

**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**

## **CAPITULO SEGUNDO**

### **APLICACIONES LOCALES ESPECIALES Y LIMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL**

En la determinación del límite exterior del mar territorial aparecen, juntamente con las reglas generales relativas a las líneas de base a que nos hemos referido en el capítulo anterior, una serie de supuestos a los que se aplica una normativa internacional específica, lo cual no quiere decir que siempre supongan una excepción al régimen general de delimitación marina. A dichos supuestos, es decir, bahías, desembocaduras de ríos, puertos, radas y aguas históricas, dedicaremos las siguientes páginas, que terminaremos, en el último apartado, con el análisis del trazado concreto del límite interior de la plataforma continental que, como ya hemos señalado, coincide plenamente con el límite exterior del mar territorial.

## I.- BAHIAS: NOCION Y LINEA DE DEMARCACION.

En el capítulo anterior hemos defendido el carácter de precedente de las líneas de base rectas en la llamada línea de demarcación o cierre de las bahías<sup>(1)</sup>. En efecto, es en el fenómeno geográfico de las bahías donde se observan por primera vez los inconvenientes del sistema estricto de la línea de bajamar: en una bahía lo suficientemente amplia, que exceda del doble de la anchura del mar territorial, existirá un pasaje de alta mar que permitirá a naves extranjeras acercarse peligrosamente a las costas del Estado ribereño. A ello se añade un factor de comodidad en el trazado del límite exterior del mar territorial, si bien a este aspecto nos referiremos con más detalle en el último apartado de este capítulo<sup>(2)</sup>. Son motivos principalmente de seguridad, pues, los que aconsejan trazar una línea de cierre transversal a la entrada de la bahía: convirtiendo en interiores las aguas de la bahía y midiendo el mar territorial a partir de esa línea, se aleja a los buques que podrían poner en peligro la seguridad del Estado. No siempre ha habido unanimidad en cuanto a la naturaleza jurídica de las aguas que quedan encerradas por la línea de cierre de la bahía ni en relación con el tipo de fenómeno geográfico que merecería recibir tal nombre. Ahora

1 En este sentido se pronuncia, además, GARCIA AMADOR, P.V.: The exploitation and conservation of the resources of the sea, Leyden 1959, pág. 53

2 GIBEL, Le droit international..., III, cit., pp. 537-538

bien, la cuestión más polémica, sin lugar a dudas, ha sido la relativa a la longitud máxima que debía tener la línea de demarcación.

En las próximas páginas examinaremos con detalle estas cuestiones. A título previo, sin embargo, hay que concretar el ámbito de aplicación de las normas relativas a las bahías, cosa que contemplan el primer y último párrafos de los preceptos que a ellas dedican tanto la Convención de Ginebra de 1958 (art. 7) como la Convención de Montego Bay (art. 10): estos párrafos se refieren a supuestos en que, con independencia de que se cumplan o no las condiciones que configuran la noción de bahía, será inaplicable la disposición convencional, bien porque se prohíbe trazar una línea de demarcación (es el caso de las bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados), bien porque podrá trazarse cualquiera que sea su longitud (bahías denominadas "históricas" y allí donde sea aplicable el sistema de líneas de base rectas). Nos referiremos a las bahías históricas en el apartado III de este capítulo y haremos una reflexión entorno a la relación entre líneas de base rectas y bahías al final del presente apartado.

En cuanto a la exclusión de las bahías que pertenecen a más de un Estado, tiene su lógica en tanto que el trazado de las líneas de base es siempre un acto unilateral del Estado ribereño, derivado de su soberanía territorial, por lo que no puede, en consecuencia, utilizar *motu proprio* un punto de base que se halla en la costa de un

Estado vecino. Ello no significa, a nuestro entender, que en ese supuesto deba necesariamente seguirse la línea de bajar hasta la frontera entre los dos Estados, como opinaba la mayoría de la doctrina antes de la Segunda Guerra Mundial<sup>(3)</sup>: el argumento señalado por GIBEL, en el sentido de que convertir las aguas de la bahía en aguas interiores comunes a varios Estados significaría que cada ribereño podría impedir el paso de los demás<sup>(4)</sup>, no resulta convincente por cuanto, junto con el convenio para trazar una línea de cierre de la bahía, puede llegarse a un acuerdo relativo a la delimitación lateral de la frontera marítima en el interior de la bahía. En este sentido se pronunciaba GARCIA AMADOR en una enmienda presentada ante la Comisión de Derecho Internacional:

"When the waters of a bay which lies within the closing line thereof are bordered by the territory of two or more States, the bordering States may agree upon a division of such waters as inland waters: in the absence of such agreement, the territorial sea of each State shall follow the sinuosities of the shore in the bay"<sup>(5)</sup>

El motivo del rechazo de este párrafo no fue otro que la ausencia de datos suficientes sobre la frecuencia de

3 Citada por GIBEL, *Le droit international...*, III, cit., pág. 594. El autor cita en su apoyo a HALL, HURST, SHIPP y OSTROM. Vid. también, art. 3 del "Projet de règlement relatif à la mer territoriale en temps de Paix", de 1929, en *IDI: Résolutions*, cit., pág. 124 y el Art. 10 del Proyecto núm. 10 del Instituto Americano de Derecho Internacional, en "Las bahías históricas", Doc. A/CONF.13/1, en *CHEDI. Documentos Oficiales. Vol. I: Documentos preparatorios*, pág. 15.

4 GIBEL, *Le droit international...*, III, cit., pág. 595

5 A/CONF.4/SR.317. Este párrafo fue rechazado por 7 votos contra 3 y dos abstenciones (SR.317), en *Anuario CDI 1955*, I, pp. 206 y 216.

esos casos y sobre las disposiciones que se les aplican<sup>(6)</sup>. No hay que entender, sin embargo, que un acuerdo de ese tenor se oponga al Derecho internacional, sino que, por el contrario, con la referencia a bahías que pertenecen a un solo Estado simplemente se quiere evitar la actuación unilateral de un Estado sobre las costas de otro. Si las aguas interiores son susceptibles de delimitación entre Estados, como lo son los demás espacios marinos, parece lógico que, a estos efectos, carezca de importancia la naturaleza de la línea de base que las separa del mar territorial, aunque propiamente, con ello estemos situando el punto de base inicial de ambos Estados en el mar<sup>(7)</sup>.

#### A) Noción jurídica de bahía.

La preocupación por obtener una noción jurídica de la bahía existe desde el inicio del proceso codificador del Derecho del Mar, sin que en general se trate de una cuestión que haya despertado demasiada polémica. En un principio, se daba por sobrentendido que, en relación con las bahías, su concepto geográfico debía ser recibido en el mundo del derecho sin mayores distinciones, y con independencia

<sup>6</sup> La Comisión pidió a los gobiernos que proporcionaran datos al respecto ("Informe de la CDI sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones", A/2934, pág. 19), pero parece que la respuesta fue nula (Doc. A/CH.4/99 y Add.1 a 9: "Observaciones de los gobiernos al proyecto de artículos... adoptados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptima sesión de 1955").

<sup>7</sup> Véase, en mapa anexo núm. 14 de Ecuador, la frontera marítima entre este país y, respectivamente, Perú y Colombia. La primera de ellas podría considerarse una bahía; la segunda, evidentemente no lo es. Como hemos visto, PRESCOTT, en "Straight and...", cit., pp. 44-45 lo considera una infracción del art. 7.

incluso del nombre que se le hubiera dado (bahía o golfo: "las denominaciones geográficas no tienen ninguna importancia en esta materia"<sup>(8)</sup>). Durante la Conferencia de La Haya de 1930, varios sistemas técnicos fueron presentados a la Subcomisión II para distinguir las bahías de las escotaduras de poca profundidad. Dichos sistemas consistían en:

a) Que la hendidura tuviera un mínimo de cinco millas de profundidad a partir del lugar donde pudiera trazarse la línea de cierre de 10 millas (propuesta alemana);

b) Que, junto al criterio anterior, la superficie de la hendidura fuera igual o mayor a un semicírculo cuyo radio tuviera una extensión equivalente a 1/4 de la longitud de la línea de cierre de la bahía (propuesta británica).

Ambas propuestas fueron retiradas en favor de la americana<sup>(9)</sup> que, como veremos más adelante, realmente no trataba de definir jurídicamente la bahía, sino el régimen de sus aguas.

c) Que el área comprendida entre la curva de la costa y la línea de demarcación sea igual o mayor que un círculo cuyo centro se sitúa perpendicularmente a la mitad de la

8 "En general, los diccionarios distinguen la palabra "bahía" de la palabra "golfo" reservando la primera a una hendidura de limitada extensión de la costa, y la segunda a una hendidura mucho mayor; en otras palabras, una bahía sería un golfo pequeño. Sin embargo, este distinción dista de manifestarse en los nombres geográficos. Así, al examinar un atlas se encuentran espacios marítimos designados con el nombre de bahía a pesar de tener dimensiones considerables, al paso que se encuentran otros denominados golfos, a pesar de tener dimensiones relativamente mucho más pequeñas. Ejemplos de ello son la bahía de Hudson cuya extensión es enorme y el golfo de Saint Tropez, cuya boca no tiene más de 4 kms. de anchura". Vid. Secretaría de las NUU: "Las bahías históricas" (A/CONF.13/1), en CEPIL, Vol. I: Documentos preparatorios, pág. 2

9 Vid. GIDEL, Le droit international..., III, cit., pp. 584 y 585

línea, a una distancia de ésta equivalente a la mitad de su longitud y cuyo radio equivale a la distancia que separa ese punto de una de las entradas de la hendidura (propuesta francesa<sup>(10)</sup>).

Es de destacar que todos los sistemas técnicos coinciden en un punto esencial: la definición de bahía vendrá dada por una relación entre la superficie de agua encerrada y la línea de cierre trazada. La Subcomisión no se pronunció sobre ninguno de ellos, sino que se reservó la posibilidad de buscar otros criterios o modificar los presentados. La falta de tiempo impidió avanzar más en este tema y, veinte años después, el relator especial de la Comisión de Derecho Internacional se hallaba en la misma situación<sup>(11)</sup>. Esta vez, sin embargo, sí hubo tiempo de convocar un Comité de Expertos en cuestiones técnicas que, por una vez, recibió en sus conclusiones el apoyo casi unánime tanto de los miembros de la Comisión como de los Estados. En su respuesta a la cuestión relativa a la distinción entre una bahía y toda otra hendidura, respondió:

1. Une baie est une baie juridique lorsque sa superficie est égale ou supérieure à la superficie du demi-cercle ayant comme diamètre la ligne tirée entre les points limitant l'entrée de la baie. (Sont exceptées les baies historiques, ainsi libellées sur les cartes).

2. Si la baie a plus d'une entrée (...) le demi-cercle devra être tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant toutes ces entrées.

10 Vid. "Report of the Second Committee", en AJIL 1930-3, pág. 250

11 "Régimen del mar territorial. Informe de JPA FRANÇOIS" (A/CH.4/53), en Anuario CDI 1952, II, pp. 34-35)



3. Si des îles existent dans une baie, leurs superficies seront comprises dans la superficie totale de la baie.<sup>(12)</sup>

El principal criterio técnico consistía, siguiendo la misma tónica que se había constatado en La Haya, en comparar la superficie de agua contenida en la supuesta bahía, con el espacio comprendido por un semicírculo cuyo diámetro tuviera la longitud de una línea imaginaria trazada a la entrada de la bahía. Los otros dos puntos no eran más que precisiones en la utilización de esta regla, en el sentido de que, si existieran islas en la boca de la bahía, éstas no debían computarse en el trazado de la línea de entrada, mientras que si se hallaban en el interior, su superficie se equipararía a la de agua. Como hemos dicho, la artificiosidad de este criterio no produjo las reacciones negativas que otras consideraciones del Comité habían provocado. El relator especial lo recogió en el segundo párrafo del artículo octavo de su tercer informe, reconociendo que se había ceñido a las sugerencias del Comité<sup>(13)</sup>. En el seno de la Comisión de Derecho Internacional, sólo la propuesta de GARCIA AMADOR matizaba el papel del criterio del semicírculo. Para este autor, una bahía sería "una hendidura bien determinada cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca es tal que contiene aguas cercadas y constituye algo más que una simple inflexión de la costa"; si, además, se cumplía la

12 Punto II A) del "Informe del Comité de Expertos sobre ciertas cuestiones de orden técnico relativas al Mar territorial" (Doc. A/CI.4/61/ Add.1, en Anuario CDI 1953, II, pág. 77).

13 Doc. A/CI.4/77, de 4 de febrero de 1954, en Anuario CDI 1954, II, pág. 4

regla del semicírculo y la bahía pertenecía a un solo Estado, las aguas comprendidas tras la línea de cierre serían aguas interiores<sup>(14)</sup>. En el posterior debate sobre este proyecto de artículo, FITZGERALD propuso que el criterio cuantificable se añadiera a la noción geográfica defendida por GARCIA ANABAR, lo cual adulteraba por completo el sentido de la enmienda. Sin embargo, con esta modificación, la propuesta fue aprobada por la Comisión por un abrumador 9 a 0 y tres abstenciones<sup>(15)</sup>. Con algunos retoques de redacción, que incluyen la adición de un párrafo aclaratorio en relación con la medición de las aguas encerradas por la bahía<sup>(16)</sup>, las bahías jurídicas han quedado configuradas conforme a este doble criterio, geográfico y aritmético, si bien resulta evidente que el primero de ellos es superfluo en el sentido de que, desde el momento en que se cumple el segundo, la bahía ya existe. El criterio del semicírculo es lo suficientemente sencillo como para que su constatación comporte el reconocimiento de la existencia de una bahía jurídica sin mayores valoraciones subjetivas. Como es lógico, lo que importa no es que el semicírculo trazado quede completamente dentro de la hendidura, sino que

14 A/CH.4/SR.317, en Anuario CH. 1955, I, pág. 206

15 A/CH.4/SR.318, ibid., pp. 210-211

16 A raíz de la propuesta del Reino Unido en la Primera Comisión de la Conferencia de Ginebra (A/CN.4.13/C.1/L.62), el Comité de redacción introdujo un párrafo, aprobado por la Comisión y el Pleno, conforme al cual "Para los efectos de su medición, la zona de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que une las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada". Vid. "Informe de la Primera Comisión" (Doc. A/CN.4.13/L.28/rev.1), en CH. Vol. II: Sesiones Plenarias, pp. 135 y 142.

realmente la superficie que abarca dicho semicírculo sea igual o superior a la de agua contenida en aquélla. Más espínosa resulta, a nuestro entender, la cuestión de la línea que hay que tomar en cuenta como diámetro del semicírculo. Considerando el resto de normas relativas a bahías, que incluyen la posibilidad de trazar la línea de demarcación en su interior si su longitud no supera cierta distancia, lo lógico sería que el semicírculo se trazara a partir de la línea que efectivamente se utiliza como cierre. Ahora bien, del tenor literal de los párrafos segundo y tercero de los artículos 7 (Convención de 1958) y 10 (Convención de 1982), parece deducirse que el diámetro del semicírculo sólo puede venir constituido por la línea que une las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de la bahía, con independencia de su longitud. Sin entrar a valorar los problemas que puede plantear en algunos casos la determinación de los "puntos naturales de entrada" de la bahía (si la inflexión que produce en la costa es muy suave), es evidente que esta interpretación podría resultar injusta si, dada una abertura inmensa, la superficie del semicírculo impide la calificación de la hendidura como bahía, cuando en su interior, donde además podría trazarse el límite máximo permitido, sí se cumple el tantas veces repetido requisito del semicírculo, amén de las características subjetivas mencionadas<sup>(17)</sup>.

---

<sup>17</sup> Naturalmente, en este supuesto, la "bahía interior" podría cerrarse en tanto que cumple los requisitos de las líneas de base rectas. Véase, a este respecto, *infra* pág. 93 y ss.

Intimamente ligada a la cuestión de la noción jurídica de bahía, encontramos la discusión relativa a la naturaleza jurídica de las aguas en ella encerradas. Si hoy en día no cabe ninguna duda de que dichas aguas constituyen aguas interiores, y de que, en consecuencia, la línea de demarcación sirve como punto de partida para medir la anchura del mar territorial (es decir, es una línea de base recta), este convencimiento no siempre ha existido. GIDEL, tras explicar los distintos sistemas de cierre de las bahías, admitía que, con independencia del elegido, "la línea transversal trazada puede ser considerada o bien como línea de base del mar territorial, o bien como límite exterior del mar territorial"<sup>(18)</sup>. De hecho, durante la Conferencia de 1930, la delegación americana había propuesto un artículo, de notable complejidad técnica, que, interpretado erróneamente como un sistema de definición jurídica de las bahías, lo que realmente pretendía era determinar el régimen jurídico de las aguas encerradas y, por ende, la naturaleza de la línea de cierre. Se trataba de comparar la superficie ocupada por un semicírculo (cuyo diámetro sería en este caso la mitad de la línea que une los puntos de entrada de la bahía) con la superficie de agua que, de no cerrarse la bahía, constituiría alta mar (suponiendo un mar territorial equivalente a 1/4 parte de la longitud de la línea de cierre: por tanto, en principio, 2,5 millas): en caso de que la superficie del semicírculo fuera

<sup>18</sup> GIDEL, Le droit international..., III, cit., pág. 539

inferior a la de la presunta alta mar, la línea de cierre de la bahía podía constituir, en términos modernos, una línea de base recta, mientras que, en el caso contrario, se trataría del límite exterior del mar territorial<sup>(19)</sup>. Es evidente, pues, que esta propuesta no entra a considerar la definición de la bahía, que parece existir siempre que pueda trazarse una línea de demarcación de 10 millas, sino que solamente valora la relación agua encerrada-línea de cierre a efectos de determinar si dichas aguas son aguas interiores o mar territorial. La cuestión quedaría zanjada en el seno de la CDI. Pero incluso aquí, como hemos visto anteriormente, la propuesta de GARCIA AMADOR pretendía distinguir la naturaleza jurídica de las aguas encerradas en función del cumplimiento o no del criterio del semicírculo recomendado por el Comité de Expertos y de la pertenencia a un solo Estado de la bahía<sup>(20)</sup>. Sin embargo, una enmienda al proyecto de artículo siete, presentada por SAMSTEN en el octavo período de sesiones de la Comisión, reconoce que "la línea trazada en la entrada de la bahía sirve de línea de base para la delimitación del mar territorial"<sup>(21)</sup>. Remitida toda la enmienda al Comité de Redacción, si bien esta frase no fue incluida en el proyecto presentado a la Conferencia, ni se halla en la Convención de Montego Bay, lo cierto es

---

19 BOGGS, U.S.: "Delimitation of the territorial Sea", en *AJIL* 1930-4, pp. 547 y 551, y "Report of the Second Committee" *AJIL* 1930-3, pp. 249-250

20 A/CH.4/SR.317, en *Anuario CDI* 1955, I, pág. 206

21 A/CH.4/SR.366, en *Anuario CDI* 1956, I, pág. 211

que la CDI reconoció, y nadie se ha preocupado de desmentirlo, que, cumplidas las condiciones para considerar una inflexión de la costa como bahía jurídica, y trazada la línea de demarcación de conformidad con los reglas correspondientes, las aguas encerradas debían poder ser consideradas como aguas interiores<sup>(22)</sup>.

Acabamos de ver en qué condiciones puede hablarse de bahía desde el punto de vista jurídico. Debemos considerar, a continuación, la cuestión del cierre de la bahía.

#### B) La línea de demarcación de las bahías.

Llegados a este punto, es decir, habiendo reconocido la necesidad de apartarse de la regla general de medición de los espacios marítimos a partir de la línea de bajamar en el caso de las bahías, y una vez éstas han sido definidas jurídicamente, se hace necesario determinar las condiciones en que puede trazarse una línea de demarcación a través de la boca de la bahía. Estas condiciones se concretan en una sola: la longitud máxima permitida para la línea de demarcación. De hecho, las posturas a este respecto pueden dividirse en dos grupos: aquellas que exigen un único límite máximo (que puede ser seis, diez, doce, quince, veinticuatro millas) y aquellas que, por el

---

<sup>22</sup> "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (A/3159, pp. 16-17).

contrario, sostienen la posibilidad de cerrar la bahía en todo caso, siempre que ésta exista jurídicamente<sup>(23)</sup>.

En relación con el cierre de las bahías, existe un paralelismo evidente entre la llamada "regla de las diez millas" y la regla de las tres millas referida a la anchura del mar territorial. Como en relación a ésta, la regla de las diez millas fue considerada derecho consuetudinario hasta la Conferencia de 1930; fue defendida por las grandes potencias (aunque de manera mucho menos unánime) y terminó por ser abandonada al considerarse excesivamente restrictiva. La regla de las 10 millas había sido muy utilizada durante el siglo XIX<sup>(24)</sup> tanto a nivel interno como internacional, destacando por encima de otros tratados, la Convención relativa a las pesquerías del Atlántico Norte, de 6 de mayo de 1882, ratificada por Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña y los Países Bajos<sup>(25)</sup>. La importancia de esta Convención reside no solamente en que recoge la regla de las diez millas como longitud máxima de la línea de cierre de las bahías, sino que introduce una novedad en la misma que ciertamente ha cuajado en la

23 Vid. GIBL, Le droit international..., III, cit, pág. 539 y JENNIF, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, New York 1927, pp. 395-398

24 La primera vez en la Convención franco-inglesa de 2 de agosto de 1839. Vid. comentario en FULSON, The Sovereignty of the Sea, Londres 1911, pp. 607-612, y en Hochot, J.: La régine des baies et des golfes en droit international, Paris, 1938, pág. 89. España no fue ajena a esta regla: vid. Art. II del Convenio hispanoportugués reglamentando el ejercicio de la pesca costera, de 2 de octubre de 1885 (a pesar de que ambos Estados reclamaban un mar territorial de 6 millas), en REPERTIO-ORDENAL: Colección de Textos Internacionales, Barcelona, 1936, pág. 832

25 Noruega fue invitado a participar, pero se negó debido precisamente a su oposición a la regla de las diez millas. Vid. ICJ Reports 1951, pág. 139

costumbre jurídica internacional: por primera vez se permite que, cuando la entrada de la bahía supere las diez millas, esta línea pueda trazarse entre los dos primeros puntos dentro de la bahía que se hallen separados por esta distancia<sup>(26)</sup>. La regla de las 10 millas parecía plenamente consolidada después del laudo de 7 de septiembre de 1910, del Tribunal Permanente de Arbitraje, en el asunto de las pesquerías del Atlántico septentrional, que enfrentó a Gran Bretaña y Estados Unidos, país éste que defendía su carácter obligatorio en Derecho internacional y al que el Tribunal dió completamente la razón<sup>(27)</sup>. Por su parte, tanto el IDI, en 1928, como el ILA, en 1895 y 1926 habían sostenido, salvo para las bahías históricas, la regla de las diez millas<sup>(28)</sup>. Y la doctrina más autorizada, tanto antes como después de la Conferencia de La Haya, la reconocía como el principio que más apoyo había recibido<sup>(29)</sup> o incluso como admitida por el derecho positivo<sup>(30)</sup>. En realidad, sin embargo, en la Conferencia de La Haya la regla de las diez millas recibió

26 Vid. la misma posibilidad en art. 10.5 Convención de Montego Bay de 1982, si bien referido, naturalmente, a una línea de 24 millas.

27 Vid. en I.H.U.U.: Reports of International Arbitral Awards, vol. XI, esp. pp. 198-199

28 IDI: art. 3 del "Projet...", en Résolutions, cit., pág. 124; ILA: Report of the 17th Conference, London 1895, cit., pág. 115 y art. 2 en Report of the 14th Conference, London 1926, cit., pág. 102. En cambio, en sus "Règles..." de París de 1894, el IDI había aprobado una línea de cierre de 12 millas, "salvo costumbre secular" (art.3).

29 JESSUP, The Law of Territorial..., cit., pág.356. Su postura es bastante comedida, ya que, de hecho, reconoce que "it is not believed to be possible to lay down a general rule by which one may determine in all cases whether a particular gulf or bay or other body of water which forms an indentation of the coast is to be considered in whole or in part a portion of the territory of the State..." (ibid, pág. 355).

30 GIDEL, Le droit international..., III, cit., pág. 543



un apoyo minoritario (Canadá, Dinamarca, Francia, Japón y Países Bajos), existiendo tanto Escudos que defendían que la longitud máxima debía determinarse en función de la anchura del mar territorial (por tanto, este grupo podía dividirse en Estados que deseaban un límite inferior a 10 millas -como Gran Bretaña, Alemania, Letonia, Finlandia y Bélgica- y Estados que lo deseaban superior -Portugal, Polonia e Italia-), como Estados que negaban la posibilidad de predeterminar, en derecho internacional una longitud máxima para estas líneas (Noruega y Suecia)<sup>(31)</sup>. Pese a todo, la Subcomisión II aprobó un artículo, reproducido íntegramente en el primer informe de FRANÇOIS a la CDI, donde se inclinaba por la postura clásica adoptada por la Convención de 1882:

"In the case of bays the coasts of which belong to a single State, the belt of territorial waters shall be measured from a straight line drawn across the opening of the bay. If the opening of the bay is more than ten miles wide, the line shall be drawn at the nearest point to the entrance at which the opening does not exceed ten miles."<sup>(32)</sup>

Pero si esta regla no podía considerarse generalizada en 1930, resulta aún más imperdonable que todavía fuera propuesta en 1952, un año después de la sentencia de la CIJ relativa a las pesquerías anglonoruegas, y sobre todo que lo fuera, irónicamente, en consideración al "desarrollo progresivo del derecho". Es importante resaltar en este momento que, en el mencionado fallo, línea de demarcación de bahías y líneas de base rectas son tratadas como un único fenómeno no sólo por la Corte, sino por ambas

---

31 *Ibid.*, pp. 575-577

32 *Vid.* "Report of the Second Committee", en *AJIL* 1930-3, pág. 248

partes en litigio, dado que Gran Bretaña defendía la aplicabilidad de la regla de las diez millas a todas las líneas de base rectas en virtud de una analogía con las normas relativas a las bahías. En relación con esta regla, la Corte consideró que:

"although the ten-mile rule has been adopted by certain States both in their national law and in their treaties and conventions, and although certain arbitral decisions have applied it as between those States, other States have adopted a different limit. Consequently, the ten-mile rule has not acquired the authority of a general rule of international law"<sup>(33)</sup>

Pues bien, si esta sentencia, en cuanto a las líneas de base rectas, fue considerada suficiente para eliminar cualquier referencia a una longitud máxima, en relación con la línea de cierre de las bahías simplemente se consideró que significaba la inoperancia del límite de diez millas, y que, en consecuencia, habría que buscar una longitud mayor. Y ni siquiera eso fue fácil de conseguir porque, en un primer momento, tanto el relator especial como también el Comité de Expertos, insistieron en el límite de diez millas<sup>(34)</sup>. Cuando la cuestión es debatida en el seno de la CDI, principalmente en su séptimo y octavo períodos de sesiones, hallamos dos géneros de debate: en primer lugar, la necesidad o no de acordar una longitud máxima; en segundo

---

33 ICJ Reports 1951, pág. 131

34 Doc. A/CH.4/53, (Anuario CDI 1952, II, pág. 34). y pto. II.B) del Doc. A/CH.4/61/Add.1, (Anuario CDI 1953, II, pág. 78). Ya hemos mencionado en el Capítulo anterior, recogiendo la mordaz crítica de SANDSTÉN, el motivo por el cual el Comité suprimió el mantenimiento de la regla de las diez millas. Hay que admitir que, en caso de varias entradas a la bahía, la línea podía ser mayor, dado que la longitud de cada línea no podía ser mayor de 5 millas, salvo una que podría tener 10 millas (luego, ya que como mínimo habría dos entradas, la línea total podía alcanzar 15 o más millas)

lugar, entre los partidarios de dicha necesidad, la determinación de dicha longitud.

Resulta ciertamente sorprendente que, habiéndose tratado esta cuestión una vez rechazado por la Comisión cualquier límite máximo para las líneas de base rectas, sólo dos de sus miembros, GARCIA AMADOR y ZORRILLA, se opusieron de forma clara a que un límite del mismo calibre se impusiera en la línea de demarcación de las bahías<sup>(35)</sup>. La opinión de FITZGERALD puede considerarse, hoy en día, el mejor argumento en favor de las tesis de aquellos: según este autor, la diferencia entre ambos preceptos estriba en que el art.5 se refiere a una situación excepcional ("its provisions concerned Norway and a handful of other countries"), mientras que prácticamente no existen costas donde no haya bahías<sup>(36)</sup>. En la actualidad, cuando las líneas de base rectas no sólo han dejado de ser excepcionales, sino que pueden haber llegado a convertirse en la regla (relegando a la línea de bajamar a la categoría de excepción) no hay ninguna razón para tratar de manera diferente este fenómeno al de las bahías. La cuestión, sin embargo, una vez superado el escollo de la CDI, donde una propuesta de ZORRILLA fue ampliamente rechazada<sup>(37)</sup>, no ha vuelto a plantearse, lo

<sup>35</sup> A/CH.4/SR.318, en Anuario CDI 1955, I, pág. 212

<sup>36</sup> Ibidem.

<sup>37</sup> Su propuesta pretendía que pudieran cerrarse todas las bahías "si ellas son lidas au domaine terrestre en raison de la configuration de la baie, de la largeur de son entrée, de la valeur économique qu'elle a pour la population de l'Etat ou en raison de la distance qui sépare la baie de grandes voies internationales en haute mer". Fue rechazada por 8 votos contra 1 y 4 abstenciones. Vid. A/CH.4/SR.366, en Anuario CDI 1956, I, pp. 211-212

cual es una prueba más del desinterés de las delegaciones de la III Conferencia en cierto tipo de temas que, desde luego erróneamente, se consideran ya solventados.

Algo parecido puede decirse de la longitud máxima de la línea de demarcación: una vez resuelta en un sentido determinado, no ha vuelto a ser discutida, a pesar de que su aplicación práctica dista mucho de ser generalizada. Decididos la mayoría de miembros de la CDI en favor de la determinación de un límite numérico en el trazado de la línea de demarcación de las bahías, no sólo había que encontrar dicho límite, sino que se le debía reconocer alguna lógica, sobre todo una vez que la longitud máxima tradicional de diez millas parecía haber sido superada. En este sentido, la falta de criterio hace que la actitud de la Comisión sea titubeante. En 1952, no parece haber dudas entre los miembros de la Comisión de que "siempre se ha reconocido que existe una conexión entre la anchura máxima del mar territorial y la máxima anchura, en su boca, que pueden tener las bahías para ser consideradas aguas interiores"<sup>(38)</sup>. Sin embargo, en su séptimo período de sesiones, se aprueba un límite de 25 millas como solución de compromiso propuesta por el relator (pese a que éste afirma preferir personalmente las 10 millas), con el expreso propósito de que "no se conecte en la mente de nadie con la

---

38 La frase corresponde a CHEDINA y fue inmediatamente confirmada por FERNANDEZ y ARDO, afirmando que de ello no cabía ninguna duda (A/CH.4/SR.172, en Anuario CDI 1952, I, pág. 188). Nadie se opuso en aquel momento a esta aseveración.

anchura del mar territorial<sup>(39)</sup>. Las opiniones manifestadas por los gobiernos daban muy poco apoyo a ese límite en concreto<sup>(40)</sup>, por lo que la Comisión debatió otras propuestas en su octavo período de sesiones, siempre con la idea de "no establecer ninguna relación directa entre la longitud de la línea de demarcación y la anchura del mar territorial"<sup>(41)</sup>, de entre las que optó por un límite de 15 millas<sup>(42)</sup>. En la Primera Comisión de la Conferencia de Ginebra, sin embargo, este límite ni siquiera fue tenido en cuenta. La discusión se halló dividida entre los nostálgicos de la regla de las diez millas<sup>(43)</sup> y una propuesta, finalmente vencedora, de 24 millas por ser esta distancia igual al doble de la anchura del mar territorial, (naturalmente, de acuerdo con el planteamiento de los Estados que la propusieron<sup>(44)</sup>).

Lo cierto es que los partidarios de dotar a la línea de cierre de las bahías de una longitud máxima se

39 A/CH.4/SR.318, en Anuario CDI 1955, I, pág. 212: se aprueba por cinco votos contra dos y cinco abstenciones.

40 Solamente recibe el apoyo de Islandia y Noruega, mientras que es expresamente rechazada por Brasil, Gran Bretaña (por excesiva) y Dinamarca (por restrictiva). Vid. A/CH.4/99 y Add. 1 a 9, en Anuario CDI 1956, II, pp.40, 44, 52, 67 y 79-80

41 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (Doc. A/3159, pág. 16). Sólo KRYLOV sostenía abiertamente la posición contraria.

42 Longitud propuesta por FITZGERALD en la sesión 365 y aprobada por ocho votos contra cinco en la siguiente (Anuario CDI 1956, I, pp. 206 y 212). Las propuestas de SHIBUS (10 millas), EL-KHOURI (12 millas) y SHIBUS (indeterminado) fueron rechazadas en la misma sesión.

43 Gran Bretaña (A/CONF.13/C.1/L.62), R.F.A. (A/CONF.13/ C.1/L.102), Japón (A/CONF.13/C.1/L.104) y EE.UU. (A/CONF.13/ C.1/L.109).

44 Propuestas, votadas conjuntamente, de Bulgaria, Polonia y la URSS (A/CONF.13/C.1/L.103) y Guatemala (A/CONF.13/C.1/ L.105). Fue aprobada por el estrecho margen de 31 votos contra 27 y 13 abstenciones, pero después no tuvo problemas para superar los 2/3 en el Pleno de la Conferencia.

hallan ante un grave problema de justificación. Parece que el único criterio con un cierto peso es doblar la anchura del mar territorial, tal como se ha confirmado en la III Conferencia<sup>(45)</sup>, pero ello no deja de ser arbitrario desde el momento en que, con el trazado de la línea de cierre, convertimos en aguas interiores las aguas de la bahía: ¿qué relevancia tiene entonces la anchura del mar territorial, que simplemente se pasará a medir a partir de dicha línea?. Más aún cuando precisamente la "gracia" de la regla de las diez millas era ser ligeramente superior al doble de la anchura del mar territorial de tres millas (sus defensores son básicamente los mismos), porque lo que realmente se pretendía era evitar la creación de pasillos de alta mar que permitieran acercarse a la costa a los buques de guerra extranjeros<sup>(46)</sup>. Es evidente que en las bahías cuya obertura no supera las veinticuatro millas, ese peligro no existe.

En realidad, con este límite de 24 millas, comparativamente hemos dado un paso atrás en relación con la regla de las 10 millas. FRANÇOIS señaló en su momento que si el límite del mar territorial se aumentara a seis millas debería aumentarse correlativamente la longitud de la línea

45 A pesar de que de las dos propuestas presentadas que tocaban este tema, sólo la de Grecia (A/CNHF.62/C.2/L.22) adoptaba el criterio de las 24 millas, mientras que la de la R.F.A. y 23 más (A/CNHF.62/C.2/L.33) dejaba en blanco esta longitud, los sucesivos Textos de Negociación nunca contuvieron un límite que no fuera el de las veinticuatro millas y la cuestión ni siquiera fue mencionada por los distintos oradores cuando se trató el tema del mar territorial en las sesiones públicas de la Segunda Comisión.

46 Vid. GIBEL, *Le droit international...*, III, cit., pp. 537-538

de cierre de las bahías a quince o veinte millas<sup>(47)</sup>; si ello es cierto, con la actual anchura del mar territorial, el límite no debería ser inferior a treinta millas. Porque, si consideramos necesario imponer una longitud máxima de cierre, la triste realidad es que no existe otro criterio menos malo: cualquier longitud que se aparte de él, resulta de una arbitrariedad aún mayor. Sin embargo, seguimos poniendo en duda que la línea de demarcación deba tener ninguna relación con la anchura del mar territorial: entendemos que la solución al dilema estriba en otorgar a la línea de demarcación de las bahías su auténtica naturaleza como línea de base recta, obviando cualquier exigencia relativa a una longitud máxima<sup>(48)</sup>.

Además, los Estados, en su inmensa mayoría, han omitido cualquier referencia a la regla de las 24 millas en su normativa interna: al trazar sus líneas de base recta, simplemente mencionan las coordenadas que deberán unirse sin especificar que, en el caso de bahías, seguirán la regla de las 24 millas. Sólo 4 Estados rompen esta tónica manifestando expresamente su intención de cumplirla<sup>(49)</sup>.

47 A/CH.4/SR.172, en Anuario ODI 1952, I, pág.188

48 En este sentido, BOUCHER opina que "Although at the Geneva Conference of 1958 an undeniable trend towards a 24-mile limit manifested itself, a general rule of international law for the length of baselines in bays does not yet exist". Vid. BOUCHER, L.J.: The regime of bays in international law, Leyden 1964, pág. 115. Por el contrario, KEISER y WATSON consideran la disposición relativa a las bahías "well drafted, remarkably unambiguous and quite generous in its 24-mile closing-line provision". Vid. KEISER-WATSON, Straight baselines..., cit., pág. 139

49 República Democrática de Alemania: Orden de 15 de junio de 1972 (ignoramos que habrá sucedido con esta disposición tras la unificación); Japón: Ley n.º. 30, de 2 de mayo de 1977; Reino Unido: Territorial Waters Order in Council, 1964; Vietnam: Maritime Zones Act, n.º. 23 de 1981, en IBRU, Baselines: National..., cit, pp. 173as, 207as, 371as y 376

Entendemos que, en estas circunstancias, la norma que obliga a trazar la línea de demarcación de las bahías en el lugar donde su anchura no supere las 24 millas sólo es obligatoria para las partes de los Convenios en vigor que la dispongan, pero su artificiosidad y la falta de refrendo práctico hacen más que dudoso que posea o llegue a adquirir carácter consuetudinario.

C) Línea de demarcación y línea de base recta.

De todo lo dicho hasta el momento en relación a las bahías creemos poder deducir la absoluta innecesariedad de su regulación específica. El interés jurídico por la delimitación del mar territorial en las bahías aparece en un momento histórico en que la línea de bajamar es la única permitida para medir la anchura del mar territorial, con todos los problemas que ello acarrea. En la actualidad no es así: el artículo 7 de la Convención de Montego Bay, en su letra y, sobre todo, en su aplicación práctica, ha hecho absolutamente irrelevante la regulación del precepto relativo a las bahías.

Ya en el seno de la Comisión de Derecho Internacional, *LANTIPACT* manifestó su temor por que la sentencia de la CIJ de 1951 pudiera ser interpretada como la abolición del concepto legal de bahía, en el sentido de que "su tamaño dejaba de tener importancia a no ser que fuera lo suficientemente grande como para alterar la dirección



general de la costa<sup>(50)</sup>. Efectivamente, a pesar de que el relator la salvó de las consecuencias de la decisión de la Corte, la necesidad de contemplar este supuesto particular quedaba en entredicho. Sin embargo, parece que pocos Estados fueron conscientes de lo supérfluo que resultaba mantener una disposición dedicada a las bahías una vez reconocido que las líneas de base rectas no tenían carácter excepcional. Uno de ellos fue Dinamarca. En su comunicación ante las Naciones Unidas de 5 de agosto de 1957 se hace notar que "estos dos artículos (5 y 7) parecen tratar situación idénticas"<sup>(51)</sup>. Y ya en las sesiones de la Primera Comisión de la Conferencia, SÖRENSEN, en nombre del gobierno danés, reiteró la petición de refundir ambos artículos, ya que:

"Si los dos artículos son contradictorios, pueden muy bien producir situaciones embarazosas, ya que en algunos casos las condiciones geográficas son tales que originan dudas sobre la aplicación de uno u otro de estos artículos. Por consiguiente, su delegación estima que debe darse preferencia a la aplicación del artículo 5, y es partidaria de que se mantenga la última parte del párrafo 4 del art. 7"<sup>(52)</sup>

Hemos ya establecido sin lugar a dudas que la línea de demarcación de las bahías no es otra cosa que una línea de base recta: ni más ni menos. Reúne todos sus requisitos y características salvo tal vez uno. Separa aguas interiores de mar territorial; sigue la dirección general de la costa; las aguas, rodeadas de tierra por tres bandas, se hallan suficientemente vinculadas al dominio

50 A/CI.4/SR.172, en Anuario CID 1952, I, pág. 188

51 Doc. A/CONF.13/5, en CHERN, Vol. I: Documentos preparatorios, pág. 87

52 Vid. 40ª Sesión en CHERN, Vol. III: Primera Comisión, pág. 145

terrestre, etc. Pero, es cierto, no necesariamente se está aplicando a una costa fuertemente accidentada. ¿Es ello suficiente motivo para mantener un artículo específico? Para responder a esta pregunta conviene recordar ahora que las bahías fueron las primeras excepciones a la regla de la línea de bajamar y que sólo posteriormente se amplió ese régimen más favorable, merced especialmente a la sentencia de 1951, a curvaturas menores de la costa<sup>(53)</sup>. Resultaría totalmente ilógico que, con el paso del tiempo, ese segundo régimen hubiera superado en aspectos favorables al primero, que habría quedado estancado. En este sentido, por ejemplo, nos parece del todo absurdo preocuparse en dar una noción jurídica de bahía: se trata de ver si se cumplen unos requisitos (criterio del semi-círculo) en cierta hendidura de la costa para que pueda aplicarse una norma más restrictiva que la que se aplica cuando el criterio no se cumple. En efecto, si la hendidura es de tal entidad que no cumple el criterio del semi-círculo será con toda seguridad una "profunda abertura" que permitirá sencillamente el trazado de una línea de base recta sin mayores complicaciones. Algo parecido podría decirse de las aberturas que sí cumplen los requisitos de las bahías. En su momento, la delegación danesa manifestó que "se podría suprimir la palabra *profundas* que precede a la palabra

---

53 Vid. ICJ Reports 1951, pp. 129-130 y 133. De estos párrafos se deduce que el sistema de líneas de base rectas no es otra cosa que el sistema de cierre de las bahías generalizado a otros fenómenos geográficos.

aberturas en la tercera línea del artículo 5 (hoy 7)<sup>(54)</sup>. Esto es precisamente lo que han hecho muchos Estados en la práctica, pues ya hemos comprobado con qué laxitud interpretan las condiciones de aplicabilidad de las líneas de base rectas en sus costas, donde muchas veces la irregularidad geográfica brilla por su ausencia; ello les permite superar sin ningún tipo de complicación los obstáculos que pretende imponer el artículo 10<sup>(55)</sup>. Pero es que quizás ni siquiera ese cambio es necesario. Como señalaba la Misión de China ante las Naciones Unidas en su comentario al proyecto de la CDI (desde una perspectiva restrictiva, pues precisamente defendía la imposición de un longitud máxima para las líneas de base recta):

"Según el párrafo 4 del artículo 7, las reglas referentes a las bahías no se aplicarán en los casos en que se utilice el método de las líneas de base rectas. Una bahía que reúna las condiciones estipuladas en el párrafo 1 del artículo 7 justificará normalmente el uso del método de las líneas de base rectas y sus aguas se convertirán en aguas interiores con la aplicación de dicho método, independientemente de las reglas que regulan la línea de entrada de la bahía. En estas condiciones, las reglas referentes a las bahías pierden incontestablemente toda su importancia..."<sup>(56)</sup>

Siendo así, ¿qué necesidad hay de recurrir a una definición geométrica de bahía? ¿Qué necesidad hay de imponer una longitud máxima a su línea de demarcación? Entendemos que ninguna. Las líneas de base rectas se bastan y sobran para solucionar los problemas de delimitación que

54 Doc. A/CONF.13/5, en CHINA. Vol. I: Documentos preparatorios, pág. 87

55 Véase, a este respecto, los mapas correspondientes a Argentina, que cierra sus bahías con líneas de base rectas que superan las 60 millas, o Birmania que, con una línea de base recta larguísima, y que desde luego no sigue la dirección general de la costa, obvia un posible problema de demarcación de una bahía.

56 Carta de 27 de enero de 1958 de la Misión china ante las Naciones Unidas, en Doc. A/CONF.13/5/Add.2, cit. en CHINA. Vol. I: Documentos preparatorios, pág. 120

plantean las bahías y, desde luego, la supresión de una longitud máxima de su línea de demarcación no supondría mayores abusos de los que se producen con el régimen actual.

## II.- DESEMBOLCADURAS DE RIOS; PUERTOS Y RADAS.

En este apartado vamos a tratar, sucesivamente, los supuestos contemplados en los artículos 9, 11 y 12 de la Convención de 1982. Conviene señalar previamente que la delimitación de las desembocaduras de los ríos está íntimamente ligada con la demarcación de las bahías. Por otro lado, puertos y radas tienen la característica común de ser instalaciones utilizadas por un Estado ribereño para el acceso de los buques nacionales y extranjeros. Su situación en relación con la costa es, sin embargo, distinta, dado que, mientras que el puerto se halla siempre conectado con el litoral, aunque sus instalaciones puedan extenderse mar adentro, la rada es una instalación fija que se halla aislada en el mar, con independencia de que pueda hallarse en proximidad inmediata a la costa, o incluso en una estrecha hendidura de ésta<sup>(57)</sup>, pero nunca en conexión directa con ella. Esta diferente ubicación justifica la pervivencia de un régimen jurídico tradicionalmente distinto para unos y otras.

57 NUU, Lineas de base, cit., pág. 68. El diccionario Collier's define las radas simplemente como "a sheltered place of anchorage offshore, but less sheltered than a harbour" (Standard Dictionary, vol II, Nueva York, 1968).

### A) Desembocaduras de ríos.

El artículo 9 de la Convención de Montego Bay es copia literal del número 13 de la Convención de 1958 relativa al Mar territorial y la Zona contigua. Ambos preceptos hacen referencia al río que "desemboca directamente en el mar". La interpretación del supuesto de hecho de referencia suele hacerse teniendo en consideración no sólo los antecedentes del artículo, sino sobre todo la versión del mismo en otros idiomas oficiales de la Convención, en concreto del francés, donde se lee "si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire". En realidad, se dice, el supuesto contemplado por el artículo es el de un río que desemboca en el mar sin formar ni un estuario ni un delta (porque este supuesto, por un lado, se halla ya contemplado en otro lugar y, por otro, la presencia de un delta precisamente imposibilita trazar una línea transversal a la desembocadura).

En efecto, desde la Conferencia de La Haya hasta el Pleno de la Conferencia de Ginebra de 1958, pasando por todos los proyectos de artículos de la Comisión de Derecho Internacional, este artículo se presentaba siempre con dos párrafos que, con ligeras variantes decían:

"1. Si un fleuve se jette dans la mer sans estuaire, les eaux du fleuve constituent des eaux intérieures jusqu'à une ligne tirée à travers l'embouchure suivant la direction générale de la côte, quelle que soit la largeur.

2. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire, les règles applicables aux baies s'appliquent à cet estuaire<sup>(58)</sup>

Esta era y sigue siendo la opinión generalizada entre la doctrina que, sin embargo, ha omitido hallar cualquier tipo de lógica en este planteamiento<sup>(59)</sup>. Y es que esta norma, tal como viene formulada, plantea dos tipos de problemas. De un lado, la definición de estuario. Resulta sencillo distinguir un estuario de un delta, porque son fenómenos geográficos absolutamente opuestos entre sí, pero más difícil parece diferenciar un río que desemboca formando un estuario del que no lo hace, máxime cuando "también los estuarios son parte de los ríos y que en esta era actual, caracterizada por la elevación de los niveles del mar, hay muy pocos ríos que no tengan estuarios"<sup>(60)</sup>. Como reconoce DE VISSCHER, "se trata de un dato eminentemente complejo constituido por elementos múltiples que varían de un río a otro según el régimen de mareas, el volumen y poder de la corriente fluvial, etc."<sup>(61)</sup>. En definitiva, la determinación del trazado de una línea de base recta a través de la desembocadura de un río se hace tomando como elemento diferenciador un fenómeno de difícil

58 El artículo pertenece al primer proyecto del relator especial sobre el régimen del mar territorial (Doc. A/CN.4/53, de 4 de abril de 1952, en Anuario OJI 1952, II, pág.37), pero está literalmente copiado del precepto aprobado por la Subcomisión II de la Conferencia de La Haya (vid. AJIL, 1939-3, pág. 253).

59 Vid. GUDL, La droit international..., III, cit., pp. 609-610 y 616-617; DE VISSCHER, Problèmes de confins..., cit, pág. 122

60 HUU, Línea de base, cit., pág. 29

61 DE VISSCHER, op. cit., pág. 122

aprehensión<sup>(62)</sup>. Y este es el segundo problema al que hacíamos referencia. Porque, en realidad, de lo se trata es de trazar una línea de base recta que sirva para medir la anchura del mar territorial y para separar las aguas interiores del mar territorial. Si el río no desemboca en un estuario, podremos trazar una línea de base recta de cualquier longitud ("c'est un point essentiel de la méthode", dice GIDEL<sup>(63)</sup>). Eso es indiscutible y la solución nos parece ideal. Ahora bien, ¿por qué si el río forma un estuario debe aplicarse otra regla, concretamente la de las bahías? La única respuesta posible es la similitud física que existe entre una bahía y un estuario; similitud que, sin embargo, se rompe por la presencia de una corriente fluvial que desemboca en el mar y que no existe en el caso de las bahías. Efectivamente, y con independencia de dar por reproducidas aquí las críticas a la noción misma de bahía y a la existencia de una regla particular para el trazado de líneas de base rectas, si la boca de un estuario supera las 24 millas se supone que deberíamos trazar la línea de base recta en el primer punto donde los flancos del río se reduzcan a esa anchura, lo que, en definitiva, nos situará en el interior del río, y no en el mar. Entendemos que todo el estuario, por grande que sea, forma parte del río y, por

62 En la Conferencia de Ginebra de 1958, la delegación de los Países Bajos solicitó la supresión del artículo relativo a la desembocadura de los ríos por entender, entre otras razones, que "no se sabe cuál es el significado exacto de la palabra "estuario" ni qué diferencia existe entre un río que desemboca en un estuario y un río que desemboca directamente en el mar". Vid. Doc. A/CONF.13/C.1/L.108, de 1 de abril de 1958, en CIDEL, Vol. III: Primera Comisión, pág. 235

63 Vid. GIDEL, Le droit international..., III, cit., pág. 616



definición, debe estar sometido al régimen de las aguas interiores.

En consecuencia, proponemos una interpretación diferente del artículo 9 de la Convención. Una interpretación que no sólo case con la opinión que hemos manifestado en relación con el régimen jurídico de las bahías, sino que se amolde a un hecho innegable: el segundo párrafo del artículo ya no existe. La Comisión de Derecho Internacional lo mantuvo hasta su último período de sesiones pese a reconocer que no disponía de "los datos geográficos necesarios para decidir si esta disposición puede ser aplicada a todos los estuarios existentes"<sup>(64)</sup> y en el seno de la Primera Comisión de la Conferencia de Ginebra se aprobó todo el artículo sin objeción tras haberse votado favorablemente el segundo párrafo por 26 votos contra 7 y 10 abstenciones<sup>(65)</sup>. Sin embargo, en el pleno de la Conferencia, a propuesta de Ecuador que se oponía a esta norma por considerar que el párrafo de referencia estaba ya comprendido en la última redacción del primer párrafo o en el artículo relativo a las bahías, se votaron por separado ambos párrafos, sin que el segundo de ellos obtuviera los 2/3 de los votos necesarios para su aprobación<sup>(66)</sup>. Y en

64 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (Doc. A/3159, pág. 19).

65 "Informe de la Primera Comisión" (Doc. A/CONF.13/L.28/ rev.1) en CIJML. Vol. II: Sesiones plenarias, pág. 136

66 A favor de este párrafo se manifestaron Portugal e India. La votación fue favorable al mantenimiento del segundo párrafo por un margen insuficiente: 37 votos contra 20 y 17 abstenciones. Vid. A/CONF.13/SR.19, en CIJML. Vol. II: Sesiones plenarias, pág. 74

esta tesitura seguimos hoy en día: ninguna de las propuestas presentadas ante la III Conferencia se separaba del texto ginebrino<sup>(67)</sup> y en ninguna sesión pública se plantea la conveniencia de introducir una regla específica para el caso en que el río desemboque en un estuario. En realidad, por tanto, no es descabellado interpretar este artículo en la literalidad de su versión en lengua española y en conexión con el párrafo segundo del artículo 7 de la Convención, en el sentido de que, siempre que un río desemboque en el mar sin formar un delta, con independencia de que forme o no un estuario, podrá trazarse una línea de base recta a través de sus puntos naturales de entrada, cualquiera que sea la distancia que los separe.

#### B) Puertos.

La filosofía que impregna la delimitación de los espacios marinos a partir de los puertos es que las aguas contenidas en ellos son aguas interiores. Por tanto, la línea de base a partir de la cual se miden esos espacios deberá trazarse siguiendo el contorno de las instalaciones portuarias permanentes más alejadas de la costa. Tal como señaló la Comisión de Derecho Internacional en su sexto período de sesiones, este planteamiento "recoge el derecho

---

67 Vid. las propuestas de Grecia (Art. 5.7 del Doc. A/CONF.62/C.2/L.22) y de la EYA y 23 más (A/CONF.62/C.2/L.33), en III CHEN. Documentos oficiales, vol. III, pp. 229 y 243, sin mencionar aquellos proyectos que se limitaban a hacer una remisión a las normas de la Convención de Ginebra.

positivo vigente<sup>(68)</sup>. Así es, ni en la Conferencia de codificación de La Haya, ni en el seno de la CDI, ni en las Conferencias sobre el Derecho del mar auspiciadas por las Naciones Unidas se ha planteado seriamente un régimen distinto<sup>(69)</sup>. En realidad, la unanimidad es tal que la primera frase del art. 11 de la Convención de Montego Bay es exactamente idéntica al precepto propuesto por la Subcomisión II de la Conferencia de La Haya<sup>(70)</sup> que a su vez fue recogido literalmente por el relator especial de la CDI primero<sup>(71)</sup>, y por el conjunto de la Comisión de Derecho Internacional después<sup>(72)</sup>:

"Para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que forman parte integrante del sistema portuario se considerarán parte integrante de ésta".

Dicho artículo fue aprobado por la Primera Comisión de la Conferencia de Ginebra por un contundente 70 a 0 y una abstención<sup>(73)</sup>, habiendo sido propuestas solamente dos enmiendas, supérflua una y de corte terminológico la

68 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones" (Doc. A/2693, pág. 16).

69 Como única nota discordante cabe citar el proyecto de Malta ante la Comisión de Fondos Marinos (Doc. A/AC.138/ SC.II/L.28), en cuyo artículo 7 se añade la exigencia de que esas instalaciones "sobresalgan del nivel de agua en pleamar".

70 Vid. en AJIL 1930-3, pág. 250

71 Régimen del Mar territorial. Informe de JPA FERNANDEZ, relator especial (Doc. A/CH.4/53, en Anuario CDI 1952, II, pág. 35)

72 Véanse los sucesivos Informes de la CDI en Docs. A/2693, pág. 16, A/2934, pág. 19 y A/3159, pág. 17

73 "Informe de la Primera Comisión" (Doc. A/CONF.13/L.28/ rev.1) en CIJML Vol. II: Sesiones plenarias, pág. 135

otra<sup>(74)</sup>. Su plena vigencia fue confirmada por el laudo del tribunal arbitral en el asunto de la frontera entre Dubai y Sharjah, cuando señaló que:

"The permanent harbour works of both Dubai and of Sharjah must be treated as a part of the coast for the purpose of drawing the base lines from which the lateral sea boundary between them is constructed"<sup>(75)</sup>.

En los comentarios de la CDI al proyecto de artículo se aclara algo su significado cuando se dice que "las construcciones permanentes situadas en las costas y que se prolongan en el mar, como los malecones, rompeolas y diques están asimiladas a las instalaciones portuarias"<sup>(76)</sup>. Ello puede ayudarnos a interpretar la segunda frase del actual artículo 11, introducida desde el primer texto de negociación de la III Conferencia sin que ningún proyecto oficial de artículos la propusiera, aunque puede hallarse un precedente en el proyecto de artículos presentado por Malta ante la Comisión de Fondos Marinos<sup>(77)</sup>, y que, aparentemente, contradice el tenor de la primera:

"Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes".

En ambas frases se hace referencia a instalaciones que se hallan alejadas de la costa, pero mientras que en la primera de ellas se consideran parte integrante de ésta y,

74 Emiendas de Portugal (A/CONF.13/C.1/L.101) y Noruega (A/CONF.13/C.1/L.97), ambas rechazadas.

75 Decisión de 19 de octubre de 1981. Vid. en International Law Reports, vol. 91, pág. 662

76 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones" (Doc. A/3159, pág. 17).

77 El párrafo segundo de su artículo 7 dice: "Las instalaciones flotantes que se desplazan o pueden ser desplazadas no se considerarán parte integrante de un sistema portuario costero" (Doc. A/AC.138/SC.II/L.28, cit., pág. 45).

por tanto, sirven para trazar las líneas de base correspondientes, en la segunda no se consideran construcciones portuarias permanentes y no pueden someterse a este régimen. Dado que en ambos casos se debe estar haciendo referencia a instalaciones de carácter portuario - porque, en caso contrario, la aclaración sería absolutamente superflua- la diferencia debe estribar, a nuestro entender, en la integración de las construcciones al puerto y, por ende, a la costa. Es decir, todas aquellas estructuras, como muelles, rompeolas, malecones y diques, que están directamente conectadas al cuerpo principal del puerto, el cual a su vez se halla siempre sentado en la propia costa, se consideran parte integrante de éste aunque penetren mar adentro. En cambio, cualquier construcción portuaria que carezca de esta conexión, es decir, que se halle aislada en el mar, aunque sea en proximidad inmediata con el puerto, no podrá incluirse dentro del trazado de las líneas de base<sup>(78)</sup>. Resta la duda de saber si, en realidad, estas instalaciones costa afuera e islas artificiales no sean otra cosa que las radas a que hace referencia el siguiente artículo, con lo cual la aclaración sería del todo innecesaria. Suponiendo que se trate de instalaciones diferentes, cabe plantearse si a estas construcciones podría aplicarse el régimen jurídico de las radas, es decir que, ya que no aguas interiores, como

---

78 A esta interpretación contribuye la noción de las islas artificiales que, por definición, siempre se hallarían desconectadas del resto del sistema portuario (si son islas es porque se hallan completamente rodeadas por el mar).

mínimo siempre se hallen comprendidas dentro del mar territorial. Parecería razonable que así fuera.

### C) Radas<sup>(79)</sup>

Las radas son elementos naturales cercanos a la costa que los Estados ribereños utilizan para permitir la carga, descarga y fondeo de buques extranjeros que no desean, no necesitan o no pueden (por una cuestión de excesivo tonelaje, por ejemplo) llegar al puerto. El carácter natural de las radas es esencial a su noción y régimen jurídico. En efecto, en el seno de la Primera Comisión de la Conferencia de 1958, Argentina introdujo una enmienda en que equiparaba a las radas los canales balizados que se utilizan para acceder a los puertos<sup>(80)</sup>. En el Plenario, sin embargo, el Reino Unido pidió que la votación, por lo que a dichos canales se refiere, se hiciera de forma separada, puesto que "son creaciones artificiales y, por lo tanto, no hay motivo para colocarlos en pie de igualdad, ya

79 En consideración al régimen jurídico que se otorga a las radas, es decir, su inclusión en todo caso dentro del mar territorial, este apartado debería incluirse dentro del dedicado específicamente al límite exterior del mar territorial, pues es éste, y no las líneas de base, el que puede verse afectado por la presencia de una rada. A pesar de ello, por razones metodológicas (entendemos que puertos y radas deben estudiarse conjuntamente) hemos preferido abordarlas en este momento, dejando el último apartado de esta Primera Parte a cuestiones más técnicas que jurídicas.

80 Doc. A/CONF.13/C.1/L.7/Rev.1 + enmienda de Uruguay (A/CONF.13/C.1/L.68 incluyendo un segundo párrafo que prevenía la aplicación del artículo a los canales balizados que dieran acceso a los puertos de dos o más Estados). El proyecto se aprobó por 35 votos contra 17 y 14 abstenciones. SUECIA, en representación de Dinamarca, se opuso al proyecto por considerarlo una ampliación general del mar territorial y estar redactado de forma imperativa lo que, en algunos puntos de la costa danesa, podía suponer una extensión del mar territorial hasta 20 millas, responsabilidad que su Gobierno no podía asumir. Vid. A/CONF.13/C.1/SR.46, en CHINA, Documentos Oficiales, Vol.III: Primera Comisión, pp. 141-142

que están situados en el exterior del mar territorial normal". Así se hizo, no alcanzando la propuesta de Argentina los necesarios 2/3 de los votos<sup>(81)</sup>.

En la actualidad, el artículo 12 de la Convención de Montego Bay, retomando de manera casi literal el artículo 9 de la Convención sobre el Mar territorial y la Zona contigua de 1958, equipara las aguas que abarcan las radas al mar territorial. Ello plantea dos tipos de interrogantes. Por un lado, la conveniencia de ese régimen en lugar del asumido para los puertos; de otro, el significado que haya que otorgar a la expresión "estarán comprendidos en el mar territorial".

A diferencia de los puertos, la cuestión del régimen jurídico de las radas no ha sido pacífica. En la Conferencia de 1930, hubo delegaciones que pidieron la asimilación de las radas a los puertos y que, por tanto, se las considerara como aguas interiores. Esta posición fue desestimada por considerarse que, en ese caso, los buques mercantes carecerían del derecho de paso inocente, lo que dificultaría la navegación. Además, aunque se estaba dispuesto a renunciar a los privilegios de las aguas interiores, la mayoría de delegaciones estimaron que era innecesario que las radas tuvieran su propia faja de mar territorial, por lo que finalmente se aprobó un artículo muy

---

<sup>81</sup> La moción a los canales balizados recibió 41 votos a favor, 26 en contra y 13 abstenciones. El artículo entero, una vez rechazada esta referencia, se aprobó por 77 votos contra ninguno y una abstención. Vid. A/CONF.13/SR.19, en CONF. Vol. II: Sesiones plenarias, pág. 73-74

parecido al de las Convenciones de las Naciones Unidas<sup>(82)</sup>. Pese a ello, durante los años posteriores no han dejado de haber intentos de convertir las aguas de las radas en aguas interiores. Así, GIBEL, poco después de la Conferencia de 1930, daba por hecho que "la existencia de una rada tiene por efecto llevar hasta el límite exterior de la rada la línea de partida del mar territorial"<sup>(83)</sup>. Cuando en el seno de la Comisión de Derecho Internacional se reprodujo con ligeros cambios formales el proyecto de artículo aprobado en 1930, considerándolo Derecho internacional vigente<sup>(84)</sup>, Chile, en su comentario al proyecto de artículos, y en consideración a la dificultad de distinguirlos, abogó por un único régimen jurídico para las aguas de puertos y radas (el régimen de las aguas interiores<sup>(85)</sup>), mientras que Dinamarca manifestaba que desde 1912 sus radas eran consideradas aguas interiores<sup>(86)</sup>. Sin embargo, estas protestas sólo se plasmaron en la enmienda que la India presentó en el seno de la Primera Comisión de la Conferencia, consciente de defender una postura minoritaria<sup>(87)</sup>. Pese a haber matizado verbalmente la propuesta en la 46ª sesión de la Primera

82 Vid. AJIL 1930-3, pág. 251

83 GIBEL, Le droit international..., III, pág. 525

84 "Informe de la CDI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones" (Doc. A/2693, pág. 16).

85 Observaciones de los Gobiernos en Doc. A/CONF.13/5 y Add.1 a 4, en CIJML. Vol. I: Documentos preparatorios, pág. 84

86 Real Decreto núm. 293 de 20 de diciembre de 1912; en *ibid.*, pág. 88

87 Vid. Doc. A/CONF.13/C.1/L.107, en CIJML. Vol. III: Primera Comisión, pág. 235



Comisión, ésta fue ampliamente rechazada<sup>(88)</sup>. Dado que la cuestión no ha vuelto a plantearse ni en la Comisión de Fondos Marinos ni en la III Conferencia, parece que la opinión de la CDI a este respecto era plenamente acertada.

Se plantea, por tanto, en segundo lugar, la interpretación del precepto en lo relativo a la inclusión de las radas en el mar territorial. En efecto, la finalidad del artículo reside principalmente en que cuando esas radas se hallen fuera, total o parcialmente, del límite exterior del mar territorial medido conforme a las reglas generales, puedan considerarse comprendidas en su interior. En palabras de VERJIL, el artículo:

"se presta a dos interpretaciones: o toda la zona de agua comprendida entre el límite normal del mar territorial y una rada situada fuera del mismo forma parte del mar territorial, o sólo la rada debe considerarse como mar territorial, en cuyo caso la zona intermedia seguiría siendo una parte del alta mar"<sup>(89)</sup>

La cuestión no puede decirse que quede clara atendiendo exclusivamente al tenor literal del precepto en ninguna de las diferentes redacciones que ha tenido. Este problema fue objeto de discusión en la Primera Comisión de la Conferencia de Ginebra de 1958 a raíz de una propuesta de los Países Bajos, que se inclinaba por la primera de las hipótesis antes propuestas. Dicha enmienda fue rechazada por un margen tan estrecho (24 votos contra 22 y 21 abstenciones) que poco dice en relación al sentir general de las delegaciones. Entre los representantes de los Estados

<sup>88</sup> Por 30 votos contra 1 y 33 abstenciones. Vid. A/CONF.13/ C.1/SR.46, en ODIP, Vol. III: Primera Comisión, pág. 142

<sup>89</sup> Ibid, pág. 141

que tomaron la palabra, el de los EEUU se opuso a la enmienda por no ver ninguna objeción en que las radas pudieran constituir una isla de mar territorial en la alta mar. Por el contrario, sorprendentemente, FITZMAURICE, en representación del Reino Unido, opinó que el texto de la Comisión ya podía interpretarse de conformidad con la enmienda propuesta por los Países Bajos, lo que fue corregido por el Presidente de la Comisión al declarar que:

"el Relator ha señalado a su atención que el comentario acerca del artículo 9 deja perfectamente aclarado que si una rada se encuentra situada fuera del mar territorial, las aguas situadas entre la misma y el límite exterior del mar territorial continúan siendo alta mar, y que es sólo la zona de la rada propiamente dicha la que se convierte en mar territorial."<sup>(90)</sup>

A la vista de esta interpretación "auténtica" parece obligado aceptar la postura estadounidense, con independencia de que toda la cuestión pueda ser absolutamente supérflua. Como ya señalara SØRENSEN en la misma sesión, dada la anchura que se otorga al mar territorial (con más razón, por tanto, hoy día) es posible que se esté discutiendo una cuestión puramente hipotética, dado que difícilmente existirá una rada a una distancia de la costa superior a la anchura del mar territorial<sup>(91)</sup>.

---

<sup>90</sup> Ibid., pp. 141-142

<sup>91</sup> Ibid, pág. 142. En el mismo sentido, vid. EEUU, Líneas de base, cit., pág. 37

### III.- LAS AGUAS HISTORICAS.

#### A) Cuestiones previas.

La razón de ser de la existencia de una teoría de las aguas históricas debe retrotraerse a un momento de incertidumbre generalizada en cuanto a las normas jurídicas internacionales relativas a la delimitación del territorio marítimo. En estas condiciones, y antes del inicio del proceso codificador, los Estados habían ejercido de forma efectiva su soberanía sobre espacios marinos que consideraban de vital importancia, económica o militar, y habían adquirido unos derechos sobre ellos que los intentos de codificación debían salvaguardar<sup>(92)</sup>. El caso de las bahías era el más paradigmático: la codificación trataba de limitar el espacio marítimo que los Estados ribereños podrían reivindicar como parte integrante de sus aguas interiores, pero muchos de ellos gozaban de derechos adquiridos por la utilización durante un largo período de tiempo y estos derechos no podían ser ignorados<sup>(93)</sup>.

Precisamente el hecho de que las bahías hayan sido el espacio preferentemente adquirido por los Estados en base a un título histórico ha provocado que durante mucho tiempo

<sup>92</sup> "Regimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas", Doc. A/CE.4/143, en América CEI 1962, II, pp. 7-8.

<sup>93</sup> Secretaría ONU: "Las bahías históricas", Doc. cit. en CIJML Vol. I: Documentos preparatorios, pág. 3

se haya hablado solamente de "bahías históricas", en lugar de utilizar el más correcto término de "aguas históricas". En efecto, los títulos históricos se invocan no sólo con respecto a bahías, sino también en relación a otros espacios marinos como, principalmente, las aguas comprendidas en el interior de un archipiélago (tanto costero, como es el caso del *skjaergaard* noruego<sup>(94)</sup>, como oceánico<sup>(95)</sup>) y en estrechos<sup>(96)</sup>.

Sin embargo, la exigua referencia convencional al tema de las aguas históricas se circunscribe a las bahías históricas. En efecto, el último párrafo del artículo 10 de la Convención de Montego Bay, como en su día hiciera el del artículo 7 de la Convención de Ginebra, exime del cumplimiento de las normas relativas a bahías a las llamadas bahías históricas. Esta ha sido la única referencia, a un fenómeno que dista mucho de ser excepcional, que las distintas Conferencias de codificación han podido aprobar. Y ello a pesar de que el interés por la regulación jurídica de las aguas históricas, circunscrito durante muchos años,

94 Véase resumen de la práctica noruega, antes de la Sentencia de 1951 y del Decreto de 1935, en GIDEL, *Le droit international...*, III. cit., pág. 649. Sin embargo, también el uso del término "histórico" es criticable por cuanto no debe referirse tanto a las aguas, sino a los "derechos" de que disfruta el Estado sobre ellas. Vid., en este sentido, LANUZA, F.: *Il regime giuridico delle baie e dei golfi*, Napoli 1970, pág. 136

95 Véase la práctica filipina citada en el capítulo anterior.

96 Vid. Secretaría ONU, "Las bahías históricas", cit., pág.2; GIDEL, *Le droit international...*, III, cit., pp. 623-624; DE VISSCHER, *Problèmes de confins...*, cit., pág. 132. Sin embargo, las aguas de los archipiélagos, tanto costeros como oceánicos, han obtenido un régimen jurídico específico por vía convencional, y, por lo que respecta a las bahías históricas, la inmensa mayoría de ellas no alcanzan en su boca una anchura de 24 millas (de hecho, estaban pensadas como excepciones a la regla de las 10 millas), todo lo cual ha relegado ciertamente el problema de las aguas históricas a un segundo plano.

como decíamos, al fenómeno de las bahías históricas, se inicia con anterioridad a la Conferencia de La Haya. Todos los proyectos elaborados por los diferentes Institutos científicos hasta 1930 contienen referencias a las bahías históricas, previéndolas generalmente como excepción a la norma general que proponen para el cierre de las bahías<sup>(97)</sup>. La cuestión fue tratada también en la Conferencia de codificación de 1930, donde no pudo aprobarse ningún artículo, aunque sí se llegó al convencimiento de que "el trabajo de codificación no puede afectar a los derechos que los Estados pueden poseer sobre ciertas partes de su mar costero"<sup>(98)</sup>. En el seno de la Comisión de Derecho Internacional la cuestión no fue objeto de demasiados debates: se obvió el problema de su definición, optándose por la fórmula, aún en vigor, de solamente mencionarla como excepción al régimen general de las bahías. Lo mismo sucedió en la Conferencia de 1958, donde solamente Japón se atrevió a proponer una definición de las bahías históricas en una interesante enmienda<sup>(99)</sup> que, sin embargo, fue retirada en favor de la propuesta de resolución conjunta de

---

97 Institut de Droit International: art. 3 de sus proyectos de 1894 y 1928; International Law Association, en sus proyectos de 1895 y 1926; Instituto Americano de Derecho Internacional en su proyecto núm.10 de 1925 y en el Proyecto presentado a la VII Conferencia Internacional de Estados Americanos donde se propone una definición, que incluye bahías y estrechos: "aquellos en que el Estado o los Estados ribereños o sus sucesores han ejercitado y mantenido tradicionalmente su propiedad soberana, ya por disposiciones de su legislación y jurisdicción internas o ya por actos e manifestaciones de las autoridades"; Asociación de Derecho Internacional de Japón (1926); Harvard Research (1929). Vid. todos ellos en "Las bahías históricas", cit., pp. 14-16

98 Vid. "Report of the Second Committee" en AJIL 1930-3, pág. 237

99 "Japón: propuesta", Doc. A/CONF.13/C.1/L.104 (art.7) en CDFIL, Vol. III: Primera Comisión, pág.234

India y Panamá<sup>(100)</sup>, adoptada finalmente por la Conferencia y a tenor de la cual, se solicitaba de la Asamblea General de las Naciones Unidas un estudio del régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, y que el resultado de ese estudio fuera remitido a todos los Estados Miembros de la Organización. Así se hizo: la cuestión pasó a la Sexta Comisión de la Asamblea que, en su 14º período de sesiones volvió a remitirlo a la Comisión de Derecho Internacional, la cual, a su vez, lo endosó a la División de codificación de la Oficina de Asuntos Jurídicos que, en 1962, realizó un completísimo análisis del fenómeno de las aguas históricas<sup>(101)</sup>. El periplo sufrido da idea de lo espincoso del tema.

Por lo que se refiere al proceso de revisión del Derecho del mar, la tendencia a la extensión de los espacios marinos sometidos a soberanía y jurisdicción estatal ha hecho perder en buena medida el interés por la cuestión de las aguas históricas. Muy pocas propuestas concretas se presentaron en la Comisión de Fondos Marinos<sup>(102)</sup> y en la III

100 "India-Panamá: proyecto revisado de resolución". Doc. A/CONF.13/C.1/L.158/Rev.1, en CNUD. Documentos Oficiales, Vol. III: Primera Comisión, pág. 245. Vid. también Resolución VII de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 27 de abril de 1958, en CNUD. Documentos Oficiales, Vol. II: Sesiones Plenarias, pág. 165

101 Por Resolución 1306 (XIII) de la Asamblea General, de 10 de diciembre de 1958, la Sexta Comisión dejaba el estudio de las aguas históricas para su siguiente período de sesiones. Al año siguiente, por Resolución 1453 (XIV) de 7 de diciembre de 1959, se remitía a la Comisión de Derecho Internacional. Esta publicaría el estudio ya citado, "Régimen jurídico de las aguas históricas incluidas las bahías históricas" (Doc. A/CH.4/143, de 9 de marzo de 1962), en Anuario CDI 1962, II, pp.1-30.

102 Malta: art. 6, ptos. 3 y 4, del Doc. A/AC.138/SC.II/L.28, cit., pág. 44; Filipinas: Doc. A/AC.138/SC.II/L.46, L.47 y Rev.1, en A/9021, vol. III, pp. 111-112

Conferencia<sup>(103)</sup> y, aunque en el seno de la Segunda Comisión se creó un grupo de consulta sobre bahías históricas y aguas históricas, sus reuniones fueron pocas y sus resultados, a la luz de las disposiciones de la Convención, nulos<sup>(104)</sup>. En consecuencia, la delimitación y régimen jurídico de estos espacios sigue perteneciendo, como hace un siglo, al incierto ámbito del derecho consuetudinario.

No pretendemos a continuación realizar un estudio oamnicomprensivo de las aguas históricas. Nuestro interés en ellas se centra principalmente en determinar su naturaleza jurídica; es decir, si su delimitación exterior constituye una línea de base a partir de la cual se cuenta la anchura del mar territorial, lo que comportaría la modificación sucesiva de todos lo espacios que se miden a partir de las líneas de base<sup>(105)</sup>; o bien el límite exterior de aquél, cosa que no acarrearía ningún cambio en la determinación de la anchura de los demás espacios marinos. Previamente, sin embargo, será necesario averiguar los elementos que conforman la teoría de las aguas históricas, aunque hay

103 "Filipinas: proyecto revisado de artículo sobre las aguas históricas y la delimitación del mar territorial" (Doc. A/CONF.62/C.2/L.24/Rev.1, de 19 de agosto de 1974), en III CERN, vol. III, pág. 231; Colombia: Proyectos de artículos en relación con el mar territorial: bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado, bahías históricas y otras aguas análogas (Doc. A/CONF.62/C.2/L.91, de 28 de abril de 1976), en III CERN. Documentos Oficiales, vol. V, pág. 218

104 Vid. "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 CERN. Documentos Oficiales, vol. IV, pág. 203

105 En este sentido, la Sala de la CIJ ha reconocido que la línea de cierre del Golfo de Fonseca es, a la vez, "la línea de base para cualquier régimen que se extienda más allá de ella". Vid. "Case concerning the land, island and maritime frontier dispute", Sentencia de 11 de septiembre de 1992, en ICJ Reports 1992, pág. 411, pág. 604

quien se cuestiona si la diversidad de situaciones existentes permite hablar realmente de una teoría general<sup>(106)</sup>. Entendemos que la práctica de los Estados, pese a producir elementos divergentes, indica unas pautas comunes de indudable interés. Por razones obvias, omitiremos cualquier referencia a cuestiones tan interesantes como la del carácter excepcional o no de esta teoría y la de la carga de la prueba.

B) Elementos constitutivos de la teoría de las aguas históricas.

Parece generalmente reconocido que, a fin de llevar a buen término una reclamación sobre un espacio marino en base a un título histórico, es necesario demostrar que el Estado ribereño ha ejercido efectivamente su autoridad sobre dicho espacio durante un largo período de tiempo sin que el resto de la Comunidad internacional se haya opuesto a dicho ejercicio. De esta afirmación se deduce la necesaria presencia de tres elementos cuyo significado y alcance habrá que matizar.

En primer lugar, se hace referencia al ejercicio efectivo y continuo de la soberanía del Estado sobre las aguas históricas; debe tratarse de soberanía porque estas

106 Vld. DE VISSCHER, *Problemas de costas...*, cit., págs. 133 y 136 y JESSUP, *The Law of Territorial...*, pp. 362-363. En efecto, se observa con frecuencia que, en los intentos de sistematizar los elementos comunes de las aguas históricas se añade un catálogo de las más significativas, lo cual dice poco en favor de la posibilidad de perseguir una teoría general (así, GIDEL, op. cit., pp. 652-653; JESSUP, op. cit., pp. 383-439 y Secretaría ONU, "Las bahías históricas", cit., pp. 4-10).



aguas, con independencia de que las calificuemos como aguas interiores o mar territorial, forman parte del dominio terrestre del Estado<sup>(107)</sup>. El ejercicio de la autoridad estatal deberá ser público y notorio ("la notoriedad usual en los actos del Estado"<sup>(108)</sup>), a través, generalmente, de la reglamentación interna de actividades tales como el tránsito de embarcaciones, la pesca, etc.<sup>(109)</sup>

Dicho uso, además, debe haberse ejercido durante un período de tiempo que permita calificarlo como "histórico". La determinación del tiempo necesario para poder hacer esta calificación queda, sin embargo, muy lejos de estar convenida. Durante mucho tiempo ha sido frecuente exigir que el ejercicio de la autoridad se hubiera desarrollado desde tiempo inmemorial o secular<sup>(110)</sup>. Ello, en principio, no satisfacía a los Estados de reciente creación que, en general, siempre se han opuesto a derechos de carácter histórico<sup>(111)</sup>. Ahora bien, hay que aclarar que el proceso de descolonización no interrumpe los derechos

107 "Régimen jurídico...", en Doc. A/CI.4/143, cit., pág. 15

108 *Ibid.*, pág. 16

109 En este sentido, proyecto de Colombia, Doc. A/CONF.62/C.2/L.91, cit. en III CUBEN, vol. V, pág. 218

110 IDI: art. 3 de las "Règles sur la délimitation et le régime de la mer territoriale", de 31 de marzo de 1954, en IDI: Résolutions, cit., pág. 121; Asociación de Derecho Internacional de Japón, en A/CONF.13/1, cit., pág. 15.

111 *Vid.*, ad ex, LAMPA, A.: "La délimitation des espaces marins", en *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*, 1970-2, pág. 270. La crítica se dirige hacia todos los derechos históricos o adquiridos en el mar, con carácter general, sin percatarse de que no es lo mismo defender la pervivencia de esos derechos en la zona adyacente a las costas propias (como sucede en las aguas históricas) que frente a costas ajenas (como, por ejemplo, derechos de pesca).

históricos sobre los espacios marinos. Prueba de ello la tenemos en el Golfo de Fonseca, una de las bahías históricas más emblemáticas que existen, cuyo estatuto fue reconocido por la Sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana de 9 de marzo de 1917, y que ha pertenecido sucesivamente al Reino de España, a la República Federal de Centro América y, tras su disolución, conjuntamente a El Salvador, Honduras y Nicaragua<sup>(112)</sup>. Algo parecido puede decirse de la descolonización africana: si la potencia colonizadora ejerció derechos soberanos sobre ciertos espacios marinos, el Estado sucesor puede reclamarlos como históricos<sup>(113)</sup>. En cualquier caso, parece que la tendencia es a matizar la importancia del factor tiempo, sustituyendo el carácter inmemorial por la simple referencia a la "larga duración"<sup>(114)</sup>. Entendemos que la exigencia del transcurso del tiempo no tiene en la actualidad más que un carácter funcional, en el sentido de que su verdadera virtualidad reside en permitir la sucesión de actos de apropiación por parte del Estado ribereño y la reacción subsiguiente de la Comunidad internacional. En la medida en que, hoy en día, tanto unos como otros acontecen con enorme rapidez, un

112 Anales de la Corte de Justicia Centroamericana 1916-1917, mín. 16 a 18, tomo 6, pp. 130-131. El estatus de bahía histórica reconocido al Golfo de Fonseca ha sido confirmado por la sentencia de la CIJ de 11 de septiembre de 1992.

113 En este sentido, dentro de la enumeración de bahías históricas hecha por GIDEL, se incluyen bahías pertenecientes a las colonias francesas en África oriental y, sobre todo, ecuatorial (Bahía de Tadjoura; Bahía de Noudah, Cabo López, Estuario de Gabón, Bahía de Loango, Bahía de Punto Negro, Bahía de Río Nuni), en *Le droit international...*, III, cit. pp. 659-660

114 Vid. propuesta de Japón, en Doc. A/CONF.13/C.1/L.104, cit. y propuesta de Colombia en Doc. A/CONF.62/C.2/L.91, cit.

título de índole, digamos, excepcional, puede consolidarse con relativa celeridad. Tampoco quiere ello decir que este elemento deba obviarse por completo. En este sentido, resulta interesante la reacción de los EEUU ante el Acuerdo de 7 de julio de 1982 sobre las aguas históricas de Viet Nam y Kampuchea. En una nota de su misión permanente ante las NNUU, se afirma que:

"En el caso de las aguas históricas a que se refieren las partes en el acuerdo antes mencionado, la reivindicación se hizo por primera vez en el ámbito internacional el 7 de julio de 1982, hace menos de cinco años, por más que se aduce en el acuerdo que las aguas "han pertenecido durante mucho tiempo a Viet Nam y Kampuchea en razón de su situación geográfica especial y de su importancia para la defensa y economía de cada uno de los dos países".

El breve período transcurrido desde el momento en que se dio publicidad a la reivindicación no basta para cumplir el segundo requisito (período prolongado y continuo) en el establecimiento de una reivindicación sobre aguas históricas y no existen pruebas de que, antes o después de la fecha del acuerdo, ninguno de los dos países haya ejercido efectivamente autoridad sobre las aguas reivindicadas<sup>(115)</sup>

Ello nos lleva, sin solución de continuidad, al tercer elemento requerido: la aquiescencia, tolerancia o consentimiento de los demás Estados. Porque, como es evidente, en el texto que antecede, EEUU, además de denunciar el escaso lapso de tiempo transcurrido, formaliza una protesta contra la pretensión de los dos países asiáticos. Aunque en la actualidad es un requisito indiscutido, no siempre se ha estado de acuerdo en su exigencia ni en su alcance. En efecto, es curioso constatar como, en sus reglas de Estocolmo de 1928, el IDI se refiere exclusivamente a un "uso internacional", suprimiendo de

115 Nota de la Misión Permanente de EEUU ante las NNUU de fecha 17 de junio de 1987 que hace referencia a un acuerdo titulado "Acuerdo sobre las aguas históricas de la República socialista de Viet Nam y de la República Popular de Kampuchea", de 7 de julio de 1982, en EEUU: Contenciosos pendientes en la práctica de los Estados, II, Oficina de Asuntos Jurídicos y de Derecho del Mar, 1990, pág. 93

forma expresa el calificativo "incontestado" que había sido propuesto. A la inversa, en el proyecto de código de 1926 del ILA, la expresión "uso establecido" fue sustituida en el último momento por la exigencia de un "uso generalmente reconocido por las naciones"<sup>(116)</sup>. No se pone en duda, en la actualidad, que la reacción de los Estados extranjeros contraria al ejercicio pacífico y continuo de la soberanía impiden la formación del título histórico<sup>(117)</sup>. Mayor incertidumbre ha existido, sin embargo, en relación con el grado de consentimiento que debía otorgar la Comunidad internacional a las pretensiones del Estado ribereño, ya que en algunas ocasiones se ha interpretado la aquiescencia como equivalente a reconocimiento expreso<sup>(118)</sup>. Tal postura resultaría hoy indefendible por excesivamente gravosa. Tanto la jurisprudencia (en la citada sentencia de 1917, la Corte manifiesta que el dominio sobre el Golfo se ha ejercido "sin protesta ni contradicción de nación alguna"<sup>(119)</sup>), como las distintas propuestas convencionales (que se refieren a una aceptación o un consentimiento

116 Vid. en HNUU, "Las bahías históricas", en Doc. A/CONF.13/1, cit., pp. 14-15

117 BOURQUIN, M.: "Les baies historiques", en Mémoires Georges Sorel-Hall, Paris 1952, pág. 46

118 Vid. "Régimen jurídico...", en Doc. A/CH.4/143, cit., pp. 18-19

119 Vid. en Anales de la Corte de Justicia Centroamericana, cit., pág. 131. En el mismo sentido, ICJ Reports 1951, pág. 133. En su sentencia de 1992, la Sala de la CIJ reconoce que, en relación al Golfo de Fonseca, "is unaware of any expression of a differing view by a third State". Vid. ICJ Reports 1992, pág. 394, pág. 593

"expreso o tácito"<sup>(120)</sup>), como la doctrina<sup>(121)</sup> coinciden en señalar que la ausencia de reacción (la tolerancia) de los Estados extranjeros es suficiente para permitir que nazca un derecho histórico. No vamos a entrar, aunque la cuestión no carece de interés, en problemas relativos a la cuantía e intensidad de protestas que son necesarias para invalidar la tolerancia generalizada de la Comunidad internacional; sin embargo, aunque en tanto que limitación de las libertades del mar, el establecimiento de aguas históricas afecta a los derechos de todos los Estados por igual, sí podemos afirmar que la opinión manifestada por los Estados vecinos y por las potencias más interesadas en la navegación internacional deberá ser especialmente tenida en cuenta.

No podemos terminar este apartado sin una breve referencia a la postura, minoritaria en su día y olvidada hoy, conforme a la cual el derecho "histórico" sobre un espacio marino podía adquirirse por un Estado ribereño fundándose solamente en su carácter vital para los intereses de ese Estado. La génesis de esta teoría se halla en la célebre opinión individual del Dr. DRAGO en la ya citada sentencia de 1910, del Tribunal Permanente de Arbitraje, en que decía que la soberanía sobre ciertas bahías se justificaba, sobre todo, por la necesidades de defensa<sup>(122)</sup>.

120 Vid. propuesta de Japón, en Doc. A/CONF.13/C.1/L.104, cit. y propuesta de Colombia en Doc. A/CONF.62/C.2/L.91, cit.

121 Vid. DE VISSCHER, Problèmes de confins..., cit., pág.135

122 Vid. en I.L.O.: Reports of International Arbitral Awards, vol. II, pág. 206. Hay que señalar que también cita como factores relevantes la configuración geográfica y el uso inmemorial.

La razón de ser de esta opinión, como manifestara en su día el Capitán SWANN, radicaría en las dificultades con las que las nuevas naciones (americanas) se encuentran para presentar pruebas de un dominio secular sobre aguas adyacentes a sus costas, cuando las necesitan "para asegurar la defensa, la neutralidad y la navegación así como los servicios de policía marítima costera en sus diversas manifestaciones"<sup>(123)</sup>. Ya hemos visto como ello no es del todo cierto. Pero lo que desde luego parece inconcebible y en ninguna ocasión ha llegado a hacerse es justificar un título histórico en base exclusivamente a los intereses vitales del ribereño. En este sentido, la citada sentencia de 1917 relativa al Golfo de Fonseca, destaca con intensidad los "cuantiosos intereses de vital importancia para la vida económica, comercial, agrícola e industrial de los Estados ribereños; y la necesidad absoluta, indispensable, que estos Estados tienen de poseerlo tan plenamente como lo exigen esos primordiales intereses y los de defensa nacional", pero ello es solamente a mayor abundamiento de la "posesión secular o inmemorial con *animus domini*, pacífica y continua y con la aquiescencia de las demás naciones"<sup>(124)</sup>. Como señala DE VISSCHÉ, los intereses vitales pueden ser el ingrediente que permita la tolerancia de los Estados ante el uso efectivo que se hace de ciertos espacios marinos, pero lo

123 IIA: Report of the 31st Conference, Buenos Aires 1922, vol. 2, pp. 98-99

124 Vid. en Anales de la Corte de Justicia Centroamericana, cit., pág. 150. Los intereses vitales están enumerados en las páginas 136 y 137

que no puede pretenderse es que sustituyan al ejercicio efectivo de la soberanía y a la aquiescencia internacional<sup>(125)</sup>. En cualquier caso, parece que, más que la seguridad, son los intereses económicos los que en la actualidad priman en la valoración del medio marino y es evidente que estos han quedado suficientemente protegidos, para los Estados ribereños, merced a la figura de la zona económica exclusiva.

### C) Régimen jurídico de las aguas históricas.

En relación con el estudio de la delimitación de la plataforma continental a que nos estamos dedicando, nos interesa un aspecto de la teoría de las aguas históricas al que, en general, se ha dedicado menos atención: la naturaleza jurídica de su límite exterior<sup>(126)</sup>. Una vez acordados los elementos que deben reunirse para poder hablar de aguas históricas, parece que la cuestión de su régimen jurídico haya sido simplemente dada por supuesta en favor de la categoría de las aguas interiores. En efecto, GIBEL afirmaba que los espacios marinos calificados como aguas históricas se reivindican por los Estados y son reconocidos en su provecho por los demás Estados en calidad de aguas

125 Vid. DE VISSCHÉ, Problèmes de confins..., cit., pp. 134, 136-137

126 Parece que solamente en la Comisión de Fondos Marinos se propone un precepto que toca el tema desde esta perspectiva. Dice: "A falta de otras normas aplicables, las líneas de base del mar territorial se miden desde el límite exterior de las bahías históricas o de otras aguas históricas". Vid. Doc. A/CONF.62/C.2/WP.1: Documento de trabajo de la Segunda Comisión: tendencias principales, en III CORREL. Documentos Oficiales, vol. III, pág. 128

interiores, cuando, por el juego de las reglas normalmente aplicables, dichos espacios serían bien alta mar, bien mar territorial<sup>(127)</sup>. Esta misma idea es retomada en la definición que de las aguas históricas proporciona la sentencia de la CIJ de 1951:

"By historic waters are usually meant waters which are treated as internal waters but which would not have that character were it not for the existence of an historic title"<sup>(128)</sup>

Creemos, sin embargo, que se trata de una afirmación apriorística e insuficientemente razonada. La prueba de la existencia de unas aguas sobre las que el Estado ha ejercido su soberanía durante un espacio de tiempo prolongado con la tolerancia generalizada de la Comunidad internacional no les concede *ipso facto* el rango de aguas interiores más que si la soberanía efectivamente ejercida durante ese período y con esa aquiescencia reúne las características que conforman la noción de aguas interiores: "el alcance del título histórico que surge del ejercicio continuo de la soberanía no deberá ser mayor que el de la soberanía que se ejerce efectivamente"<sup>(129)</sup>. Es evidente que si durante la consolidación del título histórico, el Estado ribereño ha permitido el ejercicio del derecho de paso inocente por sus futuras aguas históricas, no puede reclamar sobre ellas más que el título de mar territorial. Por tanto, no puede afirmarse, como durante mucho tiempo se ha

<sup>127</sup> Vid. SIRE, Le droit international..., III, cit., pág. 624

<sup>128</sup> ICJ Reports 1951, pág. 130

<sup>129</sup> Vid. "Régime juridique...", Doc. A/CN.4/143, cit., pág. 27



hecho, que el caso del Golfo de Fonseca, reconocido por la sentencia de 1917 como mar territorial común ("excepto en la respectiva legua marina del litoral"<sup>(130)</sup>), constituía una excepción a la regla<sup>(131)</sup>. Como tampoco puede afirmarse a priori que, en el caso de aguas históricas pertenecientes a más de un Estado se imponga el derecho de paso inocente y que la falta de exclusividad absoluta comporte necesariamente el carácter de mar territorial<sup>(132)</sup>. La figura del condominio, si bien excepcional, no es nueva en Derecho internacional: en consecuencia, dos o más Estados podrían poseer conjuntamente un espacio marino en concepto de aguas interiores, reconociéndose mutuamente un derecho de libre paso y excluyendo completamente el derecho de paso inocente de terceros Estados<sup>(133)</sup>. En definitiva, no puede afirmarse de modo general que todas las aguas reclamadas como históricas respondan a un único régimen jurídico, sino que habrá que ver casuísticamente el tipo de autoridad ejercida por el Estado ribereño. Además, el régimen de aguas interiores parece excesivo en algunos espacios de

130 Vid. *Annuaire de la Cour de Justice Centreaméricaine*, cit., pág. 151.

131 Vid. *CIDH, Le droit international...*, III, cit., pág. 152 considera el Golfo de Fonseca como el único formado por mar territorial. La situación ha cambiado notablemente tras la sentencia de la CIJ de 1992, en la que la línea de cierre del Golfo es considerada línea de base recta a partir de la cual se miden los diferentes espacios marinos de los ribereños, razón por la cual, las aguas históricas del Golfo no pueden catalogarse como mar territorial, aunque tampoco son aguas interiores propiamente. Vid. *ICJ Reports 1992*, págs. 404-420, pp. 601-609

132 Vid. *DE VINCEN, Problèmes de confins...*, cit., pág. 134

133 El hecho de que España y Francia compartan la soberanía sobre la Isla de los Países no les inhabilita para impedir cualquier pretensión territorial de un tercer Estado sobre ella. En cambio, dentro del Golfo de Fonseca la Sala de la Corte ha reconocido el derecho de paso inocente a buques de terceros Estados. Vid. *ICJ Reports 1992*, pág. 412, pág. 604

considerable amplitud a los que nadie niega el carácter de históricos: tal es el caso, por ejemplo, de la Bahía de Hudson, que Canadá ha reclamado, por Ley no protestada de 1906, y cuya extensión abarca 600 millas cuadradas<sup>(134)</sup>.

La práctica estatal es poco clarificadora. En el seno de la III Conferencia, la única propuesta que se preocupaba de definir el régimen de las aguas históricas provenía de Filipinas, país tradicionalmente interesado en la materia, y se inclinaba claramente por concederles el status de mar territorial, aunque, por su formulación, tampoco se descartaba que pudieran reclamarse aguas interiores en base a un título histórico<sup>(135)</sup>. En cuanto a la legislación interna, la mayoría de aguas reconocidas como históricas se basan en normativa dispersa de notable antigüedad, que no aclara el régimen jurídico que pretende aplicarse y que no se ha consolidado en una norma posterior como la promulgada por Noruega mediante su Decreto de 1935. Desgraciadamente, en la regulación de las líneas de base rectas, mucho más reciente y donde no sólo cabría, sino que debería hacerse mención de esas reclamaciones si es que realmente se consideran aguas interiores, la pauta más habitual consiste, como hemos manifestado en otro lugar, en simplemente enumerar las coordenadas de los puntos que unen

134 Vid. Secretaría ONU, "Las bahías históricas", Doc. cit., pág. 6

135 "Filipinas: proyecto revisado de artículo sobre las aguas históricas y la delimitación del mar territorial" (Doc. A/CONF.62/C.2/L.24/Rev.1 de 19 de agosto de 1974), en III CONF. Documentos Oficiales, vol. III, pág. 231. Dice: "El mar territorial podrá comprender aguas pertenecientes a un Estado que, en virtud de un derecho o título histórico, sean efectivamente consideradas por tal Estado como mar territorial propio".

las líneas de base rectas, sin referencia, cuando es el caso, al título histórico que, en su caso, las fundamenta<sup>(136)</sup>. Las únicas excepciones las constituyen la Proclamación de Australia de 19 de marzo de 1987<sup>(137)</sup> y la Declaración de Viet Nam de 12 de noviembre de 1982<sup>(138)</sup>, esta última, como hemos visto, protestada por Estados Unidos. La obligatoriedad de dar publicidad a las aguas históricas ha sido reclamada, sin ningún resultado positivo, en distintas propuestas a lo largo de los años<sup>(139)</sup>. No solamente es ello lógico en el marco de las exigencias publicitarias que la Convención requiere para el resto de líneas de base a partir de las cuales se miden los espacios marinos, sino por la inseguridad jurídica que su ausencia ocasiona.

136 Vid. ad ex., el mapa anexo de Túnez. A través de los comentarios doctrinales de CIDEL (op. cit., pág. 663) y las EEUU (Doc. A/CONF.13/1, pág. 9), sabemos que tanto el Golfo de Túnez como el Golfo de Gabes están reconocidos como bahías históricas (también, en ICJ Reports 1982, asunto de la plataforma continental entre Libia y Túnez, párs. 90-102, pp. 72-75), pero el Decreto que traza las líneas de base rectas nada dice por lo que, de no conocer esos datos, dichas líneas nos parecerían, especialmente por lo que a la segunda se refiere, claramente abusivas. Vid. en Anexo I, mapa núm. 15.

Lo mismo sucede con el Golfo de Taranto, en Italia (vid. mapa anexo núm. 10), cuyo presunto carácter histórico conocemos precisamente por haber sido impugnado por EE.UU. Vid. ROACH, "Excessive...", cit., pág. 291

137 Vid. EEUU, Baselines: National..., cit., pág. 51. En el estudio "Las bahías históricas" se mencionan hasta 15 bahías australianas que tienen reconocido carácter histórico (en CHEN. Documentos Oficiales. Vol. I: Documentos preparatorios, pág.9)

138 Vid. EEUU, Baselines: National..., cit., pág. 384

139 Vid. Art. 6.4 del proyecto unido (Doc. A/AC.138/SC.II/L.28), en el que se preveía la obligación de depositar una lista de bahías históricas que se encontraran bajo la jurisdicción del ribereño; lista que podía ser impugnada en el plazo de dos años desde la fecha de su depósito. El proyecto de Colombia (Doc. A/CONF.62/C.2/L.91) obliga a informar a la Oficina Hidrográfica Internacional y a mostrar las aguas reclamadas en mapas a gran escala. Entre tanto no se cumplieran estas obligaciones, no sería de aplicación el régimen de las bahías históricas.

#### IV.- EL TRAZADO DEL LIMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL.

Como sabemos, la plataforma continental empieza a medirse a partir de los mismos puntos que el mar territorial, si bien su régimen jurídico específico no se inicia más que a partir de la línea exterior de éste. En las páginas anteriores hemos desgornado las distintas posibilidades que existen en relación con las líneas de partida para la medición de la anchura del mar territorial y, por lo que a nosotros nos interesa, de la plataforma continental. Si a estos datos le añadimos la anchura del mar territorial, que también conocemos, podemos afirmar que jurídicamente el límite interior de la plataforma continental se encuentra a una distancia de hasta doce millas marinas de las líneas de base normal o recta, esta última en cualquiera de sus distintas modalidades. El trazado concreto de esta línea, que coincide con el límite exterior del mar territorial, es una cuestión meramente técnica, si bien no por ello carece de interés. En este último apartado estudiaremos los métodos propuestos para el trazado del límite exterior del mar territorial y la opción que sobre esta cuestión se ha tomado convencionalmente.

**A) Técnicas empleadas para el trazado del límite exterior del mar territorial.**

La cuestión del trazado concreto del límite exterior del mar territorial no ha despertado nunca un interés excesivo desde el punto de vista jurídico. Tratándose de un problema eminentemente técnico, es natural que perdiera relevancia en beneficio del debate en torno a la anchura del mar territorial. En realidad, sin embargo, la cuestión se puede abordar con independencia de haber llegado a un acuerdo relativo a dicha anchura: las técnicas utilizadas son las mismas tenga el mar territorial tres, seis, doce o doscientas millas y lo cierto es que esta materia es objeto de un estudio más profundizado precisamente cuando se desata la polémica alrededor de la anchura máxima del mar territorial, es decir, a partir de la Conferencia de La Haya de 1930.

Hay que aclarar de entrada que el objetivo primordial de la doctrina que estudia el trazado del límite exterior del mar territorial es crear una línea sencilla, cuyo conocimiento sea accesible al navegante. Se parte de la base de que la publicidad del límite exterior del mar territorial no es obligatoria para las naciones<sup>(140)</sup>, por lo que la embarcación que se halle cerca de las costas de un

---

140 Esta afirmación sigue siendo vigente en la actualidad. La Convención de Montego Bay no exige la publicidad ni de las coordenadas ni de las cartas náuticas que contienen el límite exterior del mar territorial más que con carácter optativo (Art. 16 Conv. 1982: "Las líneas de base..., o los límites que de ellas se desprendan...".)

Estado extranjero debe poder conocer su situación disponiendo solamente de los mapas reconocidos oficialmente por el ribereño y teniendo noticia de la anchura que éste reclama como mar territorial.

Por esta razón, uno de los tres métodos tradicionalmente propuestos para el trazado del límite exterior del mar territorial queda absolutamente descartado, surgiendo solamente la duda en relación con los otros dos.

Este primer sistema recibe el nombre de método del trazado paralelo. Consiste en el dibujo de un contorno que reproduce exactamente todos y cada uno de los accidentes de la costa a una distancia igual a la anchura del mar territorial. Los problemas que este método acarrearía en costas mínimamente accidentadas son evidentes: no sólo en el trazado del límite exterior, que debería ser la reproducción de una costa recortada, sino sobre todo de cara a la navegación, puesto que, a una distancia de la costa aproximadamente igual a la anchura del mar territorial, resultaría muy difícil saber si la embarcación se halla en el interior o no del espacio de soberanía estatal<sup>(141)</sup>. Es cierto que, en costas fundamentalmente rectilíneas, la utilización de otros métodos puede dar lugar a un resultado como el que postula el método del trazado paralelo, pero ello no es óbice para que éste, como tal método, deba ser rechazado de principio. En realidad, aunque podía haberse sugerido en alguna ocasión antes de la Conferencia de La

<sup>141</sup> Vid. GDEL, Le droit international..., III, cit., pág. 504

Haya, ni siquiera fue propuesto en el seno del Subcomité IV<sup>(142)</sup>. Este método fue también rechazado de plano por la Corte Internacional de Justicia en su sentencia de 1951 en base a los argumentos que acabamos de exponer. Se señalaba, además, que en el caso de costas fuertemente accidentadas no podía hablarse de excepciones a la regla, ya que la multitud de derogaciones que serían necesarias para tal costa terminarían por hacer desaparecer a la supuesta regla<sup>(143)</sup>.

El segundo método propuesto no es otro que el de las líneas de base rectas. Aunque GIBEL se refiere a él como *método del trazado poligonal*, la descripción que hace no deja lugar a dudas: "consiste en determinar la línea de base del mar territorial trazando una serie de líneas rectas que unan ciertos puntos salientes de la costa. El límite exterior del mar territorial viene dado por la líneas rectas paralelas a aquellas que forman la línea de base"<sup>(144)</sup>. BOGGS se acerca en su descripción aún más al método de las líneas de base rectas al señalar que también pueden unir "islas con islas"<sup>(145)</sup>, si bien debemos constatar que ni uno ni otro conciben la posibilidad de que pueda unirse una isla con la costa mediante estas líneas. En cualquier caso, nos hallamos ante una teoría de las líneas de base rectas *avant la lettre*, lo que le da una perspectiva claramente distinta

142 Vid. BOGGS, "Delimitation of the Territorial sea", cit., pág. 543

143 ICJ Reports 1951, pág. 129

144 Vid. GIBEL, *Le droit international...*, cit., pág. 505.

145 Vid. BOGGS, "Delimitation of the Territorial Sea", cit., pág. 543

a la que en la actualidad se le otorga. En efecto, hoy en día se piensa más en la línea de base recta como punto de partida para la medición de los espacios marinos, medio de separación de aguas interiores y mar territorial y, de paso, como estrategia para aumentar la anchura auténtica de éste; en cambio, en un principio fue pensada sólo o principalmente como sistema para simplificar el trazado exterior de los espacios marinos<sup>(146)</sup>. No se trata de un punto de vista totalmente olvidado. En este sentido, VOELZEL proponía la utilización de la técnica de las líneas de base rectas solamente desde el punto de vista del límite exterior del mar territorial, es decir, que la línea recta de la costa sólo fuera utilizada para trazar su paralela, no para separar aguas interiores de mar territorial. Ello no evitaría el crecimiento del mar territorial, pero sí al menos el de las aguas interiores<sup>(147)</sup>.

Pero en realidad, los autores clásicos, al exponer el método del trazado poligonal, no observan que, en su conjunto, este método implica importantes ganancias de espacio marino para el Estado ribereño. Las críticas que vierten sobre este método son de otra índole. En primer lugar, se dice, dado que el trazado de la línea de base recta es competencia exclusiva del Estado ribereño, que

146 Vid., por ejemplo, la opinión de SANDSTRÖM en los debates de la Comisión de Derecho Internacional: "The real intention behind the straight base lines was that the outer limit of the belt of territorial sea should not be excessively tortuous and irregular", A/CN.4/SR.255 en Anuario CDI 1954, vol I, pág. 68

147 Vid. VOELZEL, "Les lignes de base dans...", cit., pp. 834-835



tiene, por tanto, la "carga" de decidir entre qué puntos deben ser trazadas esas líneas<sup>(148)</sup>, es imposible para un navegante, a través de la sola inspección de una carta náutica, determinar la zona del litoral a partir de la que se mide el mar territorial<sup>(149)</sup>. La crítica, sin embargo, trae implícita su solución: este sistema requiere la existencia y publicidad de las cartas marinas que contengan el trazado de las líneas de base rectas. En la actualidad, esta exigencia está plenamente asumida por la Comunidad internacional y viene expresamente contemplada por la Convención de Ginebra de 1958 relativa al mar territorial y a la zona contigua y por la Convención de Montego Bay de 1982 tal como hemos explicado en otro lugar, por lo que el conocimiento de las líneas a partir de las cuales se miden los distintos espacios marinos deja de ser un problema acuciante para la navegación.

En segundo lugar, afirman estos autores, el sistema sólo puede ser aplicado a costas cóncavas, y no en costas convexas, y no sería razonable utilizar métodos distintos para distintos tipos de costas<sup>(150)</sup>. Si bien la primera afirmación puede aceptarse de principio, dejando de lado que la distinción entre costas cóncavas y convexas

148 Vid. BOGGS, "Delimitation of the Territorial Sea", cit., pág. 544. Creemos que, sin embargo, se trata de una carga que los Estados asumen gustosamente.

149 Vid. GIBEL, Le droit international..., III, cit., pp. 506-507

150 Ibid., pág. 506. Vid. BOGGS, "Delimitation of the Territorial Sea", cit., pp. 543-544. Tal vez esta segunda crítica es la que mejor demuestra que la doctrina de los años 30 no se planteaba el método de las líneas de base rectas como sistema de delimitación de aguas interiores y mar territorial, sino como una cuestión exclusivamente de trazado exterior del mar territorial.

resulta bastante artificial puesto que muchas veces dependerá de la perspectiva con que se contemplen, lo que está plenamente superado es la supuesta irrazonabilidad de seguir métodos diferentes para distintas clases de costa. Igual que se permite que un Estado "utilice alternativamente en sus costas, según la configuración que éstas tengan, líneas de base normal y líneas de base rectas como puntos de partida para la medición de sus espacios marinos<sup>(151)</sup>, no parece descabellado que haga lo mismo en el trazado del límite exterior del mar territorial. Además, si se reconocía que uno de los motivos de la existencia de la línea de demarcación de las bahías era la simplificación del trazado del límite exterior del mar territorial en un punto concreto de la costa<sup>(152)</sup>, estamos admitiendo la posibilidad de que dos sistemas de delimitación convivan en las mismas costas.

Finalmente, el tercer sistema propuesto es el método de los arcos de círculo. Aunque ya se conocía anteriormente, el indiscutible paladín de la validez de este método fue WEYBURN BOGGS quien, como experto técnico de la delegación norteamericana ante la Conferencia de La Haya, fue el encargado de proponerlo en el seno de la Subcomisión

151 Art. 14 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Aparece por primera vez en el Texto Único Revisado para Fines de Negociación (A/CONF.62/WP.8/Rev.1/Part II, de 6 de mayo de 1976). No existe un artículo de similar tenor en la Convención de 1958, pero según DUCM, en "Internal Waters", cit., pág. 5, se halla implícito en ella.

152 Vid. GINL, *Le droit international...*, III, cit., pág. 509. Según este autor, la Subcomisión II de la Conferencia de La Haya había estimado que sólo podía recurrirse a este sistema en casos particulares, especialmente cuando se trataba de bahías.

II, mientras que como uno de los miembros del Comité de Expertos encargado por la Comisión de Derecho Internacional del estudio de ciertas cuestiones de orden técnico relativas al mar territorial, trató de imponerlo en contra del tenor de la sentencia de la CIJ de 1951. La enmienda propuesta por la delegación estadounidense en la Conferencia de La Haya tenía el siguiente redactado:

"Except as otherwise provided in this Convention, the seaward limit of the territorial waters is the envelope of all arcs of circles having a radius of three nautical miles drawn from all points on the coast (at whatever line of sea level is adopted in the charts of the coastal State) or from the seaward limit of those interior waters which are contiguous with the territorial waters"<sup>(153)</sup>

Las ventajas de este método son evidentes. En costas regulares, sus efectos son los mismos que cualquiera de los métodos anteriores. En las costas fuertemente accidentadas, cumple el doble propósito de simplificar el trazado exterior del mar territorial, sin que por ello cada punto deje de estar exactamente a una distancia de la costa igual a la anchura del mar territorial, y permitir que cualquier carta marina sirva para que un buque pueda saber con exactitud si se halla dentro o fuera del mar territorial de otro Estado. Técnicamente, este método se lleva a la práctica trazando arcos de círculo con un compas, que tenga una abertura equivalente a la anchura del mar territorial, en la escala pertinente, desde todos y cada uno de los puntos de la costa. El conjunto de arcos entrecortados que

153 Vid. en BOGGS, "Delimitation of the Territorial Sea", cit., pág. 544. La formulación de esta propuesta, sin embargo, contradice alguna de las afirmaciones del autor, dado que, no sólo empieza permitiendo excepciones, sino que reconoce que puede trazarse no siempre a partir de la costa, sino también a partir del límite de las aguas interiores.

resulten más exteriores forman el límite exterior del mar territorial (o, en principio, de cualquier espacio marino). En la práctica, en costas irregulares, los puntos relevantes serán unos pocos, los más exteriores, porque los arcos de los demás puntos de la costa no llegarán a entrelazarse con los primeros (y, de hecho, cuanto mayor sea la anchura del mar territorial menos serán los puntos realmente relevantes<sup>(154)</sup>), con lo cual el límite exterior resultará notablemente suavizado en relación con la costa de la que parte, sin que por ello deje de respetarse su dirección general<sup>(155)</sup>, ni, como decíamos, cada punto del límite exterior se halle a una distancia de un punto de la costa, igual a la anchura del mar territorial: la particularidad es que la proyección no se efectúa de manera frontal, sino de modo radial, en todas las direcciones alrededor de cada uno de los puntos de control<sup>(156)</sup>.

En cuanto a la navegación, la ventaja del método reside en que, frente a una costa dada, sólo existe un límite exterior posible. Basta entonces saber la posición del buque y localizarla en una carta náutica; hecho esto,

154 BOGGS, S.W.: "Delimitation of Seaward Areas Under National Jurisdiction", en *AJIL* 1951-2, pág. 250

155 Tal como reconoció la Corte Internacional de Justicia en el asunto de las pesquerías de 1951 (*ICJ Reports* 1951, pág. 129).

156 Vid. WEIL, P.: "La technique "comme partie intégrante du droit international": A propos des méthodes de délimitation des juridictions maritimes", en *Etudes offertes à C.-A. Colliard*, Pedone, Paris, 1964, pág. 352. En este sentido, resulta sorprendente que el laudo arbitral de 10 de junio de 1992, en el asunto de la delimitación marítima entre Canadá y Francia (Saint Pierre y Miquelon), el tribunal sólo haya reconocido la proyección frontal de estas islas, en dirección perpendicular a la dirección general de su costa, generando la lógica indignación del árbitro disidente WEIL (vid. *BDIP* 1992-3, pág. 717).

dice BORGES, el navegante deberá trazar un arco de círculo de un radio equivalente a la anchura del mar territorial a partir del punto donde se halla la embarcación. Si el arco corta la tierra (o las aguas interiores, pero para eso ya es necesario una carta donde se indiquen las líneas de base rectas), se halla dentro del mar territorial; si no la corta, se halla fuera; y si apenas la roza, se encuentra precisamente en la línea fronteriza entre el mar territorial y el alta mar<sup>(157)</sup>. El argumento nos parece impecable, pero es evidente que, disponiendo de las cartas náuticas adecuadas, es de perfecta aplicación también al método del trazado poligonal.

#### B) La solución convencional.

En las próximas páginas vamos a intentar averiguar, a la luz de las consideraciones precedentes, el método elegido por la Convención de Montego Bay para el trazado del límite exterior del mar territorial. Debemos empezar, pues, reproduciendo el artículo 4 de dicha Convención, que no introduce ninguna novedad sustantiva en el texto aprobado en 1958:

---

157 Vid. BORGES, "Delimitation of the Territorial Sea", cit., pág. 544. La exposición de este método se corrige previendo el supuesto de las llamadas "bolsas de alta mar", que se producen por la aplicación estricta del método en el caso de islas frente a las costas y que podrían eliminarse, según este autor, siguiendo una serie de curvas directamente inspiradas en el régimen de las bahías. (Ibid., pp. 547, 552-553).

"El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial"<sup>(150)</sup>.

Por sí mismo, poco puede decirnos este precepto, en el que cabría cómodamente cualquiera de los tres métodos anteriormente expuestos, porque, dado que sólo expresa un resultado, con cualquiera de ellos, cada punto del límite exterior se halla a una distancia del punto más próximo de la línea de base (normal o recta) igual a la anchura del mar territorial. Si se refiriera al punto más próximo a la costa, en lugar de a la línea de base (o se hablara sólo de línea de base normal), descartaríamos el método del trazado poligonal; y si hubiera una referencia a que cada punto de partida debe tener un único punto exterior, quedaría excluido el método de arcos de círculo. Vamos a descartar, sin embargo, de entrada, el método del trazado paralelo, justamente criticado por doctrina y jurisprudencia, y totalmente inviable en su aplicación práctica, a pesar de que no queda excluido por el tenor literal del precepto. A partir de ahí, trataremos de averiguar si los redactores de las Convenciones han querido imponer algún método para el trazado del límite exterior del mar territorial y, salvo para algunos casos específicos relativos a la plataforma continental de los que daremos buena cuenta en su momento, de los demás espacios marinos.

<sup>150</sup> La única diferencia con el artículo sexto del Convenio de 1958 reside en la introducción de "es la" a cambio de "está constituido por una". Si bien en el Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación (A/CONF.62/WP.10) se cambió el orden de las oraciones ("está a una distancia igual...del punto más próximo..."), en el Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar (texto oficioso; A/CONF.62/WP.10/Rev.3) se recuperó el orden original.

La cuestión del trazado del límite exterior del mar territorial fue abordada incidentalmente por la Corte Internacional de Justicia en su sentencia de 1951. El tratamiento que le dió fue novedoso porque, desde la perspectiva de la Corte, no se trataba de verificar qué sistema suponía una mayor simplificación del trazado exterior del mar territorial, sino de averiguar si determinado método de delimitación de los espacios marinos, el de las líneas de bases rectas, tal como hoy las contemplamos, era válido en Derecho internacional. La Corte, cuando llega a la conclusión de que el método de los arcos de círculo no es obligatorio en derecho<sup>(159)</sup>, cosa con la que, sin lugar a dudas, estamos de acuerdo, no piensa tanto en el método de trazado del límite exterior como en el hecho de que dicho método presupone medir los espacios marinos a partir de la línea de bajamar. Y ése es el verdadero objetivo de la Corte: constatar que la línea de bajamar no es la única línea de base que puede utilizarse para la medición de los espacios marinos. Con estas cautelas debe tomarse, pues, el veredicto de la Corte por lo que a límite exterior del mar territorial se refiere, y así lo hizo el Comité de Expertos encargado por la Comisión de Derecho Internacional del estudio de ciertas cuestiones de orden técnico relativas al mar territorial que, en palabras del relator especial, "no pudo sustraerse de la impresión de que las observaciones hechas por la CIJ expresaban una

---

159 ICJ Reports 1951, pág. 129

opinión errónea en lo que concierne el alcance exacto del método de los arcos de círculo", por lo que las consideraciones de la Corte en relación con este método no pueden tener el mismo valor que las demás<sup>(160)</sup>. En efecto, a la pregunta de cómo debía fijarse el límite exterior del mar territorial, el Comité de Expertos respondió, y sentimos la presencia de BOGGS en la respuesta:

"La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne dont tous les points sont à une distance de T milles du point le plus proche de la ligne de base. Cette ligne est formée par une série continue d'arcs en cercle qui s'entrecroisent, et qui sont tracés avec un rayon de T milles, ayant leurs centres à tous les points de la ligne de base. La limite extérieure de la mer territoriale est composée des arcs en cercle les plus avancés dans la mer"<sup>(161)</sup>

El relator especial reprodujo íntegramente las tres frases en su último informe a la Comisión de Derecho Internacional, con la aclaración de que T equivale a la anchura del mar territorial<sup>(162)</sup>. En el posterior debate relativo a este proyecto de artículo, el método de los arcos de círculo recibió un apoyo total, si bien, a propuesta de CÁRDONA, que consideraba que la regla quedaba fijada plenamente en la primera frase, se aprobó por unanimidad que las otras dos frases formaran parte del comentario al artículo<sup>(163)</sup>. Todo parece indicar, por tanto, que la CDI

160 Vid. "Régimen del mar territorial. Tercer informe de JPA François" (Doc. A/CH.4/77, en Anuario CDI 1971, II, pág.4).

161 Vid. pto. V; del Informe del Comité de Expertos, cit. (Doc. A/CH.4/61/Add.1, en Anuario CDI 1951, II, pág. 79). A continuación añade, en clara alusión a la Corte, "Cette méthode a déjà été utilisée avant 1930, mais les définitions données parfois comme "enveloppe des arcs en cercle" paraissent être fréquemment mal comprises".

162 Vid. "Régimen del mar territorial. Tercer informe de JPA François" (Doc. A/CH.4/77, en Anuario CDI 1971, II, pág.4).

163 Vid. A/CH.4/SR.259, en Anuario CDI 1954, vol. I, pág. 87



entendía, y las sucesivas instancias por las que ha pasado el artículo no lo han desmentido, que con esta solitaria frase se elevaba el método de los arcos de círculo a la categoría de norma jurídica obligatoria, como mínimo, convencionalmente<sup>(164)</sup>.

No puede dejar de ser subrayado, sin embargo, que Pál, apoyando la propuesta de COMOVA, señaló que el método de los arcos de círculo sólo tenía interés en los casos en que el mar territorial no estuviera delimitado por el método de líneas de base rectas, dado que, en este último caso, era más fácil trazar una línea paralela a la línea de base como límite exterior del mar territorial<sup>(165)</sup>. Y así lo reconoció la Comisión cuando, en su último comentario al artículo relativo al límite exterior del mar territorial, señaló, tras la pertinente explicación sobre el funcionamiento del método de los arcos en círculo, que "si se trata de una costa recta o en que se siga el sistema de las líneas de base rectas, el método de los arcos de círculo conduce al mismo resultado que el de una línea estrictamente paralela"<sup>(166)</sup>. Porque en realidad, la Comisión, pese a no esconder que prefiere el método de arcos de círculo, no pretende imponerlo. El hecho de que se traslade la

164 En este sentido, WEIL considera que los técnicos han proporcionado a los juristas unos procedimientos científicos que permiten fijar el límite exterior del mar territorial y que los juristas han absorbido esos procedimientos como derecho, del que han pasado a ser parte integrante. En "La technique...", cit., pág. 350

165 Vid. A/CH.4/SR.259, en Anuario CDI 1954, vol. I, pág. 87

166 "Informe de la CDI relativo a la labor realizada en su octavo período de sesiones", Doc. A/3159, pág. 16

explicación del método de los arcos de círculo al comentario no debe interpretarse como que el artículo esté haciendo referencia exclusivamente a este método. El propio tenor del comentario de la Comisión demuestra que de lo que se trata es de obtener un resultado; concretamente, que el límite exterior del mar territorial esté constituido por una línea cada uno de cuyos puntos se halle a una distancia del punto más próximo de la línea de base igual a la anchura del mar territorial, y dicha línea "puede ser obtenida trazando una serie continua de arcos de círculo..."<sup>(167)</sup>. Puede serlo, pero no es necesario. Más adelante se dice que "La Comisión considera que hay que recomendar el método de los arcos de círculo porque puede facilitar la orientación de los navegantes"<sup>(168)</sup>. No hay, pues, un método obligatorio, sino uno especialmente recomendado por sus cualidades intrínsecas (fijémonos que, a diferencia de otras veces, ni siquiera se habla de desarrollo progresivo del Derecho internacional) y, en cualquier caso, un resultado a obtener, éste sí necesario.

Esta interpretación del artículo propuesto por la Comisión de Derecho Internacional no pierde su vigencia en las sucesivas vicisitudes por las que pasa el precepto. En

---

<sup>167</sup> *Ibidem*.

<sup>168</sup> *Ibidem*. A continuación, la Comisión hace una afirmación que entendemos estaba fuera de lugar: "La Comisión estima que los Estados han de tener la facultad de servirse de este método sin correr el riesgo de que se les acuse de haber infringido el derecho internacional por el hecho de que el trazado de la línea no siga todas las sinuosidades de la costa". Entendemos que a esas alturas ya no cabía duda de la jurisdicción del método de arcos de círculo y que, en cualquier caso, lo dudoso hoy es que la utilización del método del trazado paralelo sea admisible, aunque sólo sea por una cuestión de pura conveniencia.

la Conferencia de Ginebra, sólo una enmienda española, que proponía refundir el art. 4 (línea de base normal) con el 6 (límite exterior), vino a turbar su tranquilidad. A pesar de que no fue explicada por el representante español en el debate de la Comisión, parece que el sentido de la enmienda fuera señalar que, en el caso de líneas de bajamar, debía utilizarse el método de los arcos de círculo, mientras que en las diversas modalidades de líneas de base rectas se trazaba una paralela<sup>(169)</sup>. Aunque tal vez innecesaria, la idea no nos parece equivocada; en cualquier caso, la enmienda fue remitida al Comité de redacción y rechazada por éste.

En el seno de la Comisión de Fondos Marinos, los dos únicos proyectos de artículos que hacían alguna referencia a la cuestión reproducían fundamentalmente el texto de la CDI<sup>(170)</sup> y sólo en los debates de la Segunda Comisión de la III Conferencia encontramos una referencia a un método concreto, sin que por ello quisiera imponerse su utilización. En efecto, el Sr. HERRERO CACERES, en representación de Honduras, manifestó que:

169 "España: propuesta" (Doc. A/CONF.13/C.1/L.90, en CHUM. Documentos Oficiales. Vol III: Primera Comisión, pág. 231). La propuesta fue criticada por Turquía porque sólo se refiere a uno de los diversos supuestos de límite interior, cosa de la que pensamos eran plenamente conscientes los autores de la enmienda. Vid. A/CONF.13/SR.45, *ibid*, pág. 138

170 Vid. Malta, Doc. A/AC.138/SC.II/L.28, cit.: "El límite exterior del espacio oceánico nacional está constituido por una línea que en todos sus puntos esté a una distancia del punto más próximo de la línea de base que sea igual a la anchura del espacio oceánico nacional."

Uganda y Zambia, Doc. A/AC.138/SC.II/L.41: "La línea exterior uniforme del mar territorial es aquella formada por todos los puntos cuya distancia al punto más próximo de la línea de base es igual a x millas náuticas." En A/9021, vol. III, pág. 99.

En la III Conferencia, la propuesta de Grecia (A/CONF.62/C.2/L.22, en III CHUM. Documentos Oficiales, vol. III, pág.230) repetía literalmente el texto ginebrino.

"Respecto del límite exterior del mar territorial, su delegación considera que el método de arcos-de-círculo es el más apropiado a las diversas configuraciones geográficas costeras y el más recomendable, por cuanto facilita la orientación de los navegantes"<sup>(171)</sup>

Nada indica, por tanto, que exista un método obligatorio para el trazado del límite exterior del mar territorial<sup>(172)</sup>. La proliferación del sistema de líneas de base rectas para medir la anchura de los espacios marinos no deja lugar a otra interpretación. Aunque lo cierto es que su implantación en el moderno Derecho del mar no ha venido dada en tanto que método para el trazado del límite exterior del mar territorial, resultaría ridículo, una vez consolidado, pretender que, a partir de estas líneas de base rectas debemos utilizar el método de los arcos de círculo. El resultado práctico será exactamente el mismo en uno y otro caso, pero de la sensación de que nos estaríamos engañando a nosotros mismos. De lo que se trata en definitiva, repetimos, es de trazar una línea exterior cada uno de cuyos puntos se halle a 12 millas del punto de base más cercano. En el caso de que la línea de base esté constituida por la línea de bajamar, ese resultado sólo podrá obtenerse a través del método de los arcos de círculo. Entendemos que hay que renunciar al método del trazado paralelo porque, si bien no queda excluido de principio por el tenor del precepto, cualquier interpretación que de éste

171 Doc. A/CONF.62/C.2/SR.3, en III CUBO. Documentos Oficiales, vol II, pág 111

172 Para una opinión contraria, vid. FATIL, Las Conferencias de Naciones Unidas..., cit., pp. 36-37, que sostiene el carácter obligatorio del método de arcos de círculo después del Convenio de Ginebra de 1958.

se hace, y hemos visto varios ejemplos más arriba, recalca las notas de simplificación del trazado exterior y de ayuda a la navegación, que no cumple este método. En el caso de líneas de base rectas, también podemos decir que se utiliza el método de los arcos de círculo (si creemos relevante la unidad de método en el trazado del límite exterior del mar territorial), pero lo cierto es que, en la práctica, simplemente se trazará una línea paralela a cada línea recta que una los puntos apropiados de la costa.