF.62/13, cit.).

través de un documento conjunto de los cuatro principales Estados archipelágicos: Fiji, Filipinas, Indonesia y Mauricio. Pese a que se trata de un texto más bien descriptivo y aún algo confuso<sup>(129)</sup>, el principio archipelágico, que PUNO define como "un principio operativo del que pretenden servirse los Estados-archipiélago para, aceptando el reto del mar, imponer la unidad a la fragmentación, mediante la extensión de su soberanía sobre las aguas, el suelo y el subsuelo marinos y el espacio aéreo suprayacente, así como sobre todos los recursos situados dentro del polígono formado por un conjunto de líneas de base rectas que unan puntos extremos de las islas y arrecifes emergentes más exteriores del archipiélago"<sup>(130)</sup>, fue apoyado verbalmente por distintas delegaciones<sup>(131)</sup>, y asumido en diferentes proyectos de artículos, tanto en la Comisión como en la Conferencia<sup>(132)</sup>. Solamente la propuesta maltesa, desmarcándose de nuevo de la tónica general de la Comunidad internacional, se oponía a aceptar el nuevo

---

129 Doc. A/AC.138/SC.II/L.15: especialmente en relación con el requisito histórico, que se formula con carácter cumulativo. Vid. en Informe de la Comisión de Fondos Marinos, A/9021, vol. III, pág. 1

130 PUNO LOSA, op. cit., pp. 259-260

131 Principalmente por Nueva Zelanda, Australia, Canadá, Perú, Nigeria, El Salvador y la India (en A/AC.138/SC.II/ SR.53).

132 Uruguay (art. 12 en Doc. A/AC.138/SC.II/L.24), Ecuador, Panamá y Perú (art.3 en Doc. A/AC.138/SC.II/L.27) y China (punto 1.6, que incluye también los archipiélagos de Estado, en Doc. A/AC.138/SC.II/L.34). Vid. A/9021, vol. III, pp. 26-31, 32-38 y 81-84. Entre los documentos de la III Conferencia, además de los de Bahamas y Cuba, a los que nos referiremos más adelante, cabe citar el documento *Trabajo conjunto de Canadá, Chile, India, Indonesia, Islandia, Mauricio, México, Noruega y Nueva Zelanda* (arts. 5, 6 y 9 del Doc. A/CNHF.62/C.2/L.4, que incluye también los archipiélagos de Estado) y el proyecto de artículos de Grecia (art. 5.3 del Doc. A/CNHF.62/C.2/L.22).

principio, negando incluso la posibilidad de reclamar completamente el espacio oceánico nacional a aquellas islas cuya extensión fuera inferior a 10 km<sup>2</sup>(133).

El punto álgido de la cuestión archipelágica puede situarse con la presentación casi simultánea a la Comisión de Fondos Marinos, al final de su último período de sesiones, de los dos documentos que expresaban las principales perspectivas relativas al principio: el británico, portavoz de la postura de las grandes potencias<sup>(134)</sup>, y el conjunto de Fiji, Filipinas, Indonesia y Mauricio, que expresaba el interés de los Estados archipelágicos y al que apoyaban los Estados en vías de desarrollo<sup>(135)</sup>. Estos textos son importantes porque reflejan las filosofías, absolutamente incompatibles, pese a la obtención final de un consenso, de las principales

---

133 Vid. Art. 11 del Doc. A/AC.138/SC.II/L.28, cit., pág. 46

134 "Reino Unido: Proyecto de artículos sobre los derechos y obligaciones de los Estados archipelágicos" (Doc. A/AC.138/SC.II/L.44, en A/9021, vol. III, pp. 108-110). Fue expresamente apoyado por la URSS y Japón.

135 "Fiji, Filipinas, Indonesia y Mauricio: proyecto de artículos sobre los archipiélagos" (Doc. A/AC.138/SC.II/ L.48, en A/9021, vol. III, pp. 112-114). Este proyecto será prácticamente repetido en el primer período sustantivo de la Conferencia (Proyecto de artículos sobre los Estados archipelágicos, Doc. A/CNFF.62/ C.2/L.49). La única diferencia entre ambos reside en que en éste último se añade un párrafo previendo el respeto a los derechos de los Estados vecinos en las aguas encerradas por las líneas de base.

tendencias en la III Conferencia<sup>(136)</sup>. Desde ambas perspectivas se estaba de acuerdo en "admitir la necesidad de convertir al archipiélago en un concepto jurídicamente relevante", pero no desde luego en el modo de "perfiles su contenido y sus consecuencias"<sup>(137)</sup>. La diferencia fundamental entre ambos proyectos, y ello influiría de modo determinante en el modo de trazar las líneas de base rectas en el perímetro del archipiélago, radicaba en la misma definición del fenómeno que había que regular. Ambas partían de la base del Estado-archipiélago, descartando así al archipiélago de un Estado continental<sup>(138)</sup>. Pero las cuatro potencias optaban por unos criterios no cuantificables, donde el grupo de islas se caracterizaría

---

136 Los únicos debates públicos relativos a la cuestión archipelágica se desarrollaron durante las sesiones 36 y 37 de la Segunda Comisión (en III CORRE. Documentos Oficiales, vol. II, pp. 289-304). FINER resume la posturas expresadas reuniéndolas en cuatro grupos: "Una maximalista, de los nuevos Estados de tales caracteres del Tercer Mundo. Otra, moderada, la de los tradicionales Estados insulares (como Gran Bretaña y Japón). Una tercera de los países continentales con archipiélagos ajenos que pretenden beneficiarse de dicha circunstancia (España entre ellos). Y, por último, la de la URSS y países socialistas, muy restrictivos por no decir hostiles a ésta como a muchas otras novedades que intentan introducirse en el actual derecho del mar...", en FINER SANCHEZ, P.A.: "Los Estados-Archipiélago ante el nuevo Derecho del Mar", en Anuario de Derecho Internacional 1975, pág. 445.

137 HEINRICH BROTHES, "Archipiélagos e islas", cit., pág. 442

138 Este puede considerarse el primer triunfo de las grandes potencias, y la primera concesión, de las muchas que aún harían, de los Estados archipelágicos. Cerrilmente obsesionados con la satisfacción de sus intereses particulares, estos Estados perdieron el apoyo de países como Ecuador y España y, lo que es peor, constataron la incoherencia de excluir los archipiélagos de Estado del principio archipelágico, demostrando así a las grandes potencias que los grupos de islas que forman entidades geográficas, económicas y políticas intrínsecas eran perfectamente maleables y, en consecuencia, se podían vaciar de contenido. En este sentido, un autor ha opinado que "the claims of continental States possessing such islands groups...warrant sympathetic consideration, as the imperatives and problems inherent in preserving the integrity of islands territories distant from the metropolitan territory may appear to be as cogent as in the case of archipelagic States". Vid. JAKOBSON, E.S.: The regime of islands in International Law, Rotrecht 1990, pág. 142

por formar una entidad estrechamente relacionada por tres características cumulativas y una optativa<sup>(139)</sup>:

-geográficas, entendiéndose por tal un conjunto de islas que forman una unidad geográfica, una entidad geográfica intrínseca o que forman, en palabras de PUNTO, una "dependencia geográfica estrecha entre los mares alrededor de las islas y las islas mismas"<sup>(140)</sup>;

-económicas, lo que un autor ha calificado como fuerte dependencia de los habitantes de las islas con los recursos económicos de los océanos que las rodean (no sólo con los recursos que rodean cada isla), manifestados durante un cierto período de tiempo<sup>(141)</sup>;

-políticas, lo que implica la sumisión del grupo a una única soberanía<sup>(142)</sup>, si bien entendemos que ello no significa, a priori, que el archipiélago deba constituir un Estado independiente;

-y, eventualmente, históricas, criterio que funciona como alternativa a los otros tres; es decir, puede sustituirlos si se cumplen los requisitos que estudiaremos para la existencia de aguas históricas<sup>(143)</sup>.

---

139 Art. 1.3 de los Docs. A/AC.138/SC.II/L.48 y A/CONF.62/C.2/L.49, cit.

140 Vid. PUNTO LOBA, El archipiélago..., cit., pág. 262

141 Vid. AMBASSINER: "Archipelagos on the Law of the Sea", en ICLQ 1974-3, pp. 564-565

142 Vid. BARN, E.F.: "The Legal Regime of Archipelagos", en NYIL 1986, pág. 146

143 En este sentido, BARN, E.F.: "The Modern Concept of the Off-Lying Archipelago in International Law", en CYIL 23, 1985, pp. 181-185. También, BARN, op. cit., pág. 146



Por otro lado, el Reino Unido se decantaba por criterios inflexibles, de carácter casi matemático:

- mínimo de tres islas;
- perímetro forzado por líneas de base rectas de modo que: -ningún territorio de otro Estado quede encerrado en su interior;
- ninguna línea de base supere 48 millas;
- la relación entre superficie marítima y terrestre en el interior del perímetro no exceda de 5 a 1<sup>(144)</sup>.

Si el proyecto de las cuatro potencias podía tacharse de vago e impreciso, no cabe duda que la opción británica era tanto o más criticable por relegar el concepto de archipiélago a una mera consecuencia de la previa delimitación matemática, el por qué de cuyas condiciones, de otro lado, tampoco quedaba explicado<sup>(145)</sup>. Ambos documentos parten de la base de permitir el trazado de líneas de base rectas rodeando el perímetro del archipiélago, siempre que se cumplan los requisitos que se exigen para estas líneas. En este sentido, es de destacar que la propuesta de las cuatro potencias limita la discrecionalidad en el trazado de líneas de base rectas conforme a los siguientes criterios, que van a parecernos muy familiares<sup>(146)</sup>:

---

144 Punto 1 a) y b) del Doc. A/AC.138/SC.II/L.44, cit., pp. 108 y 109

145 En este sentido, JIMENEZ PINO, *El proceso...* cit., pp. 695-696.

146 Vid. Doc. A/AC.138/SC.II/L.48 y Doc. A/CONF.62/C.2/L.49. El Reino Unido hacía una remisión genérica a los requisitos de los artículos relativos a líneas de base rectas.

-no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago;

-no se trazarán hasta o desde elevaciones emergentes en la bajamar, a menos que se hayan construido en ellas faros o instalaciones similares<sup>(147)</sup> o a menos que esté situada total o parcialmente a una distancia de la isla más próxima que no exceda de la anchura del mar territorial;

-no deberán cortar el mar territorial de otro Estado.

Pero a las grandes potencias no les parecían suficientes estas limitaciones que, sin embargo, no habían tenido más remedio que aceptar por lo que al régimen general de las líneas de base rectas se refiere. Su máximo empeño iba a ser precisamente imponer un límite numérico, cuantificable; y cualquiera que éste fuera supondría la desvirtuación del principio archipelágico. Como señala PUEYO, con el planteamiento matemático se hace depender el reconocimiento de la unidad jurídica del grupo de islas única y exclusivamente de la distancia existente entre ellas y de una relación prefijada entre las áreas marítimas y terrestres encerradas, negando así toda validez al peso de factores como los socioeconómicos<sup>(148)</sup>. Y no importa que, en el consenso final, logrado en el sexto período de

147 Pabanas, en su propio proyecto de artículos sobre Estados archipelágicos (Doc. A/CONF.62/C.2/L.70 de 20 de agosto de 1974) defendía la utilización del método de líneas de base rectas incluso hacia las elevaciones de baja mar más exteriores del archipiélago. La falta de apoyo de esta propuesta puede verse en la inmediata reacción de otro posible Estado archipelágico, Cuba, que propuso la enmienda a ese documento (Doc. A/CONF.62/C.2/L.73, de 22 de agosto de 1974) en el sentido de que el trazado de las líneas de base rectas "no se haga hacia o desde cayos o arrecifes aislados".

148 Vid. PUEYO LOSA, El archipiélago..., cit., pág. 275

sesiones<sup>(149)</sup>, la longitud máxima de las líneas rectas aumentara a 100 millas (incluso a 125, el 38 de ellas), ni la proporción agua-tierra hasta 9 a 1. Pese a que se mantienen íntegramente los criterios propugnados por los Estados archipelágicos, la entidad geográfica, económica y política que estos constituyen no va a ser reconocida en derecho internacional más que si se adapta a un molde aritmético-geométrico prefijado<sup>(150)</sup>. En efecto, el consenso que en esta materia reflejan los artículos 46 y 47 de la Convención parece que haya consistido en sumar indiscriminadamente todos los criterios propuestos, cuantificables o no<sup>(151)</sup>. Las concesiones de los Estados archipelágicos (la última fue que el trazado de las líneas de base archipelágicas incluyera las "principales islas" del archipiélago<sup>(152)</sup>) no sirvieron para que las grandes potencias renunciaran a imponer sus criterios numéricos, sino que se unieron a ellos. En este contexto, la inclusión del párrafo séptimo en el artículo 47, reconociendo que las lagunas de los atolones y de las cadenas de arrecifes serán consideradas como superficie terrestre en el cómputo de la relación agua-tierra, puede considerarse una victoria

149 Memorando del Presidente de la Conferencia respecto del documento A/CONF.62/WP.10<sup>o</sup> (Doc. A/CONF.62/WP.10/Add.1, de 22 de julio de 1977, en III CMIJL. Documentos Oficiales, vol. VIII, pág. 73).

150 Vid. esta expresión en PUERTO, op. cit., pág. 275

151 Vid. artículos 46 a 48 de la Convención de 1982 en Anexo II.

152 Se incluye por primera vez en el Texto Único Para Fines de Negociación de 1975. Hoy se halla en el primer párrafo del artículo 47.

pírrica, simple consecuencia lógica de lo dispuesto en el artículo sexto de la Convención.

C) Valoración del resultado final de la Convención.

En una primera aproximación, el triunfo de las potencias marítimas parecería evidente, no sólo por la multitud de requisitos que se han ido acumulando, sino porque el principio archipelágico ha pasado a convertirse en una mera cláusula de estilo, cuyo valor práctico queda anulado por los requisitos matemáticos<sup>(153)</sup>.

Cabe plantearse, sin embargo, si ese triunfo puede haber sido más aparente que real. Por poner un ejemplo: es cierto que las entidades que cumplan las características geográficas, económicas y políticas, pero no las matemáticas, deberán abstenerse de trazar líneas de base archipelágicas, o a hacerlo dividiendo el archipiélago<sup>(154)</sup>, pero también es imaginable, y ello sería realmente paradójico, que archipiélagos que no cumplen alguno de los requisitos no cuantificables, en especial el de la estrecha dependencia geográfica, tracen líneas de base archipelágicas de conformidad con los criterios numéricos: ¿se atrevería a protestar alguna gran potencia precisamente esta violación

---

153 En este sentido, JIMENEZ PIÑERAS, El proceso..., cit., pp. 779-780

154 Otra cosa es que, como reconocía Cuba en su comentario al proyecto de artículos de la CJI (A/CONF.13/5, pág. 85), haya islas o grupos de islas lejos del grupo principal, y que, pese a pertenecer todos al mismo Estado, no puedan considerarse una unidad geográfica. Véase el caso de las Islas Salceda en mapa anexo núm. 13.

de la Convención, si todos los demás requisitos, especialmente la longitud de las líneas de base, y la relación agua-tierra, se cumplen?<sup>(155)</sup>.

La regulación jurídica actual del fenómeno archipelágico, incluyendo el trazado de líneas de base rectas, puede no considerarse equitativa, pese a ser fruto del consenso, pero resulta práctica. De un lado, se omite referencia alguna a los archipiélagos de Estado. Claro que, en paralelo a la situación en que se hallaban los archipiélagos oceánicos tras la Conferencia de 1958, tal omisión no tiene por qué interpretarse como prohibición de su trazado, sino como un vacío legal que puede llenarse siguiendo las normas generales de las líneas de base rectas (ya que sí quedan excluidas las líneas de los arts. 46 y 47). Así lo ha entendido, por ejemplo, Ecuador, que ha trazado líneas de base alrededor de las islas Galápagos<sup>(156)</sup> e incluso España, que prevé la posibilidad de hacerlo en su Ley de 1978 relativa a la zona económica exclusiva, si bien aún no ha llevado tal posibilidad a la práctica<sup>(157)</sup>. Además,

---

155 El caso podría plantearse con los archipiélagos del Pacífico, algunos de los cuales (Marshall, Micronesia, Seychelles) han ratificado la Convención y que, según FJEU, no cumplen el requisito de la interdependencia geográfica (op. cit., pág. 262): lo más probable es que, dada su propia dispersión y el escaso tamaño de sus islas, tampoco puedan cumplir los requisitos cuantificables. En la misma situación se hallarían Tuvalu y Kiribati que, sin embargo, se han declarado Estados archipelágicos, si bien aún no han desarrollado la previsión de trazar líneas de base archipelágicas (vid. legislación en EE.UU.: Práctica de los Estados archipelágicos, Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar, 1992, pp. 82-86 y 136-143).

156 Ecuador: Decreto Supremo núm. 959-A, de 28 de junio de 1971 (en EEUU, Baselines: National..., cit, pp. 154-156). Por cierto que, para incluir la pequeña isla de Darwin, es evidente que las líneas de base se separan notablemente de la configuración general del archipiélago (vid. mapa anexo núm. 14).

157 Ley 15/1978 de 20 de febrero, Reglamentación española sobre la zona económica exclusiva, art.1.1

por lo que a nuestro país se refiere, tampoco parece que la exclusión del principio archipelágico haya causado demasiados transtornos. Véase, sino, la opinión que dicho principio merece a los expertos del Ministerio de Asuntos Exteriores:

"Cabe señalar que el valor del principio archipelágico es esencialmente imaginario y casi meramente psicológico, especialmente en el caso de los archipiélagos inmersos en el seno de una comunidad nacional más amplia. El contenido real y económico del principio o las consecuencias materiales del establecimiento de un espacio marítimo archipelágico son escasos, por no decir nulos. En efecto, si la distancia entre las islas no supera las 400 millas, las aguas comprendidas entre ellas estarán sometidas a los derechos exclusivos de explotación de los recursos por el Estado ribereño, sea como resultado del establecimiento de una zona económica de 200 millas, sea como integrantes del mar territorial, sea en cuanto parte de la plataforma continental generada por cada una de las islas individualmente consideradas"<sup>(158)</sup>.

Por lo que al Estado archipelágico se refiere, la imposición de un límite máximo a sus líneas de base específicas carece de la más mínima lógica cuando tal límite fue excluido por la mayor parte de la Comunidad internacional en 1958, confirmandolo en 1982, para las líneas de base rectas, si tenemos en cuenta que en el fondo, la línea de base es exactamente la misma en uno y otro caso<sup>(159)</sup>. Pero, con todo, la conclusión de este apartado para los Estados archipelágicos no puede ser totalmente negativa. Si los principales de entre ellos aceptaron finalmente los límites matemáticos defendidos por las

---

158 Ministerio de AA.EE.: III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Oficina de Información Diplomática, Madrid 1978, pp. 37-38 (firmado por LACLET, PASTOR e YFRAIGAS). En el mismo sentido, BAKER BETHUNE, F.: Las islas Canarias ante el nuevo derecho internacional del Mar, Las Palmas, 1987, pág. 40. Afirma, además, que desde el punto de vista estratégico, el establecimiento de líneas de base archipelágicas tampoco reportaría ventajas significativas.

159 Es más, el régimen jurídico de las aguas interiores es mucho más restrictivo, por lo que a navegación se refiere, que el de las aguas archipelágicas.

grandes potencias es precisamente porque sus características geográficas se adaptaban a ellos: es cierto que se ha renunciado, como tal, al principio archipelágico, pero por contra estos Estados han obtenido, desde un punto de vista práctico, el reconocimiento de su status particular, sometido a unas condiciones numéricas que, en general, cumplen sin excesivos problemas aquellos Estados que también reúnen una estrecha vinculación geográfica, económica y política. No solamente Filipinas e Indonesia no han tenido necesidad de modificar su legislación previa a la Conferencia, que se adapta perfectamente a ésta<sup>(160)</sup>, sino que, en total, ya son dieciséis los Estados que se han proclamado archipelágicos antes de la entrada en vigor de la Convención, sin que ninguna protesta cuestione su derecho a hacerlo, sino sólo, en alguna ocasión, el modo de hacerlo<sup>(161)</sup>. Pero, incluso en este sentido, TRAVIS constata que la Comunidad internacional, aunque la práctica es aún incipiente, tiende a tolerar las aplicaciones "libres" de la Convención en cuanto al trazado de las líneas de base archipelágicas, mientras que es más estricta en cuanto al régimen de las aguas que éstas encierra<sup>(162)</sup>. Por otro lado,

160 Vid. KILPATRICK, B.: "The Archipelagic regime in practice in the Philippines and Indonesia: Making or Breaking International Law", en *International Journal of Maritime and Coastal Law*, 1991-2, pág. 22

161 Vid. "Derecho del Mar. Informe del Secretario General", Doc. A/47/623, de 24 de noviembre de 1992. No sabemos si incluye a Mauricio, citado por TRAVIS, en "Codification de droit...", cit., pp. 78-79, cuya legislación (supuestamente de 1984) no tenía recojida en la información preparada por la Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las N.U. (Práctica de los Estados Archipelágicos, cit.)

162 Vid. TRAVIS, op. cit., pág. 82.

tampoco plantean mayores problemas los Estados que no han podido proclamarse archipelágicos por poseer mayor superficie terrestre que marítima, dado que ninguna protesta se ha levantado cuando han trazado las mismas líneas de base, sólo que en este caso no "archipelágicas", sino simplemente "rectas"<sup>(163)</sup>. En cualquier caso, tampoco hay que menospreciar un último dato: de entre los Estados que han ratificado la Convención, el grupo de los archipelágicos constituye, teniendo en cuenta su escaso número global, un porcentaje nada desdeñable: prueba, sin lugar a dudas, de que, en general, están plenamente dispuestos a acatar el régimen salido de la III Conferencia sobre el Derecho del Mar<sup>(164)</sup>.

---

163 Por ejemplo, Malta y Cuba (aunque ésta ha bautizado como archipelágicas sus líneas de base).

164 A primeros de junio de 1993, habían ratificado la Convención los siguientes Estados archipelágicos: Fiji (10-dic-82); Bahamas (29-jul-83); Filipinas (18-may-84); Cuba (15-ago-85); Indonesia (3-feb-86); Trinidad-Tobago (25-abr-86); Cabo Verde (10-ago-87); Santo Tomé y Príncipe (3-nov-87); Antigua y Barbuda (2-feb-89); Micronesia (29-abr-91); Islas Marshall (9-ago-91), las Seychelles (8-oct-91), St. Kitts y Nevis (7-mar-1993) y Malta (20-may-1993). Vid. Boletín de Derecho del Mar, núm. 23, pp. 3-5