



BAHÍAS

SU REGULACIÓN
EN EL DERECHO
INTERNACIONAL DEL MAR



Inmaculada González García



SERVICIO DE PUBLICACIONES
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ



BAHÍAS
(SU REGULACIÓN EN EL DERECHO
INTERNACIONAL DEL MAR)

INMACULADA GONZÁLEZ GARCÍA
PROFESORA ASOCIADA DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO
FACULTAD DE DERECHO DE JEREZ DE LA FRA.



UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
SERVICIO DE PUBLICACIONES
1999

González García, Inmaculada

Bahías: su regulación en el derecho internacional del mar/ Inmaculada González García --
Cádiz: Universidad, Servicio de Publicaciones, 1999.

116 p.

ISBN: 84-7786-558-2

1. Derecho marítimo internacional. 2 Bahías- Derecho. I. Universidad de Cádiz. Servicio
de Publicaciones, cd. II. Título.

347.79

© Edita: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz

Diseño y Maquetación: Creasur S.C.

ISBN: 84-7786-558-2

Depósito Legal: M-13.568-2000

Imprime: Pedro Cid, S.A.

Printed in Spain. Impreso en España

Indice General

ABREVIATURAS	10
PROLOGO	11
PRESENTACION	13
INTRODUCCION	15
CAPITULO I:	19
<i>La Codificación del Derecho Internacional del Mar</i>	
I.1. La obra realizada por la Sociedad de Naciones: La Conferencia de Codificación de La Haya de 1930	19
I.2. La obra realizada por las Naciones Unidas	20
I.2.a. Las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960	21
I.2.b. La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	23
CAPITULO II:	27
<i>Concepto de Bahía</i>	
II.1. Concepto jurídico	30
II.1.a. Anchura de la boca	31
II.1.b. Superficie de las aguas encerradas: la regla del semicírculo	33
II.1.c. Pertenencia de toda la orilla a un mismo Estado	35
II.2. Concepto amplio	37
II.2.a. Bahías y aguas históricas	37
a.1. Adquisición del título histórico	42
II.2.b. Golfos o bahías internacionales	48

CAPITULO III:	
<i>Delimitación de las Bahías</i>	51
III.1. Evolución jurídica	52
III.2. Sistemas establecidos por las Naciones Unidas	54
III.2.a. Sistemas de delimitación para bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado	54
a.1. Según el concepto jurídico	
a.1.1. El sistema de la línea de cierre de la bahía	
a.2. Según el concepto amplio	55
a.2.1. El sistema de la línea de base recta en el interior de la bahía	
a.2.2. El sistema de líneas de base rectas	
III.2.b. Sistemas de delimitación para golfos o bahías internacionales: Delimitación en sentido estricto	60
b.1. El sistema de la línea media equidistante	62
b.2. El condominio	63
III.2.c. Las bahías y aguas históricas como excepción a todos los sistemas de delimitación	64
c.1. Excepción al sistema de la línea de cierre y al sistema de la línea de base recta en el interior de la bahía	64
c.2. Excepción al sistema de líneas de base rectas	65
c.3. Excepción al sistema de delimitación en sentido estricto	65
CAPITULO IV:	
<i>Régimen Jurídico de las Bahías</i>	67
IV.1. Régimen general	67
IV.2. Regímenes particulares	70
IV.2.a. Bahías históricas	70
IV.2.b. Golfos o bahías internacionales	72

CAPITULO V:	
<i>Procedimientos de arreglo de controversias: Bahías</i>	75
V.1. La obra realizada por las Naciones Unidas	75
CAPITULO VI:	
<i>Las aguas de la Bahía de Algeciras: Un conflicto aún pendiente</i>	79
VI.1. ¿Es la Bahía de Algeciras una bahía en términos jurídicos o una bahía internacional?	80
VI.2. El Tratado de Utrecht: Referente para la reivindicación de soberanía española sobre las aguas de la Bahía.(Las distintas interpretaciones y el proceso descolonizador)	82
VI.3. La delimitación de espacios marítimos	84
VI.4. La naturaleza de sus aguas: el régimen jurídico	87
VI.4.a. Acceso a puerto y navegación	88
VI.4.b. Pesca	89
VI.4.c. Investigación científica-marina	91
VI.4.d. Protección del medio ambiente marino	91
d.1. Protección y preservación del medio marino en el Estrecho de Gibraltar	92
VI.5. El arreglo pacífico de controversias	95
CAPITULO VII:	
<i>¿Bahía o Golfo de Cádiz?</i>	97
CONCLUSIONES	101
BIBLIOGRAFIA	105

ABREVIATURAS

ADI	Anuario de Derecho Internacional
AG	Asamblea General (de las Naciones Unidas)
AJIL	American Journal of International Law
ASIL	American Society of International Law
BYIL	The British Year Book of International Law
C.D.I.	Comisión de Derecho Internacional
CEE	Comunidad Económica Europea
CEUMT	Centre d'Etudis Urbanistics Municipals i Territorials
CNUDM	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
ILM	International Legal Materials
LBN	Línea de Base Normal
LBR	Línea de Base Recta
LME	Línea Media Equidistante
LRA	Línea Recta Archipelágica
N.U.	Naciones Unidas
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
REDI	Revista Española de Derecho Internacional
REI	Revista de Estudios Internacionales
RGDIP	Revue Générale de Droit International Public
RIE	Revista de Instituciones Europeas
T.I.J./I.C.J.	Tribunal Internacional de Justicia
Z.E.E.	Zona Económica Exclusiva

La principal función que debe desempeñar todo prólogo es la de presentar la obra prologada, y según los casos, también al autor de la misma, como ocurre en este caso concreto, al tratarse esta monografía de la primera obra de la autora, concretamente su primer trabajo de investigación. Es de esperar que el presente libro sea el principio de una fructífera carrera universitaria, que se vaya plasmando en posteriores trabajos de investigación.

En segundo lugar hay que destacar el interés del tema objeto de la investigación, que en este caso concreto desmiente una afirmación reiteradamente realizada de que el mundo universitario es ajeno a la realidad social que le rodea. En este caso, el trabajo de investigación se ha realizado en la Universidad de Cádiz, y se refiere a las bahías y su regulación en el Derecho Internacional del Mar, y en Cádiz se encuentran dos de las bahías (en sentido amplio) que existen en el Estado español: la bahía de Cádiz y la de Algeciras, que plantean, en ambos casos, interesantes problemas en lo que se refiere a delimitación de sus aguas y de la soberanía de los Estados ribereños, cuestiones referidas a protección del medio marino y explotación de sus recursos, etc., que se analizan en el libro.

El interés por el tema de investigación no se limita sólo a los aspectos concretos de determinadas bahías en el litoral español, sino que en general el régimen jurídico de las bahías ha sido de los aspectos menos estudiados en la evolución reciente del Derecho Internacional del Mar, por lo que la presente obra constituye una interesante aportación al respecto.

La regulación del mar ha sido uno de los temas clásicos del Derecho Internacional que llega a nuestros días, desde los primeros momentos de su elaboración. Su interés para un Estado ribereño, como es España, es evidente, y encontramos prueba de ello no sólo en este momento, como demuestra esta obra, sino por las aportaciones realizadas por autores españoles a lo largo de la historia, y especialmente por la denominada Escuela Española de Derecho Internacional.

Estas aportaciones tienen un denominador común, que es el rigor y la objetividad con que se analizan las cuestiones relativas a lo que hoy conocemos como Derecho Internacional del Mar, proponiendo en muchos casos soluciones contrarias a los intereses españoles del momento, y que posteriormente fueron recogidas en instrumentos de derecho positivo.

La importancia que sigue manteniendo dentro del Derecho Internacional la regulación de los espacios marinos también se evidencia en los distintos intentos de codificación en la materia que se van a realizar a lo largo del siglo XX, y en el marco de las dos principales Organizaciones Internacionales universales que se han sucedido: la Sociedad de Naciones y la Organización de Naciones Unidas, aunque el interés por regular estos espacios se había reactivado a finales del siglo pasado y había habido ya intentos de codificación. Conecta así la regulación internacional del mar con dos de los aspectos más novedosos que va a aportar el presente siglo al Derecho Internacional: por una parte, en lo que se refiere a la elaboración de las normas jurídicas internacionales, la codificación y la influencia de las conferencias de codificación en el derecho consuetudinario, y por otra, su realización en el marco de las Organizaciones Internacionales, importante factor de transformación y de articulación en la sociedad internacional.

En la presente obra se estudian las distintas conferencias de codificación, aunque centrada principalmente en la regulación de las bahías. Así se analiza en primer lugar la obra de la Sociedad de Naciones, para continuar con las tres Conferencias de Codificación de Naciones Unidas, llegando a la conclusión de que no ha evolucionado la normativa internacional referida a las bahías desde que se celebrara la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Se mantiene, por tanto, la diferencia entre las bahías en términos jurídicos (las que cumplen determinados requisitos), y las bahías en sentido amplio, (bahías “históricas” y los golfos o bahías internacionales). Las reguladas en las Convenciones internacionales son las primeras mientras que las segundas se regularán por regímenes especiales.

En este último tipo se encuadra la Bahía de Algeciras, que presenta además características especiales en la delimitación de sus aguas, por encontrarse pendiente la controversia sobre la soberanía de determinados espacios marinos entre España y el Reino Unido, que discrepan sobre la interpretación de determinadas disposiciones del Tratado de Utrecht, cuando España cedió la propiedad del puerto de Gibraltar, pero no la soberanía.

Todo ello es debidamente analizado en este trabajo, llegándose a la conclusión de la soberanía española sobre las aguas de la bahía, a excepción de las del puerto de Gibraltar. Conclusión que puede tener importantes repercusiones en la práctica para España, por la particular situación estratégica de toda la zona. Y no sólo desde un punto de vista defensivo, sino de prevención de determinados delitos, y persecución de los mismos.

El tema objeto del estudio se apoya en una abundante bibliografía y en los textos de derecho positivo, manejando igualmente la jurisprudencia referente a las cuestiones mencionadas. El estudio se aborda desde diferentes puntos de vista y constituye una interesante aportación en uno de los aspectos menos estudiados del actual Derecho del Mar.

Lucía Millán Moro
Sevilla, 4 de noviembre de 1999

El presente trabajo de investigación contiene un análisis sobre la falta de precisión jurídica que presenta la actual normativa internacional en relación con el importante y olvidado accidente geográfico de las bahías y los golfos.

Si empezamos definiendo qué es una bahía y qué posible diferencia existe entre ésta y el golfo, observamos cómo tienden a confundirse ambos términos, aunque jurídicamente sólo se entienda por bahía lo establecido en el artículo 10 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en los siguientes términos:

“1. Este artículo se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado.

2. Para los efectos de esta Convención, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

3. Para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura se considerará comprendida en la superficie total de ésta.

4. Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar, y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores.

5. Cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas marinas, se trazará dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas marinas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud.

6. Las disposiciones anteriores no se aplican a las bahías llamadas “históricas”, ni tampoco en los casos en que se aplique el sistema de las líneas de base rectas previsto en el artículo 7”.

De este artículo, el único en la Convención que hace referencia al objeto de nuestro estudio, podemos deducir el concepto jurídico de bahía, que ha de cumplir tres elementos:

- a) la anchura del abra de la bahía, que no puede ser superior a 24 millas marinas;
- b) la superficie de las aguas encerradas, esto es, la regla del semicírculo, según la cual, la superficie ha de ser igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de la escotadura y;
- c) la pertenencia de toda la orilla a un solo Estado.

Como consecuencia de la simple regulación contenida en este artículo, la práctica de los Estados ha planteado numerosos problemas, entre otros motivos, porque el artículo 10 excluye expresamente del régimen jurídico general de las bahías los supuestos de bahías internacionales (vid. el párrafo 1), entendiendo por éstas, aquellas bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados y, también, las bahías llamadas “históricas” (vid. el párrafo 6); ambos casos estarán regulados por regímenes jurídicos particulares o especiales.

Respecto a la primera exclusión, esto es, las bahías internacionales, se podría aplicar por analogía, en relación con su régimen jurídico, lo dispuesto para los mares cerrados o semicerrados, ya que hay que diferenciar este concepto de la bahía internacional; el primero sería considerado como la cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una estrecha salida, mientras que la bahía internacional sería definida como todo golfo (entendiendo por éste un concepto amplio de bahía, por lo que se refiere a la extensión de su superficie y a la anchura de su abra) compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados¹. Sin embargo, en el artículo 123 de la Convención de 1982 que lo regula sólo se establece una obligación para los Estados ribereños: procurar la coordinación de sus respectivas políticas. Por lo tanto, para determinar el régimen jurídico aplicable a las aguas de una bahía internacional sería de gran ayuda lo dispuesto en el artículo 15 de la Convención de 1982, sobre delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

En relación con la segunda exclusión, esto es, la referente a las bahías llamadas “históricas”, ésta ha sido subsanada tras un análisis de la jurisprudencia internacional, de la doctrina iusinternacionalista y de la práctica de los Estados.

El régimen jurídico aplicable a ambas exclusiones es algo complejo, ya que no siempre se podrá equiparar la naturaleza jurídica de sus aguas a las aguas interiores que quedan comprendidas en el interior de la bahía. En ambos casos se pueden dar restricciones, dependiendo de las circunstancias, a la soberanía del Estado/s ribereño/s.

¹ Para una mayor comprensión, hemos de señalar qué se entiende por mar territorial y qué por zona económica exclusiva (Z.E.E.); el mar territorial es la franja de mar adyacente al territorio de un Estado (en el caso que nos ocupa, quedaría adyacente a las aguas interiores que integran una bahía), que puede tener una extensión máxima de 12 millas marinas contadas desde la línea de base que se utilice para delimitar los espacios marítimos (en el supuesto de una bahía jurídica, a partir de la línea de cierre); en el mar territorial el Estado ribereño ejerce su soberanía, limitada en materia de navegación por el derecho de paso inocente que el Derecho Internacional reconoce a los buques extranjeros que naveguen por el mar territorial de cualquier Estado. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar. (Vid. artículos 2 y 3 de la Convención de 1982). Por otro lado, la Z.E.E. es el área adyacente al mar territorial, cuya extensión no puede ser superior a las 200 millas marinas contadas desde la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial y sobre la cual, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y subsuelo del mar... (vid. los artículos 56 y 57 de la Convención de 1982).

Por otro lado, en materia de delimitación, cabe señalar que al utilizarse como cierre de las bahías en términos jurídicos el trazado de una línea recta (entre las dos líneas de bajamar) cuya longitud no debe ser superior a 24 millas marinas, se plantea la necesidad de diferenciar el trazado de dicha línea del sistema de delimitación mediante líneas de base rectas (cuyos requisitos se enumeran en el artículo 7 de la Convención de 1982), sistema que ha sido excluido expresamente del ámbito de aplicación del citado artículo 10, según lo dispuesto en su párrafo 6.

Al no compartir la opinión de quienes piensan que el análisis de la normativa internacional de las bahías tiene poca trascendencia en la delimitación de las costas españolas y, por lo tanto, en la determinación del régimen jurídico aplicable a las aguas encerradas en las bahías, vamos a analizar las alegaciones e intereses del Estado español en la controversia hispano-británica sobre las aguas de la Bahía de Algeciras adyacentes al Peñón de Gibraltar, en el contexto de las interminables negociaciones para reintegrar esta colonia al territorio español. Asimismo, en el correspondiente capítulo haremos un análisis de las competencias exclusivas del Estado y de la Comunidad Autónoma Andaluza en materia de pesca, navegación, entrada en puerto, protección del medio ambiente marino y actividades de investigación científica-marina en las aguas de la Bahía.

Por último, tras haber realizado un análisis de los procedimientos de solución de controversias en la materia que nos ocupa, y para diferenciar el concepto jurídico de bahía de otros términos, hemos elegido las aguas de Cádiz bajo el interrogante de... ¿golfo o bahía?, ya que en este supuesto, según qué línea de cierre de la bahía se utilice, nos vamos a encontrar con la Bahía de Cádiz en términos jurídicos (si cumple los requisitos del artículo 10) o con el Golfo de Cádiz (si éste no cumple los requisitos de la longitud máxima de la línea de cierre y de la regla del semicírculo).

No obstante, siguiendo la metodología del Derecho propuesta por CASANOVAS Y LA ROSA², vamos a determinar, en primer lugar, las normas convencionales que codifican el Derecho Internacional consuetudinario existente sobre la materia objeto de estudio, ya que al ser el Derecho del Mar una de las ramas más antiguas del Derecho Internacional, sus normas se han regido casi exclusivamente por la costumbre y los usos internacionales. Nos remontamos, por lo tanto, a comienzos del siglo XX, cuando se iniciaron los intentos por positivizar esta normativa de carácter consuetudinario, por lo que analizaremos la vinculación existente entre la evolución del Derecho del Mar y los intentos de su codificación.

² Para este autor, "la metodología del Derecho debería comprender tanto los métodos utilizados para determinar la existencia de normas internacionales, como para precisar su interpretación y sistematización e, incluso, para proceder a su aplicación a un caso concreto...". En relación con las bahías llamadas "históricas" y las bahías internacionales, según lo señalado anteriormente, podemos advertir en palabras de CASANOVAS Y LA ROSA, que "... la función de aplicación, lejos de consistir en una operación mecánica complementaria a la localización e interpretación de las normas, adopta caracteres creativos cuando se da una laguna del Derecho o deba procederse a una aplicación simultánea de diversas disposiciones. Entonces se plantean los problemas de la función creadora de la jurisprudencia y del valor de la analogía para la solución de los problemas jurídicos concretos". Vid. CASANOVAS Y LA ROSA, O.: "La vuelta a la teoría" en *Hacia un Nuevo Orden Internacional y Europeo. Estudios en Homenaje al profesor D. Manuel Díez de Velasco*, Madrid, 1993, pp. 183-184. Respecto a esto último, vid. también lo señalado por PIÑOL I RULL, J.: "La categorización de la Ciencia del Derecho como conocimiento preteórico: consecuencias para el profesor de Derecho Internacional Público" en *Hacia un Nuevo Orden Internacional y Europeo...*, *op. cit. supra*, pp. 592-595.

La Codificación del Derecho Internacional del Mar

En el presente capítulo haremos una breve referencia a la tarea codificadora desarrollada en el seno de las dos grandes Organizaciones Internacionales del siglo XX: la Sociedad de Naciones y la Organización de las Naciones Unidas, ya que los proyectos codificadores elaborados a finales del siglo pasado serán analizados en los capítulos sucesivos, al hacer un estudio detallado del concepto, la delimitación y el régimen jurídico de las bahías.

Por lo tanto, limitaremos aquí el objeto de nuestro estudio a las Conferencias de Codificación celebradas en el siglo XX y a los textos convencionales adoptados tras las mismas, que configuran el actual ordenamiento jurídico internacional de las bahías.

I.1. LA OBRA REALIZADA POR LA SOCIEDAD DE NACIONES.

LA CONFERENCIA DE CODIFICACIÓN DE LA HAYA DE 1930

La Conferencia Internacional para la Codificación del Derecho del Mar, celebrada en La Haya desde el 13 de marzo al 12 de abril de 1930, fue la primera Conferencia Internacional convocada específicamente para dicho propósito.

Si nos centramos en el objeto de nuestro estudio, esto es, la regulación internacional de las bahías, es necesario destacar la labor desarrollada por el Comité de Expertos en el seno de esta Conferencia, aunque no se llegara a adoptar ningún acuerdo al respecto, ya que el resultado final de la Conferencia de 1930 fue la imposibilidad de adoptar un convenio regulador³: no fue posible determinar la extensión

³ El día 22 de septiembre de 1924, la Asamblea de la Sociedad de Naciones, en su quinta sesión, adoptó una resolución en la que pedía al Consejo convocar un Comité de Expertos encargado de elaborar una lista de temas de derecho internacional susceptibles de obtener un gran asentimiento internacional. En este sentido, el Comité envió a los Gobiernos un cuestionario sobre siete temas, entre ellos, el relativo a las aguas territoriales (en términos actuales, este espacio marítimo se denomina mar territorial). Para analizar este tema en concreto se creó un subcomité que llevaría su nombre y estaba integrado por los siguientes relatores: Dr. Walther Schücking (Alemania), Dr. Barbosa de Magalbaes (Portugal) y George Wickersham (EE.UU.). Con fecha 29 de enero de 1926, el Comité de Expertos presentó a varios Gobiernos un borrador, cuyo proyecto de artículo 4, en su forma enmendada, regulaba las bahías del siguiente modo: *"In the case of bays which are bordered by the territory of a single State, the territorial sea shall follow the sinuosities of the coast, except that it shall be measured from a straight line drawn across the bay at the part nearest to the opening towards the sea where the distance between the two shores of the bay is ten marine miles, unless a greater distance has been established by continuous and immemorial usage. The waters of such bays are to be assimilated to internal waters. In the case of bays which are bordered by the territory of two or more States, the territorial sea shall follow the sinuosities of the coast"*. Este artículo

máxima del mar territorial⁴; tampoco se definió qué debía entenderse por bahía ni cuál era el régimen jurídico aplicable a sus aguas; lo mismo sucedió con el tema de las bahías llamadas “históricas”, poniendo, en consecuencia, de manifiesto la presencia de posturas y prácticas enfrentadas con anterioridad a la celebración de la Conferencia de 1930⁵.

I.2. LA OBRA REALIZADA POR LAS NACIONES UNIDAS

Dos décadas después del primer fracaso codificador, la Asamblea General (AG) de las Naciones Unidas, con motivo del inicio de sus trabajos, propuso a la Comisión de Derecho Internacional (en adelante, C.D.I.) un estudio sobre el régimen aplicable al mar territorial⁶. Siguiendo la recomendación de la AG contenida en su resolución 374 (IV) de 6 de diciembre de 1950, la C.D.I. decidió iniciar esta

preveía entonces dos supuestos: a) bahías cuyas costas pertenecen a un sólo Estado, en el que el mar territorial se mediría teniendo en cuenta las sinuosidades de la costa, aunque señalando, también, la posibilidad de establecer una línea de cierre con una longitud máxima de 10 millas marinas (el texto originario señalaba 12 millas marinas) y, b) bahías cuyas costas están bañadas por las aguas de dos o más Estados, supuesto para el que no se preveía el sistema de cierre de la bahía. Además, en el primer supuesto se estableció como excepción a la distancia máxima permitida para el cierre de la bahía, la existencia de consideraciones de carácter histórico, según se deduce de la expresión “*continuous and immemorial usage*”. En el primer supuesto, el agua comprendida en la bahía quedaba asimilada a la categoría de aguas interiores, mientras que en el segundo supuesto no se hacía referencia a la categoría de las aguas, al no quedar éstas encerradas por una línea de cierre. Por último, el 27 de septiembre de 1927, en su octava sesión, la Asamblea adoptó una resolución en la que se sometía a examen de la Conferencia tres temas, uno de ellos el relativo a las aguas territoriales, con el objeto de su codificación. Como resultado final de su labor, una vez recibida la respuesta de los Gobiernos y habiéndose tenido en cuenta la base de discusión nº 7, basada en el Convenio de 6 de mayo de 1882, sobre las Pesquerías del Mar del Norte, según la cual: “*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*”, ésta (que no señalaba qué debía entenderse por bahía ni hacía referencia a las bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados), no se incluyó en la agenda de la Conferencia. Por el contrario, sí se incluyó la base de discusión nº 8, referente a las bahías históricas, lo que despertó la crítica de todos aquellos Gobiernos que entendieron que no se podía hacer un análisis de este tema sin antes haberse debatido el de las bahías en general. Cabe señalar, no obstante, que las observaciones presentadas por el segundo subcomité sobre la materia objeto de estudio sí fueron incluidas en el Acta Final de la Conferencia, advirtiéndose la diferencia de opiniones entre aquellas delegaciones que señalaban como límite máximo para el cierre de la bahía una distancia de 10 millas marinas y las que fijaban un límite máximo de 6 millas, a partir del cual se mediría la anchura del hoy llamado mar territorial. Para un estudio más detallado de la Conferencia de La Haya de 1930, vid. la obra de STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, The Hague, 1963, pp. 202-211. Sobre el cuestionario nº 2 de la lista general enviada a los Gobiernos sobre temas relativos al Derecho Internacional Marítimo, vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, vol. I, Universidad de Alcalá de Henares, Madrid, 1983, pp. 21-22 y 91.

⁴ La importancia por determinar la extensión máxima del mar territorial en esta materia se fundamenta en el hecho de que, tradicionalmente, dicho criterio ha sido utilizado como determinante del sistema de cierre de las bahías. Por lo tanto, su análisis se hará detalladamente en el capítulo correspondiente a la delimitación de las bahías.

⁵ Vid. el Acta Final de la Conferencia e informe anexo en Sociedad de Naciones, *Actes de la Conférence pour la codification du droit international*, I, 1930, pp. 123 y 164.

⁶ La C.D.I. es el órgano técnico codificador creado por la AG mediante una resolución de 21 de noviembre de 1947, en respuesta al artículo 13 de la Carta de San Francisco, cuyo párrafo 1º señala: “La Asamblea General promoverá estudios y hará recomendaciones para los siguientes fines: a) fomentar la cooperación internacional en el campo político e impulsar el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación...”. Un estudio detallado sobre la labor desarrollada por esta Comisión se puede ver en la obra de STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, op. cit., pp. 213-225.

labor en su reunión de 1951, siendo nombrado como relator especial el holandés J. P. A. FRANCOIS⁷.

La C.D.I. culminó su labor en 1956, transmitiendo a la AG un proyecto único articulado de sesenta y tres artículos que sirvieron como base de trabajo para la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De este modo, como consecuencia de la recomendación adoptada por la C.D.I. en su octava sesión y presentada a la AG, ésta adoptó la resolución 1105 (XI) de 21 de febrero de 1957, por la que convocaba una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios encargada de examinar el Derecho del Mar.

I.2.a. Las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960

La I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se celebró en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958. En ella participaron ochenta y cinco Estados, y tuvo una gran trascendencia en el proceso de codificación y desarrollo progresivo del Derecho Internacional del Mar.

Esta primera Conferencia debía plasmar el resultado de sus trabajos en uno o más Convenios Internacionales o en aquellos instrumentos que estimase adecuados, por lo que el conjunto de artículos presentado por la C.D.I., al ser repartido entre cuatro comisiones de trabajo, dio lugar a la elaboración de cuatro convenios y no a un cuerpo jurídico único que se convirtiera en plasmación de la práctica general de los Estados⁸.

De este modo, tras las deliberaciones que tuvieron lugar en el seno de la Conferencia, se adoptaron y se abrieron a la firma cuatro Convenios, entre ellos, el

⁷ Según el informe presentado por FRANCOIS, la C.D.I., en relación con la línea de cierre de las bahías, señaló lo siguiente: "In the case of the bays the coasts of which belong to a single State, the belt of the territorial sea 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". En el curso de la discusión sobre las bahías, el problema de la relación entre la longitud de la línea de cierre de la bahía y la anchura del mar territorial fue debatido. En este sentido, vid. la relación de preguntas y respuestas planteadas en el segundo informe de la C.D.I. en STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, op. cit., pp. 218-219. A lo largo de las sesiones de la Comisión, el relator especial fue presentando una serie de proyectos de artículos que establecían la normativa internacional sobre las bahías, en los que la longitud máxima del cierre de la bahía fue variando desde una distancia de 10 millas marinas (en la sexta sesión de la Comisión, 1954) hasta las 25 millas (un año después, en la sesión de 1955). Por último, el proyecto de artículo 7 adoptado en la última sesión de 1956, señalaba lo siguiente: "1. For the purpose of this article, a bay is a well-marked indentation whose penetration is in such proportion to the width of its mouth as to contain land-locked waters and constitute more than a mere curvature of the coast. An indentation shall not, however, be regarded as a bay unless its area is as large as or larger than, that of a semi-circle drawn on the mouth of that indentation. If a bay has more than one mouth, this semi-circle shall be drawn on a line as long as the sum total of the length of the different mouths. Island within a bay shall be included as if they were part of the water area of the bay. 2. The waters within a bay, the coasts of which belong to a single State, shall be considered internal waters if the line drawn across the mouth does not exceed fifteen miles measured from the low water line. 3. Where the mouth of the bay exceeds fifteen miles, a closing line of such length shall be drawn within the bay. When different lines of such length can be drawn that line shall be chosen which encloses the maximum water area within the bay. 4. The foregoing provisions shall not apply to so-called historic bays or in any cases where the straight baseline system provided for in Article 5 is applied". En este proyecto de artículo se estableció por primera vez el concepto jurídico de bahía, así como el límite máximo para el cierre de la misma, que en esta ocasión no podía ser superior a 15 millas marinas.

⁸ Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., pp. 30-31.

Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de 27 de abril de 1958, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964⁹. A partir de ahora, cuando mencionemos el Convenio de Ginebra de 1958, estaremos haciendo referencia al de Mar Territorial y Zona Contigua, por ser el que contiene la normativa internacional sobre las bahías, regulación a la que no se dedicó mucho tiempo en el seno de esta I Conferencia, aunque se alcanzara un gran logro al respecto: adoptar un acuerdo sobre la longitud máxima de la línea de cierre de la bahía¹⁰.

No obstante, el problema que mayor atención recibió en la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sobre la materia que nos ocupa fue el de las bahías llamadas “históricas”¹¹; como consecuencia de esta preocupación, la Conferencia adoptó el 27 de abril de 1958 la siguiente resolución:

“...Considerando que la C.D.I. no ha tratado del régimen de las aguas históricas, inclusive las bahías históricas.

Reconociendo la importancia del estatuto jurídico de esos espacios marítimos.

Ruega a la Asamblea General de las Naciones Unidas, adopte disposiciones para el estudio del régimen jurídico de las aguas históricas, inclusive las bahías históricas, y para comunicar los resultados de dicho estudio a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas”.

Efectivamente, en el proyecto de artículos elaborado por la C.D.I. no figuraba ninguna referencia sobre las denominadas aguas históricas; incluso el artículo 7 del proyecto, dedicado a las bahías, excluía a las denominadas bahías históricas del ámbito de aplicación de las reglas generales que habían sido redactadas para las bahías ordinarias.

Así, al debatirse el tema de las bahías históricas en la Conferencia de 1958, se abrió paso un proyecto de resolución patrocinado por la India y Panamá que, tras ser revisado, fue aprobado por amplia mayoría tanto en la Comisión como en el Pleno de la Conferencia, convirtiéndose en la Resolución VII de su Acta Final¹² que, en esencia, postergaba el tema a la espera de que fuese estudiado detenidamente por la Secretaría General de las Naciones Unidas y comunicado, posteriormente, a los Estados miembros¹³.

Con el deseo de resolver algunas de las cuestiones importantes que habían quedado pendientes en la I Conferencia, como la delimitación del mar territorial y el establecimiento de los límites de pesquerías, la AG de las Naciones Unidas convocó una II

⁹ Los otros tres Convenios adoptados fueron: el Convenio sobre el Alta Mar, que fue el primero en entrar en vigor, el 30 de septiembre de 1962; seguido por el Convenio sobre la Plataforma Continental, el 10 de junio de 1964 y el Convenio sobre la Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Alta Mar, último en entrar en vigor, el 20 de marzo de 1966. España se adhirió a los cuatro Convenios el 25 de febrero de 1971, entrando en vigor el 27 de marzo de 1971. (Vid. *BOE* de 24, 25 y 27 de diciembre de 1971).

¹⁰ En este sentido, fue aprobada la propuesta conjunta de Bulgaria, Polonia y la antigua URSS, que establecía un límite máximo de 24 millas marinas, límite que se mantiene actualmente y que fue adoptado por 31 votos a favor y 27 en contra, con 13 abstenciones. Vid. un estudio más detallado sobre la Conferencia de Ginebra de 1958 en STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, *op. cit.*, pp. 225-230.

¹¹ La Secretaría General de las Naciones Unidas preparó, con vistas a la Conferencia de Ginebra de 1958, una interesante Memoria sobre las bahías históricas. *Doc. Of.*, 1958: I, Doc. preparatorio A/CONF. 13/1, p. 2.

¹² El Acta Final de esta I Conferencia y todos sus textos fueron abiertos a la firma el 29 de abril de 1958.

¹³ Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, Tomo I, décima edición, Madrid, 1994, p. 424.

Conferencia, que se celebró en Ginebra del 17 al 26 de abril de 1960 y resultó ser un gran fracaso¹⁴.

Una vez más, la falta de delimitación del mar territorial, esta vez junto a las reivindicaciones que fueron surgiendo tras el proceso de descolonización que supuso la independencia sobrevenida de un gran número de Estados en los años sesenta, así como los avances técnicos y las crecientes necesidades humanas impusieron, casi de inmediato, el inicio de un amplio proceso de revisión del Derecho convencional establecido en 1958.

1.2.b. La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La “Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional” (en adelante, Comisión de los Fondos Marinos) fue creada por la AG mediante su resolución 2467 A (XXIII), de 21 de diciembre de 1968, como un órgano de naturaleza política, dependiente de la misma e integrado por delegados de los Estados, cuya principal función fue la preparación de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁵. La apertura de esta III Conferencia se fijó para 1973 por las resoluciones 2750 (XXV), de 17 de diciembre de 1970 y 3029 A (XXVII), de 18 de diciembre de 1972, de la AG.

Si comparamos el procedimiento de celebración de esta III Conferencia con las dos anteriores celebradas en Ginebra, advertimos la quiebra del procedimiento habitual del recurso previo a la labor técnica codificadora de la C.D.I.¹⁶. En esta última

¹⁴ En esta II Conferencia participaron ochenta y ocho Estados, que fueron incapaces de alcanzar un acuerdo. Efectivamente, por falta de un sólo voto no se alcanzó la mayoría de dos tercios requerida para la adopción de una fórmula de transacción que constaba de los siguientes elementos: a) un límite máximo de 6 millas para el mar territorial; b) una zona de 6 millas contiguas a dicho mar, en la que el Estado ribereño podría regular la pesca, aunque respetando durante diez años los derechos históricos de otros Estados y; c) el reconocimiento para ciertos Estados ribereños de un derecho preferente de pesca en cualquier zona de alta mar adyacente a su zona de pesca. En esta ocasión, sólo se hizo referencia al respeto de los derechos históricos de terceros Estados, aunque de forma temporal, por diez años, y limitado a los derechos de pesca en la zona contigua al mar territorial de los Estados ribereños.

¹⁵ Un estudio detallado de esta III Conferencia, así como del proceso de elaboración de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, puede encontrarse, entre otras, en las siguientes obras: *Cuadernos de Documentación. III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Oficina de Información Diplomática, Madrid, 1978; de YTURRIAGA BARBERAN, J. A.: 1) *Ambitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Secretaría General Técnica, Madrid, 1993 y 2) *Ambitos de jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Secretaría General Técnica, Madrid, 1996; CUENCA ANAYA, J.: “Antecedentes y preparación de la Conferencia sobre el Derecho del Mar” en *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, I, primera parte, Madrid, 1974, pp. 26-67; PASTOR RIDRUEJO, J. A.: *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, sexta edición, Madrid, 1996, pp. 358-368; AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., pp. 35-40; RODRIGUEZ CARRION, A. J.: *Lecciones de Derecho Internacional Público*, cuarta edición, Madrid, 1998, pp. 463-465; GONZALEZ CAMPOS, J. D.; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. y ANDRÉS SAENZ DE SANTA MARÍA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional Público*, sexta edición, Madrid, 1998, pp. 598-600; *United Nations Legal Order*, Volume 2, The American Society of International Law, USA, 1995, pp. 685-701. Por lo tanto, este epígrafe se limitará a analizar los datos más importantes relativos a la codificación de las normas que afecten a la regulación de las bahías.

¹⁶ La Comisión preparatoria de la III Conferencia se dividió en tres Subcomisiones. El mandato de las distintas Subcomisiones se distribuyó de la siguiente manera: los fondos marinos para la Primera; la preservación del medio marino y la investigación científica para la Tercera y; el resto para la Segunda (es decir, alta mar, plataforma continental, mar territorial, estrechos, zona contigua, pesca y conservación de los recursos, etc.).

Conferencia, las delegaciones no trabajaron sobre un proyecto predefinido por una comisión de expertos, sino que las propuestas fueron elaboradas por dichas delegaciones.

Además, el carácter general que alcanzó el proceso codificador hizo muy compleja la labor negociadora¹⁷ y obligó a seguir adoptando procedimientos distintos de los tradicionales¹⁸. Finalmente, los trabajos de la III Conferencia concluyeron el 10 de diciembre de 1982, con la apertura a la firma en Montego Bay, Jamaica, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo texto fue adoptado mediante votación el 30 de abril de 1982¹⁹, entrando en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después del depósito del sexagésimo instrumento de ratificación por el Gobierno de Guyana²⁰, según lo dispuesto en su artículo 308, párrafo 1.

España firmó la Convención de Jamaica el 4 de diciembre de 1984, previa autorización del Consejo de Ministros, de 28 de noviembre de ese mismo año, haciendo una serie de declaraciones interpretativas, pero sin violentar la prohibición general prevista en el artículo 309 de la Convención de formular reservas y excepciones a la misma²¹. Posteriormente ha sido ratificada por Instrumento de 20 de diciembre de 1996²², ejerciendo una vez más la facultad de formular declaraciones.

Si comparamos el artículo 7 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua con el artículo 10 de la Convención de 1982, observamos que éste último apenas modifica el anterior en relación con la normativa internacional de las bahías. Por este motivo y según lo dispuesto en el artículo 311 de la

¹⁷ En 1968, año en el que se adoptó la citada resolución 2467 A (XXIII), los Estados Unidos y la antigua URSS, así como sus respectivos aliados de la OTAN y del Pacto de Varsovia, llegaron a un acuerdo sobre la celebración de una Conferencia, reducida a tres temas: 1. Fijación en 12 millas de la anchura del mar territorial; 2. Consagración de la libertad de navegación y sobrevuelo por los estrechos internacionales; 3. Reconocimiento al Estado ribereño de ciertos derechos preferenciales de pesca en las aguas adyacentes a su mar territorial. No obstante, tras una encuesta realizada a los Estados miembros de la ONU, éstos se pronunciaron por la celebración de una conferencia que analizara toda la problemática del Derecho del Mar, quedando en minoría la tesis ruso-americana de celebrar una conferencia con temario reducido.

¹⁸ Como novedad es necesario destacar, por un lado, la negociación por acuerdo global, conocida como *package deal*, que exigía una negociación conjunta de grupos de problemas, que buscaban una acomodación de los distintos intereses en presencia, mediante el sistema de contrapartidas recíprocas; por otro lado, cabe señalar la sustitución del procedimiento de adopción del texto de un tratado en una Conferencia Internacional mediante el voto mayoritario de dos tercios de los Estados presentes y votantes (según lo dispuesto en el artículo 9, párrafo 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969), por el método del consenso como vía técnica de adopción de decisiones. De este modo, el procedimiento adoptado en la III Conferencia exigía que las cuestiones de fondo o sustantivas fuesen adoptadas por consenso, no pudiéndose recurrir a la votación hasta haber agotado todas las vías posibles para alcanzarlo. Al final, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 fue adoptada por votación, aunque fue negociada toda ella mediante consenso en el seno de la III Conferencia.

¹⁹ La Convención de 1982 consiguió 130 votos a favor, 4 en contra (los de Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela) y 17 abstenciones (además de España se abstuvieron Bélgica, Bielorrusia, Bulgaria, Checoslovaquia, República Democrática Alemana, República Federal de Alemania, Italia, Luxemburgo, Mongolia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Tailandia, Ucrania, Hungría y Unión Soviética).

²⁰ Vid. *International Legal Materials*, vol. XXXIII, 1994, p. 309.

²¹ En relación con las declaraciones interpretativas realizadas por España, vid. la obra de RIQUFLME CORTA-DO, R.: *España ante la Convención sobre el Derecho del Mar. Las Declaraciones formuladas*, Universidad de Murcia, 1990.

²² Vid. *BOE* de 14 de febrero de 1997, nº 39, pp. 4966 y ss.

Convención de 1982²³, en el presente estudio nos limitaremos a analizar esta última Convención, en cuyas disposiciones podemos encontrar:

a) normas que recogen una práctica generalmente aceptada como derecho por los Estados y cuya validez es independiente del hecho de que los Estados ratifiquen o se adhieran a la Convención. En este tipo se incluyen, por ejemplo, las normas que determinan la naturaleza jurídica de las aguas comprendidas en el interior de una bahía como aguas interiores. Son normas de Derecho Internacional consuetudinario que no se apartan de la codificación realizada por el Convenio de Ginebra de 1958 y;

b) normas que dependen, según dispone el artículo 308 de la Convención, de que ésta haya entrado o no en vigor y con respecto a los Estados parte²⁴. Esto es válido para instituciones tan novedosas como las relativas al arreglo pacífico de controversias referentes a bahías, según será analizado en el capítulo correspondiente.

²³ El párrafo 1 del artículo 311 señala lo siguiente: “Esta Convención prevalecerá, en las relaciones entre los Estados Partes, sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958”.

²⁴ Según señala el artículo 2, párrafo 1. g) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, a la que España se adhirió el 16 de mayo de 1972, “se entiende por *parte* un Estado que ha consentido en obligarse por el Tratado y con respecto al cual el tratado está en vigor”. Por lo tanto, se entiende por Estado parte el Estado que ha firmado y ratificado el Convenio o se ha adherido a él con posterioridad y con respecto al cual el Tratado está en vigor.

Concepto de Bahía

El término bahía se utiliza de forma imprecisa, pues a veces se aplica a grandes extensiones de mar, como equivalente a golfo, y otras se refiere a extensiones limitadas o restringidas²⁵, siendo ésta la posición española. Jurídicamente, la bahía representa una abertura o entrada del mar en la costa, de dimensiones pequeñas²⁶.

En relación con esta materia, fue precisamente la definición de bahía el problema más serio que tuvieron que afrontar los juristas, técnicos y diplomáticos en el pasado, por lo que el Derecho Internacional no ha podido determinar, sino hasta una época relativamente reciente, los criterios básicos para que una bahía pueda ser calificada jurídicamente como tal²⁷.

²⁵ En este sentido, ROUSSEAU ha señalado que, tradicionalmente, el Derecho Internacional ha distinguido tres clases de bahías: a) Bahías de escasa abertura, cuando ésta no exceda de diez millas; b) Bahías de gran abertura, cuando exceda de diez millas (ej. : los “Golfos” -el entrecomillado es nuestro- de Génova, de Tarento y de Tonkín, entre otros, y c) “Golfos o bahías históricas” -el entrecomillado también es nuestro-, consideradas nacionales a causa de un uso continuo, indiscutido y secular. En esta última categoría, ROUSSEAU hacía referencia a su estatuto jurídico, considerándolas como aguas interiores, pero no daba una definición ni advertía la diferencia existente entre bahías y golfos. Como ejemplo de éstos cita la Bahía de Cancale o de Granville, en Francia; el Canal de Bristol y el Firth of Clyde, en Gran Bretaña; las Bahías de Chesapeake y de Delaware, en los Estados Unidos de América. Vid. ROUSSEAU, Ch.: *Derecho Internacional Público*, tercera edición, Barcelona, 1966, pp. 451-452.

²⁶ CERVIERA PERY, J.: *El Derecho del Mar. Evolución, contenido, perspectivas. (De las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*, Madrid, 1992, p. 79. Según puso de manifiesto la Secretaría de las Naciones Unidas: “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 distingo 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. el documento A/CONF.13/1, sobre las bahías históricas, en *CNUDM, vol. I: Documentos preparatorios*, p. 2. Sobre la definición geográfica de bahía y golfo, vid. GARZA RAMIREZ, M. I.: *El Golfo de California, mar nacional*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1976, pp. 116-118, donde señala que en cuanto a la distinción entre golfo y bahía, las denominaciones geográficas no tienen ninguna importancia en esta materia (lo interesante para el Derecho Internacional Público es el concepto jurídico de bahía, aunque éste no coincida con las distintas denominaciones geográficas nacionales). Otros conceptos geográficos sobre lo que ha de entenderse por bahía y por golfo se pueden leer en BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays in International Law*, Institute for International Law of the University of Utrecht, Series A, Modern International Law, number 1, A. W. Sythoff-Lyden, 1964, pp. 16-18.

²⁷ Como señala DIEZ DE VELASCO, de todos los fenómenos geográficos que quedan comprendidos dentro de la categoría de las aguas interiores, el que más problemas plantea en cuanto a su concepto y delimitación es el de las

La preocupación por definir jurídicamente una bahía se ha puesto de manifiesto desde el comienzo del proceso codificador. Así, en la Conferencia de La Haya de 1930 se propusieron una serie de sistemas técnicos cuya finalidad fue distinguir las bahías de las escotaduras de poca profundidad; todos ellos coincidieron en la aplicación de un doble criterio, según el cual, la definición de bahía vendría dada por una relación entre la superficie de las aguas encerradas y la línea de cierre trazada²⁸.

No obstante, no se consiguió avanzar en esta materia, de manera que tras veinte años, el relator especial de la C.D.I. se encontró en la misma situación²⁹. En esta ocasión se convocó un Comité de Expertos en cuestiones técnicas, que al adoptar sus conclusiones recibió el apoyo casi unánime tanto de los miembros de la Comisión como de los Estados³⁰.

bahías. DIEZ DE VELASCO diferencia las bahías de los golfos, pues, según manifiesta: “se entiende por bahía una penetración o hendidura del mar en la costa que tenga limitada extensión; y por golfo, una penetración o hendidura de mucha mayor extensión. Sin embargo, la tradición geográfica no ha respetado este matiz y ambos términos se utilizan indistintamente y hasta se invierte su significado.... Lo más conveniente sería utilizar el nombre corriente que la tradición ha dado a determinados accidentes geográficos, aunque se tienda al uso genérico del término bahía, usado tradicionalmente por el Derecho Internacional”. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, undécima edición, Madrid, 1997, p. 380.

²⁸ En la Conferencia de La Haya, algunas delegaciones expresaron sus puntos de vista en relación con el concepto jurídico de bahía. En este sentido, la delegación británica señaló lo siguiente: “*For the purpose of the determining whether the waters of any particular bay are or are not part of the the national waters of the coastal State, regard shall always be had to the configuration of the bay, that is to say, the shape and degree of enclosure of the area of water therein, with special reference to the extent to which it penetrates into the land*”. Por otro lado, la delegación norteamericana señaló: “*Subject to the provisions of Article... with reference to bays and other bodies of water which have been under the jurisdiction of the coastal State, in the case of a bay or estuary the coasts of which belong to a single State, or to two or more States which have agreed upon a division of the waters thereof, the determination of the status of the waters of the bay or estuary, as interior waters or high sea, shall be made in the following manner: 1. On a chart or map a straight line not to exceed ten nautical miles in length shall be drawn across the bay or estuary as follows: the line shall be drawn between two headlands does not exceed ten nautical miles; otherwise, the line shall be drawn through the point nearest to the entrance at which the width does not exceed ten nautical miles; 2. The envelope of all arcs of circles having a radius equal to one-fourth the length of the straight line across the bay or estuary shall then be drawn from all points on the coast of the mainland (at whatever line of sea level is adopted in the charts of the coastal State) but such arcs of circles shall not be drawn around islands in connection with the process which is next described; 3. If the area enclosed within the straight line and the envelope of the arcs of circles exceeds the area of a semi-circle whose diameter is equal to one-half the length of the straight line across the bay or estuary inside of the straight line shall be regarded, for the purposes of this Convention, as interior waters; otherwise they shall not be so regarded*”. Otra definición del concepto jurídico de bahía fue introducido por la delegación francesa: “*Pour qu'une échancrure puisse être qualifiée baie, il faut que la surface comprise entre la courbe de la cote et sa corde soit égale ou supérieure à la surface du segment de cercle dont le centre est situé sur la perpendiculaire à la corde en son milieu, à une distance de la corde égale à la distance qui sépare ce point d'une extrémité de la courbe*”. De estos conceptos, BOUCHÉ¹⁷ dedujo que era un factor clave en la definición jurídica de bahía la relación existente entre la anchura de la entrada y la profundidad de la escotadura, aunque desafortunadamente, en la Conferencia de La Haya no se adoptó ningún criterio. Sobre las distintas propuestas presentadas, vid. BOUCHE, L. J.: *The regime of bays in International Law*, op. cit., pp. 18-19 y GIDEF, G.: *Le Droit International Public de la Mer. Les Temps de Paix. Tome III: La Mer Territoriale et la Zone Contiguë*, Paris, 1934, pp. 584-593.

²⁹ Vid. “Régimen del Mar Territorial. Informe de J. P. A. François” (A/CN.4/53), en *Anuario C.D.I.*, 1952, II, pp. 34-35.

³⁰ Respecto a la distinción entre una bahía y cualquier otra hendidura, el Comité de Expertos en cuestiones técnicas señaló: “*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. 3. Si des îles existent dans une baie, leurs superficies seront comprises dans la superficie totale de la baie*”. Punto II A) del Informe del Comité de Expertos sobre ciertas cuestiones de orden técnico relativas al Mar Territorial. Doc. A/CN.4/61/Add.1, en *Anuario C.D.I.*, 1954, II, p. 4.

El principal criterio técnico consistía en comparar la superficie de las aguas encerradas con el espacio comprendido por un semicírculo cuyo diámetro tuviera la longitud de una línea imaginaria trazada a la entrada de la supuesta bahía³¹. En esta línea, el Convenio de Ginebra de 1958 definía la bahía como “toda escotadura bien determinada, cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura”.

Tal definición, contenida en el artículo 7, párrafo 2 del Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, se refería únicamente a las bahías cuyas costas pertenecían a un solo Estado (artículo 7, párrafo 1).

Para los efectos de su medición, según señalaba el párrafo 3, “la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada³². Cuando debido a la existencia de islas una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura quedará comprendida en la superficie total de ésta, como si formara parte de ella”.

Según se deduce de una simple lectura del citado artículo 7, determinar qué debe entenderse por bahía para aplicarle un régimen jurídico concreto es una cuestión problemática, ya que el Convenio de Ginebra señala como elemento definitorio de la bahía, el trazado de una línea de demarcación entre las fajas de bajamar de los puntos naturales de entrada de la bahía, línea que no puede exceder de 24 millas para que las aguas encerradas puedan ser consideradas como interiores (artículo 7, párrafo 4). No obstante, esta regla general presenta excepciones: según señala el párrafo 6 del citado artículo, lo dispuesto en él no se aplicará a las llamadas bahías históricas ni a los supuestos en los que las bahías se delimiten mediante el sistema de LBR.

Como ya hemos señalado, si bien a partir de 1910 el máximo de la abertura fue considerado de diez millas³³, este límite fue aumentando considerablemente, hasta llegar a las 24 millas fijadas en el Convenio de Ginebra de 1958, el doble de la extensión máxi-

³¹ En el seno de la C.D.I., GARCIA AMADOR definió la bahía como una hendidura bien determinada cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca era tal que contenía aguas cercadas y constituía algo más que una simple inflexión de la costa. (A/CN.4/SR.3177, en *Anuario C.D.I.*, 1955, I, p. 206). En el debate posterior sobre el proyecto de artículo que definía jurídicamente una bahía, FITZMAURICE propuso que a esta noción geográfica de bahía propuesta por AMADOR se añadiese un criterio cuantificable, el del semicírculo. De este modo, según la definición jurídica de bahía contenida en el artículo 7 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, las bahías han quedado configuradas jurídicamente conforme a este doble criterio. Vid. SAURA ESTAPA, J.: *Límites del Mar Territorial. Cuadernos de Cátedra, nº 4, Derecho Internacional Público*, Barcelona, 1996, p. 110-111.

³² El Comité de redacción introdujo este párrafo, que fue aprobado por la Comisión y el Pleno, a raíz de la propuesta presentada por el Reino Unido en la Primera Comisión de la Conferencia de Ginebra (A/CONF.13/C.1/L.62). Vid. el Informe de la Primera Comisión, Doc. A/CONF.13/L.28/rev.1, en *CNUDM, vol. II: Sesiones Plenarias*, pp. 135 y 142.

³³ Vid. “Award of the Tribunal of Arbitration in the Question relating to the North Atlantic Coast Fisheries”, The Hague, September 7, 1910. *Reports of International Arbitral Awards, vol. XI*, p. 167.

ma prevista en la Convención de 1982 para determinar la anchura del mar territorial³⁴. Este límite de 24 millas, junto a otros dos requisitos serán los que determinen el concepto jurídico de bahía, concepto que diferenciaremos de aquel otro más amplio, en el que incluiremos todos aquellos supuestos que no cumplan los requisitos exigidos para ser considerados jurídicamente como tales, es decir, bahías en sentido estricto.

Por último, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 reproduce de forma íntegra, en su artículo 10, el texto del Convenio de Ginebra anteriormente visto.

En el presente capítulo analizaremos, en primer lugar, qué se entiende jurídicamente por bahía, diferenciando el concepto jurídico de bahía de aquel otro concepto amplio, que comprendería las bahías llamadas “históricas” y los golfos o bahías internacionales. Según hemos señalado, los textos convencionales de 1958 y 1982 se refieren exclusivamente a bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado, excluyendo de su ámbito de aplicación, en consecuencia, los golfos o bahías internacionales y las bahías llamadas “históricas”, que constituirán excepciones, no sólo en relación con su delimitación, sino también, con el régimen jurídico aplicable³⁵.

Teniendo en cuenta que el artículo 10 de la Convención de Jamaica no introduce ninguna modificación en relación con el contenido del artículo 7 del Convenio de Ginebra de 1958 y que la redacción de ambos preceptos es muy parecida, el análisis que a continuación realizamos del concepto jurídico de bahía se hará partiendo del citado artículo 10, según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 311 de la Convención de 1982, sobre la relación de ésta con otras convenciones y acuerdos internacionales.

II.1. CONCEPTO JURÍDICO

Para LACLETA MUÑOZ, si bien en un pasado existió unanimidad suficiente, teórica y práctica, en cuanto a la consideración jurídica de las aguas de una bahía como interiores, ésto no fue así en relación con la determinación de las condiciones que debía cumplir una bahía para ser calificada jurídicamente como tal³⁶. En contra de esta opinión, compartimos las palabras de SAURA ESTAPA, quien considera que la discusión sobre la naturaleza jurídica de las aguas encerradas en una bahía está íntimamente ligada a la cuestión de su concepto jurídico. De este modo, señala que “si bien hoy en día

³⁴ Este tema será analizado en el capítulo correspondiente a la delimitación de las bahías, concretamente, en su evolución jurídica.

³⁵ En el presente estudio, al igual que hiciese el profesor Díez de Velasco, advertimos la distinción existente entre bahías en términos jurídicos y golfos; éstos quedarían incluidos en un concepto amplio, al no reunir los tres requisitos exigidos para ser considerados bahías en sentido jurídico. Como señala *The International Law Dictionary* (Oxford, 1987), “bay is a well-marked indentation in the coast which constitutes more than a mere curvature of the coast and deserves the status of internal waters. Customary international law does not offer any clear criteria indicating when an indentation may be recognized as a legal bay or what the maximum length of its closing line should be. Although the term “gulf” usually refers to a larger ocean inlet than a bay, in state practice the two terms are sometimes used interchangeably...”.

³⁶ Vid. LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”, *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, I, Primera Parte, Madrid, 1974, p. 218.

no cabe ninguna duda de que dichas aguas constituyen aguas interiores, y de que, en consecuencia, la línea de cierre sirve como punto de partida para medir la anchura del mar territorial..., este convencimiento no siempre ha existido³⁷.

Atendiendo al artículo 10 de la Convención de Jamaica de 1982, son tres los requisitos que deben ser tenidos en cuenta para precisar si una determinada escotadura de la costa constituye o no una bahía, al efecto de que sus aguas puedan ser consideradas aguas interiores. Estos tres requisitos han de cumplirse de forma simultánea y son los siguientes³⁸:

- a) anchura de la boca de entrada (abra): artículo 10, párrafos 4 y 5.
- b) superficie de las aguas encerradas (regla del semicírculo): artículo 10, párrafo 2 y 3.
- c) pertenencia de toda la orilla a un mismo Estado soberano: artículo 10, párrafo 1.

II.1.a. Anchura del abra

Este primer requisito es el que ha recibido un mayor estudio y más prolongada atención por parte de los especialistas en la materia³⁹.

Históricamente han sido consideradas como aguas interiores las aguas de aquellas bahías cuya entrada tuviese una anchura igual o inferior al doble de la establecida por el Estado ribereño para fijar la extensión de su mar territorial. En este sentido, es evidente la vinculación existente, en el caso de las llamadas bahías jurídicas, entre la anchura del mar territorial y la consideración jurídica de sus aguas encerradas como aguas interiores.

No obstante, teniendo en cuenta que hasta la Convención de 1982 no fue posible acordar la extensión máxima del mar territorial⁴⁰, las reivindicaciones de los Estados en este sentido han ido variando, debido, sobre todo, a que la práctica de éstos no ha sido uniforme.

Este hecho motivó la tendencia a buscar una regla específica que, prescindiendo de la anchura del mar territorial, permitiese definir de manera uniforme el estatuto correspondiente a cualquier bahía. Según señala LACLETA, la regla pudo haber sido (en una

³⁷ SAURA ESTAPA, J.: *Límites del Mar Territorial...*, op. cit. supra, p. 112. En este sentido, BOUCHEZ se planteó lo siguiente: "The question must be asked whether every bay in the legal sense falls under the sovereignty of the coastal State. The answer must be in the negative in order to prevent that the sphere of operation of the principle of the freedom of the seas would be seriously limited. If so, the questions arise: which further conditions must be stipulated, and what the nature and scope of these conditions might be. Here it is relevant to distinguish between further conditions of a general nature and those of a special character resulting from specific circumstances. In other words, the problem is whether the sovereignty over bays is governed by generally applicable rules or whether the determination of sovereignty over every bay requires separate consideration. In order to find a solution to such problems it will be helpful to examine the relation between the particular and general situation in international law". Vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit. supra, p. 23.

³⁸ SOLIS GUILLEN se refiere a estos tres requisitos como "los tres criterios básicos a tomar en cuenta en la definición jurídica de una bahía, con mira a considerarla agua interior de un Estado". Vid. su obra *Derecho Océánico*, México, 1987, pp. 67-69.

³⁹ Nos remitimos, una vez más, a la evolución jurídica del Capítulo III dedicado a la delimitación de las bahías.

⁴⁰ Según establece el artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención".

primera época) la de 10 millas marinas de extensión de la línea de cierre de la bahía, defendida por un buen número de autores e invocada, por ejemplo, por los Estados Unidos de América en el asunto de las Pesquerías del Atlántico Norte⁴¹.

Muchos fueron los países que se adhirieron a la regla de las 10 millas, considerada derecho consuetudinario hasta la Conferencia de La Haya de 1930. No obstante, el camino de su ampliación estaba emprendido, de modo que, en el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas, el Tribunal Internacional de Justicia (T.I.J.) estimó en su sentencia de 18 de diciembre de 1951, que la mencionada regla no constituía una norma del Derecho Internacional vigente⁴².

LACLETA considera que esta regla, según la cual la anchura del abra de la bahía, fijada en relación con la extensión máxima del mar territorial, determinaría el carácter de sus aguas, puede considerarse como norma consuetudinaria de Derecho Internacional, a reserva de ser impugnada, en cada caso concreto, por los Estados que con anterioridad a 1982 no reconociesen la anchura fijada por el Estado ribereño para su mar territorial⁴³. Sin embargo, tras la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, dicha posibilidad de impugnación no tiene sentido, debido al carácter vinculante para todos los Estados de la norma que fija la anchura del mar territorial en un límite máximo de 12 millas marinas.

Por otra parte, es necesario tener en cuenta que, aunque el artículo 7 del Convenio de Ginebra de 1958 no llegó a fijar la extensión máxima del mar territorial, sí determinó, por el contrario, la anchura máxima (24 millas marinas) del abra de las bahías, con el objeto de establecer el estatuto jurídico de sus aguas como interiores⁴⁴, anchura que se mantiene en la Convención de Jamaica de 1982.

De este modo, los párrafos 4 y 5 del artículo 10 de la Convención de 1982 establecen, respectivamente, lo siguiente:

“Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores”. Ahora bien, “cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas marinas, se trazará dentro de la

⁴¹ Vid. LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”... *op. cit.*, p. 219.

⁴² En relación con la regla de las diez millas, el T.I.J. 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 these 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*”. Vid. “Fisheries case”, Judgment of December 18th, 1951: *I.C.J. Reports*, 1951, p. 131. Una referencia más detallada de esta sentencia se hará en el capítulo correspondiente a la delimitación de las bahías. Un estudio sobre la evolución de la regla de las diez millas se puede ver en la citada obra de SAURA ESTAPA, J.: *Limites del Mar Territorial*, pp. 114-122.

⁴³ Vid. LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”..., *op. cit.*, p. 205.

⁴⁴ Un estudio sobre las bahías cuyas aguas tienen el carácter de interiores, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 7, párrafos 4 y 5 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 se puede ver en la citada obra de STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, pp. 61-67.

bahía una línea de base recta de 24 millas marinas, de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud”.

Sin embargo, en el supuesto de que se estableciese una LBR en el interior de una bahía, la Convención de 1982 no califica las aguas así encerradas como aguas interiores, aunque se sobreentiende. De este modo, desde la línea de base recta hacia el exterior, las aguas formarían parte del mar territorial del Estado ribereño, mientras que hacia el interior, serían consideradas aguas interiores⁴⁵. Entendemos, no obstante, que esta cuestión deja de tener sentido, en tanto que el párrafo 6 del artículo 10 de la Convención de 1982 excluye de su ámbito de aplicación todas aquellas bahías que hayan sido delimitadas mediante el sistema de LBR previsto en su artículo 7, sistema utilizado para la delimitación de costas con profundas aberturas y escotaduras y que determina, asimismo, el carácter de interiores de las aguas que quedan comprendidas en el interior de tales líneas.

Como consecuencia de esto último, podemos deducir que las tendencias actuales apuntan a una ampliación del concepto de bahía y permiten considerar como aguas interiores, superficies encerradas cada vez más extensas, especialmente, por lo que se refiere a la anchura de su abra, tema que será analizado en el próximo capítulo, en la delimitación de los supuestos comprendidos en el concepto amplio de bahía.

II.1.b. Superficie de las aguas encerradas: la regla del semicírculo

Este segundo criterio, la superficie de las aguas encerradas en relación con el diámetro del abra de la escotadura, forma parte integrante de la definición misma de bahía y guarda una estrecha relación con la noción geográfica, puramente física, de bahía.

Como hemos señalado, durante un largo período de tiempo se discutió sobre el hecho de que determinadas inflexiones de la costa pudieran constituir o no una bahía y sólo recientemente ha sido posible determinar un criterio que permita definir jurídicamente cuándo una determinada inflexión cumple las condiciones necesarias para que las aguas encerradas puedan ser consideradas como interiores.

En este sentido, fue en la Conferencia de Codificación de 1930 cuando se puso de relieve la necesidad de dar una definición de bahía, que no debía limitarse únicamente al cumplimiento de una determinada extensión de su abra y que permitiese vincular, en virtud de una regla precisa, una situación geográfica con una consecuencia jurídica⁴⁶.

Durante la Conferencia de 1930 se propusieron diversos sistemas⁴⁷ que constituyen el origen de la regla del semicírculo, regla que apareció formulada, tal y como está

⁴⁵ Según LACLETA, en relación con la expresión “línea de base recta”, no deja de haber un contrasentido en el hecho de limitar a 24 millas una línea de base trazada en el interior de una bahía -si, efectivamente, se trata de una bahía en el sentido geográfico de la palabra y reúne, además, los requisitos jurídicos exigidos- mientras que, por el contrario, no se ha podido limitar la longitud de las líneas de base trazadas fuera de las bahías, es decir, al margen de este accidente geográfico. Para este autor, dicho argumento no dejará de ser usado en el futuro para justificar el cierre de bahías de abra superior a las 24 millas. Vid. LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”..., *op. cit.*, p. 221.

⁴⁶ Vid. LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”..., *op. cit.*, pp. 212-222.

⁴⁷ Vid. la propuesta americana, así como la francesa en la citada obra de STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, pp. 212-213.

redactada actualmente, en el artículo 7 del proyecto que el relator François presentó a la C.D.I. en 1954⁴⁸. Aunque posteriormente se propusieron distintos criterios, el texto final del informe presentado por la C.D.I. recogió la citada regla, que sería incorporada en el artículo 7, párrafo 2 del Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958.

Para los supuestos en los que, debido a la existencia de islas, la escotadura tuviese más de una entrada, el párrafo 3 del citado artículo 7 establecía una norma para medir la superficie de la bahía, según la cual, el semicírculo tendría como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas⁴⁹.

Volviendo al análisis del artículo 10 de la Convención de Jamaica de 1982, sus párrafos 2 y 3 señalan también la regla del semicírculo como elemento integrante del concepto jurídico de bahía⁵⁰. Según establece el párrafo 2: "... la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura". El párrafo 3 añade que "para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura se considerará comprendida en la superficie total de ésta"⁵¹.

Sin embargo, el requisito de la regla del semicírculo también ha sido interpretado de forma amplia por los Estados, de modo que, en aquellos supuestos en los que una inflexión de la costa no responda a esta exigencia física, muchos Estados están dispuestos a cerrar, igualmente, dicha escotadura, alegando que no se trata de una línea de cierre de una bahía, sino de una LBR, amparados por el párrafo 6 del artículo 10 de la Convención de 1982, según el cual, las disposiciones anteriores no se aplicarán a... los casos en que se utilice el sistema de las LBR previsto en el artículo 7.

⁴⁸ Documento A/CN.4/77, p. 10.

⁴⁹ Un análisis más detallado de los párrafos 2 y 3 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 puede verse en la citada obra de STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, pp. 55-61, así como en O'CONNELL, D. P.: *The International Law of the Sea*, Vol. I, Oxford, primera edición 1982 (reimpr. 1984), pp. 390-406.

⁵⁰ Para SAURA ESTAPA: "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 realmente la superficie que abarca dicho semicírculo sea igual o inferior a la de agua contenida en aquélla". Vid. su obra *Limites del Mar Territorial*, cit. supra, p. 111.

⁵¹ Un estudio sobre la regulación internacional de las islas lo encontramos en: MARIN LOPEZ, A.: "El régimen de las islas en el actual Derecho del Mar" en *REDI*, vol. XXXVIII, nº 1, Madrid, 1986, pp. 151-170 y; REMIRO BROTONS, A.: "Archipiélagos e islas", *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, I, Primera Parte, Madrid, 1974, pp. 488-529. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 hace referencia al régimen de las islas tan sólo en el artículo 121, a pesar de la importancia que tiene en la delimitación de los espacios marítimos y, por lo tanto, en la ampliación de la zona de jurisdicción nacional de los Estados.

II.1.c. Pertenencia de toda la orilla a un mismo Estado

Tanto el artículo 7 del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 como el artículo 10 de la Convención de Jamaica de 1982 señalan en su párrafo primero que ambos artículos se refieren “únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado”.

Teniendo en cuenta el *status* de las aguas que quedan encerradas dentro de la bahía, de acuerdo con lo previsto en las normas convencionales que venimos analizando, podríamos deducir que sólo se consideran como interiores las aguas de aquellas bahías cuyas costas pertenecen a un único Estado y que la presencia de diversas soberanías en la orilla de una bahía⁵², podría impedir que los Estados ribereños considerasen sus aguas como interiores.

En relación con este criterio, se han manifestado diversas tesis⁵³:

- a) La tesis negativa, defendida por autores como OPPENHEIM⁵⁴, GIDEL⁵⁵ y LAUTERPACHT, según la cual, las aguas de las bahías y golfos que estuviesen rodeadas por el territorio de más de un Estado no tendrían el carácter de aguas interiores⁵⁶.
- b) Frente a la tesis anterior, encontramos la postura defendida por autores como STROHL, HYDE, SOLIS GUILLEN y LACLETA, según la cual, las aguas de los golfos y bahías que reúnan los dos criterios señalados anteriormente (esto es, la anchura máxima del abra y la regla del semicírculo), pueden ser consideradas como aguas interiores por los Estados ribereños, aunque éstos sean más de uno.

Como pone de manifiesto LACLETA, la consecuencia de la tesis negativa sería que dentro de las llamadas bahías internacionales, los Estados ribereños no podrían ejercer

⁵² La presencia de diversas soberanías en la orilla de una bahía ha llevado a SOLIS GUILLEN a darle el nombre de bahía multinacional (vid. su obra *Derecho Océánico*, cit. supra, p. 68). Nosotros preferimos utilizar el término de bahía internacional, que comprendería mejor el supuesto de una bahía cuyas costas pertenezcan, como sería lo más probable que ocurriera, a tan sólo dos o tres Estados.

⁵³ Vid. SOLIS GUILLEN, E.: *Derecho Océánico*, op. cit., pp. 68-69, así como la citada obra de LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”..., op. cit., pp. 223-225.

⁵⁴ Sobre la postura de OPPENHEIM se ha escrito lo siguiente: “*In 1913 he proposed to the Institute of International Law that the waters of bays enclosed by more than one State should in general fall under the regime of the high seas. In 1928, the Stockholm resolutions of the Institute echoed the opinion of OPPENHEIM, for it was stated in Article 3 of the draft concerning the territorial sea: -Pour les baies dont les eaux baignent des territoires appartenant à deux ou plusieurs États, la Mer Territoriale suit les sinuosités des côtes-*”. Como vemos en el capítulo correspondiente al régimen jurídico, la naturaleza de las aguas que queden comprendidas en el interior de una bahía internacional dependerá del sistema de delimitación que hayan utilizado los Estados ribereños para el cierre de la misma. Vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit. supra, p. 172.

⁵⁵ Vid. GIDEL, G.: *Le Droit International Public de la Mer...*, Tome III, op. cit., p. 594.

⁵⁶ Este grupo de autores considera que la delimitación del mar territorial por parte de los Estados ribereños se hará siguiendo las sinuosidades de la costa. Dentro de este grupo que rechaza el ejercicio de soberanía sobre las aguas de una bahía internacional, se ha diferenciado entre la bahía como espacio marítimo que conecta las aguas de los Estados ribereños con el alta mar (donde prevalecen intereses de navegación) y la bahía como área de explotación (donde prevalecen intereses pesqueros). A su vez, se distingue entre bahías cuyas costas están bañadas por las aguas de dos Estados, donde cada uno de ellos estaría situado en la entrada de la bahía y aquellos otros supuestos en los que al menos uno de los Estados estaría situado en el saco de la bahía. Sobre esta clasificación vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., pp. 173-177.

sus competencias más que sobre sus respectivas fajas costeras, que serían consideradas como mares territoriales, de manera que las aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial (aún quedando dentro de una supuesta línea de cierre de la bahía) entrarían a formar parte del alta mar*. Para LACLETA, esta consecuencia sería absurda y no tendría más argumento sólido en su favor que aquél, según el cual, a falta de acuerdo entre los Estados ribereños, el régimen jurídico aplicable a dichas aguas no quedaría claramente definido y, por lo tanto, no se sabría a quién correspondería el ejercicio de las competencias inherentes a la soberanía.

Aunque dicho argumento sea cierto, LACLETA no cree que la consecuencia a deducir sea la imposibilidad de que tales aguas sean consideradas como interiores y, por lo tanto, la obligación de tratarlas como si fueran alta mar, lo que supondría no reconocerle a ningún Estado las facultades necesarias para ordenar su régimen de navegación, pesca, explotación de recursos, etc.

En este sentido, los autores que se oponen a la tesis negativa consideran que el criterio de la pertenencia de toda la orilla a un solo Estado no constituye una norma de Derecho Internacional, por lo que no existiría razón alguna para concluir que la presencia de diversas soberanías en la orilla de una bahía pueda impedir a los Estados ribereños que consideren sus aguas como interiores.

Como consecuencia de esto último, SOLIS GUILLEN afirma que serán los Estados ribereños de una bahía internacional quienes decidan el régimen jurídico aplicable a sus aguas, lo que permitiría a tales Estados considerar como aguas interiores espacios oceánicos cada vez más extensos⁵⁷. Sin embargo, partimos de una condición y es que han de darse, además, los otros dos requisitos que determinan el concepto jurídico de bahía, esto es: la anchura máxima del abra de la bahía y la regla del semicírculo.

Lo cierto es que el Derecho Internacional contemporáneo no ha llegado a ningún acuerdo sobre los principios jurídicos aplicables a las bahías internacionales. Para empezar, ni siquiera existe un precepto que regule expresamente este supuesto, aludido de forma indirecta como excepción a las reglas establecidas en el artículo 10 de la Convención de Jamaica de 1982⁵⁸; no existe ninguna norma convencional que haga

* Hay que tener en cuenta que la obra de LACLETA es del año 1974, por lo tanto, anterior a la ampliación de los espacios marítimos y a la aparición de la Z.E.E., según la actual normativa establecida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

⁵⁷ Vid. SOLIS GUILLEN, E.: *Derecho Oceánico, op. cit.*, pp. 68-69.

⁵⁸ Como ha puesto de manifiesto SAURA ESTAPA, "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 bajamar hasta la frontera entre los dos Estados, como opinaba la mayoría de la doctrina antes de la Segunda Guerra Mundial: el argumento señalado por GIDEL, 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, 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...". Vid. SAURA ESTAPA, J.: *Límites del Mar Territorial, op. cit.*, p.107.

referencia a la delimitación y al régimen jurídico de las bahías internacionales, salvo que apliquemos por analogía respecto al régimen jurídico lo establecido para los mares cerrados o semicerrados en la Convención de 1982.

Según analizaremos en el capítulo correspondiente al régimen jurídico (bajo el epígrafe titulado “golfos o bahías internacionales”), compartimos la opinión de quienes se oponen a la tesis negativa; en este sentido, afirmamos que, a pesar de que el citado artículo 10 se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado, éste no puede ser interpretado en el sentido de que los Estados ribereños de una bahía internacional se vean excluidos de toda posibilidad de establecer, mediante un acuerdo entre ellos, el régimen que estimen conveniente. Entendemos que en dicho caso, el único requisito admisible sería el acuerdo entre todos los Estados, sin que ninguno de ellos pueda considerarse autorizado para ejercer de forma unilateral su soberanía sobre las aguas de una bahía internacional.

II.2. CONCEPTO AMPLIO

Según podemos deducir de todo lo anterior, el concepto amplio de bahía comprendería las bahías llamadas “históricas”, los golfos o bahías internacionales y todas aquellas escotaduras que, por no cumplir los tres criterios que determinan una bahía en términos jurídicos, no estarían sujetas a las exigencias previstas en el artículo 10 de la Convención de 1982⁵⁹.

II.2.a. Bahías y aguas históricas⁶⁰

La problemática de las bahías históricas ha despertado un gran interés entre los Estados desde finales del siglo XIX, fecha a partir de la cual se ha intentado adoptar una regulación jurídica de las mismas⁶¹; en este sentido, todos los proyectos elaborados por institutos científicos con anterioridad a la celebración de la Conferencia de Codificación de 1930 contienen referencias a las bahías llamadas “históricas”, previstas

⁵⁹ Los supuestos comprendidos en el concepto amplio de bahía serían, según el artículo 10 de la Convención de 1982, los siguientes: los golfos o bahías internacionales (párrafo 1); las bahías llamadas “históricas” (párrafo 6) y los casos en los que se aplique el sistema de líneas de base rectas (párrafos 5 y 6). Únicamente los primeros dos supuestos serán analizados en este epígrafe, ya que el tercero se estudiará en el capítulo correspondiente a la delimitación.

⁶⁰ Vid. un estudio a fondo sobre el concepto, delimitación y régimen jurídico aplicable a las bahías llamadas “históricas” en MALEK, C.: “La Théorie Dite des Baies Historiques” en *Revue de Droit International pour le Moyen-Orient*, Sixième Année, n° 2, Décembre 1957, pp. 100-173.

⁶¹ Fue a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX cuando el *Institut de Droit International* consagró la teoría de las bahías históricas con las expresiones “uso continuo y secular” (en la reunión celebrada en París en 1894) y “uso internacional” (en la reunión de Estocolmo de 1928), al adoptar una serie de reglas sobre el mar territorial. También trató el tema de las bahías históricas la *International Law Association*, en sus reuniones de Bruselas (1895) y Viena (1926); lo mismo hicieron la Asociación de Derecho Internacional de Japón (1926) y el *Harvard Research* (1929), que usaron las expresiones “uso inmemorial” y “uso establecido”, respectivamente. El Instituto Americano de Derecho Internacional presentó, también, un proyecto sobre el tema a la VII Conferencia Internacional de Estados Americanos en 1933. Vid. O’CONNELL, D. P.: *The International Law of the Sea*, op. cit., pp. 378-379 y AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., p. 24.

como excepciones a la normativa general propuesta para la delimitación y el cierre de las bahías⁶². De este modo, se planteó, sin éxito, en la Conferencia de 1930, así como en los trabajos de la C.D.I., en las que no se logró adoptar una definición de las mismas. Lo mismo ocurrió en la Conferencia de 1958, donde sólo la delegación japonesa se atrevió a proponer una definición de las bahías llamadas “históricas”, aunque finalmente se adoptó la propuesta de resolución conjunta de India y Panamá, según la cual, se solicitaba de la AG de las Naciones Unidas un estudio del régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, cuyo resultado debía ser remitido a los Estados miembros de la Organización⁶³.

Teniendo en cuenta la tendencia a la ampliación de los espacios marítimos que quedaban sometidos a la soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños, manifestada por éstos en la III CNUDM, podemos advertir que, en cierta medida, se fue perdiendo interés por la cuestión de las aguas históricas. Esta vez fueron muy pocas las propuestas concretas que se presentaron a la Comisión de los Fondos Marinos, a pesar de la creación en el seno de la Segunda Subcomisión de un grupo de consulta sobre bahías históricas⁶⁴.

Ni el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua ni la Convención de 1982 han podido regular el fenómeno de las bahías llamadas “históricas”, aludidas únicamente como una excepción al régimen general previsto para las bahías en términos jurídicos⁶⁵.

En este sentido, podemos concluir compartiendo las palabras de SAURA ESTAPA, para quien la delimitación y el régimen jurídico aplicable a estos espacios sigue perteneciendo, como hace un siglo, al ámbito del Derecho Internacional consuetudinario⁶⁶. De esta manera, se ha dado entrada en el Derecho convencional a un concepto consuetudinario, aunque sin definirlo y sin precisar los requisitos necesarios para que una bahía pueda ser considerada “histórica”.

Por lo tanto, profundizar en el tema requiere prestar especial atención a la práctica de los Estados, a la jurisprudencia internacional⁶⁷ y a la doctrina de los iusinternacionalis-

⁶² Vid. “Report of the Second Committee” en *American Journal of International Law*, 1930-3, p. 237.

⁶³ La Asamblea General, en su resolución 1453 (XIV) de 7 de diciembre de 1959, sobre Estudio del régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, pedía a la C.D.I. que tan pronto como lo considerase oportuno, emprendiese el estudio de la cuestión del régimen jurídico de las aguas históricas e hiciese al respecto las recomendaciones que estimase pertinentes. Sobre la Conferencia de Ginebra de 1958, vid. SAURA ESTAPA, J.: *Limites del Mar Territorial*, op. cit., pp.139-140.

⁶⁴ Este grupo de consulta se reunió en muy pocas ocasiones y no obtuvo ningún resultado a la luz de la Convención.

⁶⁵ Un estudio detallado de los proyectos de codificación que intentaron regular las bahías y aguas históricas lo encontramos en la obra de MERRILL WESLEY, C. Jr.: *Historic Bays and Waters: A regime of Recent Beginnings and Continued Usage*, New York/London/Rome, 1994, pp. 26-55.

⁶⁶ Vid. la citada obra de SAURA ESTAPA, J.: *Limites del Mar Territorial*, pp. 140-141. Asimismo, DIEZ DE VELASCO señala lo siguiente: “Quizás el *consensus* logrado en la Tercera Conferencia sobre la anchura de doce millas del mar territorial y sobre las instituciones de la plataforma continental y zona económica exclusiva ha contribuido a mitigar las pretensiones históricas, al dejarlas sin causa o razón de ser tanto de naturaleza económica como de seguridad. De ahí que sea obligado recurrir al Derecho consuetudinario para dar contenido a este apartado”. Vid. su obra *cit. supra* (undécima edición), p. 382.

⁶⁷ Según la opinión disidente del árbitro DRAGO en la citada sentencia arbitral de 7 de septiembre de 1910, sobre el asunto de las pesquerías costeras del Atlántico Norte, “cierta clase de bahías que debieran llamarse con propiedad bahías his-

tas⁶⁸, no sólo sobre las bahías llamadas “históricas”, sino también, sobre las aguas históricas⁶⁹, expresiones que están suficientemente acreditadas en el Derecho Internacional⁷⁰.

Sin embargo, es necesario señalar, en relación con la doctrina de las bahías históricas, que si bien actualmente ésta se incluye dentro de la más general sobre las aguas históricas, lo cierto es que, cronológicamente, esta última no ha sido más que una extensión práctica y doctrinal de la noción de bahía histórica a la que se recurría con frecuencia en el siglo pasado⁷¹.

tóricas... forman una categoría distinta y separada, y pertenecen indudablemente al Estado ribereño, cualquiera que fuese su penetración y anchura de su boca, cuando dicho país ha afirmado su soberanía sobre estas aguas y circunstancias particulares, como su configuración geográfica, el uso inmemorial y, sobre todo, las exigencias de defensa, justifican tal pretensión”.

⁶⁸ Según la definición dada por AZCARRAGA, las bahías y aguas históricas son espacios marítimos sobre los cuales los Estados interesados pretenden esgrimir derechos históricos para apropiárselos y que puedan producir determinadas consecuencias jurídicas. Por su parte, WESTLAKE sugirió, en lugar del término “bahías históricas”, la expresión “*appropriated gulfs*” que GIDEL traduce por “*baies ou golfes devenus propres a l’Etat riverain*”. Según AZCARRAGA, la traducción exacta de ambas expresiones podría ser “bahías apropiables” o “bahías reivindicables”, ya que las aguas históricas, según el sentido en el que deben ser consideradas, pueden ser reivindicadas, es decir, reclamadas o exigidas por el Estado que se considera con derecho sobre ellas. Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar...*, op. cit., p. 91.

⁶⁹ La teoría de las aguas históricas surgió en el siglo pasado, a raíz de los esfuerzos realizados para determinar, en el caso de las bahías, la línea de base a partir de la cual se podía medir la anchura del mar territorial. Algunos autores han puesto de manifiesto, no obstante, el nuevo auge que ha alcanzado el tema de las aguas históricas en el Derecho del Mar contemporáneo. “a pesar, tanto del silencio que ha guardado al respecto el proceso codificador, incluida la Tercera Conferencia, como de la antipatía demostrada por las Delegaciones de los nuevos Estados hacia las pesquerías históricas y, en general, hacia cualquier tipo de título económico adquirido por el largo uso, con el consiguiente perjuicio para Estados con poblaciones tradicionalmente dedicadas a la pesca de altura, caso de España. Pero los datos de la afición creciente a esta institución por parte de Estados tan dispares entre sí como la antigua Unión Soviética, Canadá, Filipinas o Libia, y las connotaciones económicas y ecológicas que junto a las políticas y de seguridad poseen las pretensiones históricas, siempre en favor de la extensión de las competencias del ribereño sobre sus aguas adyacentes, han renovado el interés de los Estados por la misma”. Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, op. cit. (décima edición), p. 424. Sobre las aguas histórica, vid. también la citada obra de O’CONNELL, D. P.: *The International Law of the Sea*, Vol. I, pp. 417-438.

⁷⁰ Por el contrario, LACLETA MUÑOZ considera que la expresión bahías históricas no pertenece al Derecho Internacional tradicional, sino que ha sido acuñada recientemente para responder a las necesidades de los Estados ribereños. Este autor considera que el motivo fundamental de la aparición y utilización de este término ha sido justificar que, en ciertas condiciones no definidas con excesivo rigor, el Estado ribereño de una bahía cuya anchura excede del máximo establecido por las normas generales del Derecho Internacional o que no responde a las condiciones relativas a su extensión en relación con la profundidad de su penetración en la tierra firme, pueda considerar sus aguas como interiores, asimilando su régimen al de una bahía en sentido jurídico. Vid. su artículo cit. supra: “Aguas interiores y bahías”..., pp. 225-226. Consideramos que el razonamiento de LACLETA queda sin sentido desde el momento en el que el Estado ribereño decida delimitar sus costas mediante el sistema de líneas de base rectas (LBR), según lo previsto en el artículo 7 de la Convención de 1982. En este caso, como bien señala el artículo 10, párrafo 6 de esta última Convención, no se aplicaría el régimen general previsto para las bahías en sentido jurídico, y ello sin necesidad de alegar la existencia de un título histórico o de justificar si se cumplen o no los requisitos señalados en el citado artículo 10.

⁷¹ La diferencia entre el concepto de bahías históricas y el de aguas históricas fue advertida en un estudio de las Naciones Unidas de 1962 en los siguientes términos: “*The terms ‘historic bays’ and ‘historic waters’ are obviously not synonymous; the latter term has a wider scope, as is also apparent from the expression used in the resolutions of the Conference on the Law of the Sea and the General Assembly, namely, ‘historic waters, including historic bays’.* It is a fact that the term “historic bays” is more frequently used or has, until recent times, been more frequently used than “historic waters”. This circumstance cannot, however, be taken as evidence that the more general view is that only bays, not other waters, may be claimed by states on an historic basis. On the contrary, it can be said that all those authorities who have directed their attention to the problem seem to agree that historic title can apply also to waters other than bays, i. e., to straits, archipelagos and generally to all those waters which can be included in the maritime domain of a state. If the term ‘historic bays’ has been used more frequently than ‘historic waters’, this is mainly due to the fact that claims on an historic basis have been made more often with respect to what were called or considered to be bays than to other waters. In principle, as was said in the Secretariat (1957 U.N. Study), the theory of historic bays is of general scope...”. Vid. MERRILL WESLEY, C. Jr.: *Historic Bays and Waters...*, op. cit., p. 26.

De este modo, lo que comenzó siendo en su origen una doctrina sobre las bahías históricas alcanzó, con el paso del tiempo, un valor y aplicación generales en el Derecho Internacional, extendiéndose a otros espacios marítimos que nada tenían que ver con el fenómeno geográfico que venimos analizando. En este sentido, al ampliarse las reivindicaciones de carácter histórico sobre otros espacios marítimos, se impuso la utilización de una expresión también más amplia, la de aguas históricas, que pudiese abarcar toda su problemática⁷².

Advertimos, no obstante, que las referencias a los títulos históricos en los textos convencionales que venimos analizando son muy escuetas. Como ya hemos señalado, la primera referencia se encuentra en el párrafo 6 de los artículos 7 y 10 del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y de la Convención de 1982, respectivamente, que excluyen de la regulación internacional de las bahías las llamadas bahías “históricas”, exclusión que sirve, como señala DIEZ DE VELASCO, para afirmar el “reconocimiento convencional implícito” de las mismas.

Una segunda referencia aparece en el párrafo 1, artículo 12 del citado Convenio de 1958 y en el artículo 15 de la Convención de 1982, que mencionan la presencia de “derechos históricos” o circunstancias especiales como excepciones a la aplicación de la regla de la línea media equidistante en los supuestos de delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente⁷³.

Por último, una tercera referencia aparece por primera vez en la Convención de 1982, artículo 46. b), en relación con los Estados archipelágicos⁷⁴.

Como señala DIEZ DE VELASCO, la explicación de esta falta de tratamiento convencional de los títulos históricos sobre las aguas radica, no sólo en su inherente difi-

⁷² El profesor DIEZ DE VELASCO ha señalado como ejemplo del fenómeno de ampliación de las reivindicaciones de los derechos históricos en el Derecho del Mar la postura de Noruega en el litigio contra el Reino Unido en el asunto de las pesquerías. (Vid. “Fisheries case”, Judgment of December 18th, 1951: I.C.J., *Reports*, 1951, p. 116). Noruega utilizó, entre otros argumentos, la presencia de títulos históricos sobre la zona de pesca en disputa; alegó que esos caladeros habían sido usados tradicionalmente por sus pescadores y habían satisfecho las necesidades económicas de la población costera del país, por lo que pedía al T.I.J. que reconociera la consolidación histórica, por un largo e indisputado uso, del sistema de límites noruego que permitía englobar como aguas interiores buena parte de los ricos caladeros del norte del país. En este caso, el T.I.J. reconoció el proceso de consolidación histórica, al estimar que “la notoriedad de la actitud de Noruega, la tolerancia con la que contó y el silencio del Reino Unido, potencia marítima con importantes intereses en el Mar del Norte, respaldaban suficientemente la posición histórica noruega”. (Vid. la sentencia *cit. supra*, I.C.J., *Reports*, 1951, pp. 138-139). Otro ejemplo significativo de la ampliación de la doctrina de las bahías históricas lo proporciona la antigua Unión Soviética. En este sentido, el artículo 6, párrafo 4 de la ley soviética de 1983, sobre las fronteras de la antigua URSS, califica como aguas interiores “las aguas de bahías, calas, ensenadas, estuarios, mares y estrechos que han pertenecido históricamente a la URSS”. (Vid. *International Legal Materials*, vol. XXII, 1983, p. 1057). La idea de utilizar una expresión más amplia que abarcara estos nuevos supuestos fue propuesta en la Memoria sobre “las bahías históricas” preparada por la Secretaría General de la ONU con motivo de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958. Vid. la citada obra de DIEZ DE VELASCO, *Instituciones de Derecho Internacional Público*, undécima edición, pp. 382-383.

⁷³ Según dispone al artículo 15 de la Convención de Jamaica de 1982: “Cuando las costas de dos Estados sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma”.

⁷⁴ Según señala este artículo, por “archipiélago” se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

cultad técnica, sino también, en el hecho de que tales títulos han sido mal vistos por la mayoría de las delegaciones presentes en las tres Conferencias celebradas por las Naciones Unidas desde 1958, reticentes a la aceptación o consolidación de privilegios procedentes, en la mayoría de los casos, de épocas en las que los Estados a los que representaban no existían como entes independientes o estaban sometidos a colonización⁷⁵.

Para poder dar una definición de aguas históricas nos tenemos que remontar a la citada sentencia del T.I.J. en el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas, según la cual: “por aguas históricas se entiende, usualmente, aquellas que se consideran aguas interiores, pero que en ausencia de un título histórico no tendrían este carácter”⁷⁶.

Según las define el profesor DIEZ DE VELASCO: “la expresión aguas históricas se aplica genéricamente a aquellas áreas marítimas que, a pesar de estar situadas fuera de los límites normales de la jurisdicción de un Estado ribereño, poseen un régimen jurídico

⁷⁵ Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, op. cit., p. 382. En este sentido, hay que señalar la postura reivindicativa de los Estados en vías de desarrollo, como resultado de la cual, cabe destacar la creación de una teoría paralela a la de las aguas históricas: la *teoría de las aguas vitales*, unas veces justificada por motivos de carácter económico y, otras, por motivos de autodefensa. Con esta nueva teoría el Estado pretende justificar la incorporación bajo su soberanía y jurisdicción de espacios marítimos próximos a sus costas, basándose, no en la posesión de títulos históricos, sino en la existencia de otros elementos, ya sean intereses vitales, de autodefensa o económicos, que justificarían el incumplimiento de uno de los elementos constitutivos de la teoría de las aguas históricas: haber realizado actos de soberanía (con la aquiescencia de terceros Estados) sobre dichos espacios marítimos durante un largo período de tiempo, tiempo del que carecían los Estados de reciente independencia para poder reclamarlos como suyos. Como escribió MALEK: “Une ...baie peut être appropriée par l'Etat adjacent sur la base de considérations de pure nécessité, cette doctrine a été créée pour répondre à une situation de fait que la théorie des baies historiques, prise dans sa conception d'origine, ne saurait couvrir” (vid. LAHOUSNIA, A.: *The Delimitation of Internal Waters along the Mediterranean Coast of the Maghreb with particular reference to Historic Bays*, University of Bristol, Faculty of Law, 1989, p. 218). Por otro lado, según señala MERRILL WESLEY, C. Jr.: *Historic Bays...*, op. cit., pp. 79-81, la Secretaría de las Naciones Unidas manifestó en un estudio de 1957 que “the mere fact that a State claims ownership of a bay which is not already territorial by virtue of the general rule does not *per se* ensure acceptance of the claim. The claim would have to be substantiated by reference to a specific criterion. And, according to the theory as originally conceived, this criterion was to be essentially historic. The modern view, however, has gone beyond this conception. According to one school of thought... the propriety of title may be founded either on considerations connected with history or else considerations of necessity, in which latter case the historical element might be lacking altogether”. Por otro lado, el citado estudio de las N.U. de 1962 hacía referencia, de forma similar al estudio de 1957, a esta nueva tendencia estatal, señalando que: “according to one view, such grounds (economic necessity, national security, vital interest or a similar ground) should even be considered to form the fundamental basis for a right to ‘historic waters’ so that they would be sufficient to sustain the right even if the historic element were lacking”. No obstante, la doctrina tampoco se ha puesto de acuerdo, en relación con la falta de justificación de un largo período de tiempo para reclamar la propiedad de las llamadas *bahías o aguas vitales*. En este sentido, MERRILL WESLEY señala: “... an ‘historic’ claim may arguably be grounded in part by either ‘history’ or the claimant state’s ‘vital needs’. Both, however, must have been related to the state for an appreciable period of time”. Por su parte, FAUCHILLE divide las bahías que quedan fuera del concepto jurídico de bahía en dos categorías: por un lado, las llamadas bahías históricas y, por el otro, las bahías vitales, diciendo que “both of which require sanctification by the twin considerations of ‘long established usage’ and ‘undisputed custom’”. El profesor BOUCHEZ rechaza la teoría creada en torno a los intereses vitales de los Estados ribereños para reclamar la propiedad de zonas marítimas próximas a sus costas, del siguiente modo: “the ‘vital interests’ of a State can never justify a claim to parts of the sea contrary to the general rules of international law, as: (1) not only the unilateral ‘vital interests’ of a State play a role with regard to the creation of territorial rights, but also the general interests of the community of States; (2) it is often difficult to determine by objective standards what must be understood by ‘vital interests’. Admission of these unilateral territorial claims based merely on ‘vital interests’ will lead to a complete disorder in the international sphere. The increasing interdependence among nations rather requires the maximum maintenance of the principle of the freedom of the seas and accordingly the restriction of unilateral territorial claims to parts of the sea”. Vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., p. 305.

⁷⁶ Sentencia cit. supra, I.C.J., *Reports*, 1951, p. 130.

como si formaran parte de dicho Estado, debido a razones de diversa clase subyacentes en el uso económico, estratégico o de otra índole que el Estado ribereño ha hecho históricamente de esas aguas”. De este modo, continúa señalando este autor, “las aguas históricas son aquellas que normalmente se considerarían formando parte del alta mar si no fuera porque en razón de circunstancias excepcionales gozaran de un *status* especial”⁷⁷.

Se han de cumplir, por lo tanto, una serie de condiciones que analizaremos en el siguiente apartado, para que los Estados ribereños puedan reivindicar su soberanía sobre determinados espacios marítimos, alegando la presencia de derechos históricos.

a.1. *Adquisición del título histórico*

Aunque la existencia de aguas históricas ha sido afirmada por varias sentencias de órganos internacionales⁷⁸, la teoría de las aguas históricas resulta demasiado confusa en el plano doctrinal. Así, las condiciones necesarias que han de cumplir los Estados para adquirir un título histórico que justifique el *status* especial que reclaman sobre determinados espacios marítimos varían, según podemos observar en los siguientes autores.

Según AZCARRAGA, de las aguas históricas genéricamente consideradas se desprende que el derecho a reivindicar ciertos espacios marítimos, que no pueden someterse a las reglas generales, sólo podrá adquirirse sobre la base del uso. Para este autor, dicha premisa hace surgir la duda de si sería suficiente para la adquisición del título histórico el uso por un sólo país o si, por el contrario, dicho uso sólo originará el título histórico cuando sea reconocido por los demás Estados miembros de la comunidad internacional⁷⁹. Este autor señala como nociones complementarias que han de concurrir en la formación del título histórico: el factor tiempo⁸⁰ y la continuidad⁸¹, y declara que el uso invocado ha de

⁷⁷ Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, op. cit., pp. 383-384.

⁷⁸ Además de las citadas, como la sentencia del T.I.J. de 1951, as. de las Pesquerías Anglo-Noruegas y la sentencia arbitral de 7 de septiembre de 1910 en la controversia entre Gran Bretaña y los Estados Unidos en el asunto de la zona de pesca del Atlántico noroccidental (*AJIL*, 1910, p. 949), vid. la sentencia de 9 de marzo de 1917 del Tribunal de Justicia Centroamericano en la controversia entre El Salvador y Nicaragua en el asunto del Golfo de Fonseca (*AJIL*, 1917, p. 705); la sentencia del T.I.J. de 24 de febrero de 1982 en la controversia entre Libia y Túnez sobre la plataforma continental (I.C.J., *Reports*, 1982, párr. 100) y, por último, la sentencia del T.I.J. de 11 de septiembre de 1992 en la controversia entre Honduras y El Salvador sobre la frontera terrestre, insular y marítima (I.C.J., *Reports*, 1992, párr. 432), entre otras.

⁷⁹ Para un estudio más detallado de este requisito o elemento necesario para la adquisición del título histórico, vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., pp. 262-281.

⁸⁰ En relación con el factor tiempo, AZCARRAGA se pregunta lo siguiente: “¿Cuándo habrá de consolidarse el título histórico que permita reivindicar ciertos espacios marítimos? Las expresiones “secular”, “inmemorial”, “consagrado por el tiempo”, “bien determinado”, “considerable”, “suficientemente probado” y otras, son indudablemente, de contornos vagos y muy imprecisos. A primera vista, parece que indican una duración bastante larga, sobre todo el término “secular”, pero no proporcionan un dato exacto para redondear la idea del título histórico alegado”. Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., p. 94. Sobre este elemento, vid. también lo escrito por BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., pp. 239-257.

⁸¹ En la sentencia de 1951 sobre el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas, el T.I.J. estimó que no había razón para atribuir demasiada importancia a ciertas incertidumbres o contradicciones, aparentes o reales, que el Gobierno del Reino Unido creyó poder señalar en la costumbre noruega y fundándose en varias consideraciones de hecho y legales, y a falta de prueba en contrario convincente, decidió que “las autoridades noruegas han aplicado su sistema de delimitación (el sistema de líneas de base rectas) de un modo continuo y constante desde 1869 hasta el momento en que se suscitó la controversia”. Vid. la citada obra de AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, pp. 94-95.

ser indiscutido e indiscutible. Además, advierte que tal derecho no podrá ser adquirido basándose únicamente en que las aguas reivindicables sean vitales para los intereses del Estado reclamante y considera peligroso confundir títulos históricos e intereses vitales⁸².

Por otro lado, TUNKIN señala como elementos fundamentales que definen las aguas históricas los siguientes⁸³:

- 1.- los Estados deben ejercer durante largo tiempo sus derechos en las pretendidas aguas históricas;
- 2.- estos derechos deben ejercerse sin interrupción;
- 3.- es importante la situación geográfica de las superficies marítimas y su configuración, sobre todo, con respecto a las vías marítimas internacionales: los límites de las aguas históricas no pueden extenderse, en ningún caso, a las vías marítimas internacionales, porque esto perturbaría la navegación internacional;
- 4.- las aguas históricas deben tener un peso sustancial en la economía del Estado ribereño;
- 5.- los intereses de la defensa del Estado ribereño juegan un papel singular en la fundamentación del derecho a las aguas históricas y, por último;
- 6.- el derecho a los espacios marítimos que el Estado ribereño considera aguas históricas que le pertenecen debe ejercerse por él, de manera evidente para los demás Estados. Esto se logra por lo regular, no mediante la notificación directa a los países interesados, sino con la promulgación de normas jurídicas dadas a conocer por medio de su publicación.

No obstante, DIEZ DE VELASCO considera que podría formarse un título histórico si concudiesen los siguientes requisitos⁸⁴:

⁸² Vid. la citada obra de AZCARRAGA BUSTAMANTE, *Derecho del Mar*, p. 94. En este mismo sentido, DIEZ DE VELASCO señala que los intereses o necesidades vitales, aunque puedan demostrarse y evidencien la vinculación entre aguas y tierras, nunca llegarán a ser elementos suficientes para la consolidación histórica de un título soberano sobre esas aguas, que seguirá existiendo del uso presente y el paso del tiempo, condiciones para cuya evaluación concreta desempeñarán un papel importante esos intereses o necesidades. En caso contrario, no estaríamos en presencia de un título histórico. Vid. su obra *Instituciones de Derecho Internacional Público*, cit. supra, p. 384. Sobre este tema, vid. lo escrito por BOUCHEZ, quien considera que fue en la opinión disidente del juez DRAGO (en la sentencia arbitral de 1910, as. de las pesquerías del Atlántico Norte), cuando se adoptó, por primera vez, el criterio de los intereses vitales del Estado ribereño para justificar una reclamación de espacios marítimos que quedaban fuera de su jurisdicción. En este sentido escribió lo siguiente: "*Such a theory is entirely different from the theory of historic waters, because the historic element is completely lacking. The only facet which both theories have in common is that the claims arise from the national interests of States. However, claims to historic bays become rights by virtue of the acquiescence of the other members of the community of States. In other words, a certain period of time is required for the consolidation of the claim. But such a period of consolidation is absent in a theory in which unilateral claims could be justified merely by referring to the vital interests of the State. Admission of the latter theory will cause several serious complications. Firstly, it is difficult to decide whether there is in concrete a vital interest...*". Como señala BOUCHEZ, cuando un Estado alega la existencia de unos pretendidos títulos históricos, el factor tiempo es necesario para obtener la aquiescencia de otros miembros de la Comunidad Internacional. Vid. su obra: *The Regime of Bays...*, cit. supra, p. 298.

⁸³ Vid. TUNKIN, G.: *Curso de Derecho Internacional*, vol. 2, Moscú, 1979, p. 28-29.

⁸⁴ Según señala este autor, no hace falta que el Estado ribereño ejerza todos los derechos y cumpla todas las obligaciones que comporta la noción de soberanía, contentándose tradicionalmente con reglamentar la pesca en esas aguas y prohibirla, en todo caso, a los extranjeros. No obstante, otros autores como O'CONNELL se oponen a esta consideración. Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, op. cit., pp. 384-385.

- 1.- el ejercicio de una autoridad efectiva, continua y notoria por parte de un Estado sobre un área determinada de agua, que sería la condición o requisito de validez para el cumplimiento de los restantes requisitos;
- 2.- la aquiescencia de los terceros Estados para consolidar dicho título histórico⁸⁵;
- 3.- el elemento temporal en el ejercicio de dicha autoridad, ya que se requiere el paso del tiempo para llegar a conocer su alcance real y asegurar la certeza de la presunción de aquiescencia por silencio o ausencia de reacción contraria, y;
- 4.- la prueba de la aquiescencia de los Estados. Esto significa que el control efectivo sobre una determinada área de agua es una simple condición que debe someterse a la prueba del reconocimiento o aquiescencia de la pretensión por parte del resto de Estados interesados, por afectar a un espacio común de todos los Estados, el alta mar⁸⁶.

En relación con este último requisito, podemos señalar que los Estados no suelen preocuparse de probar la existencia efectiva de títulos históricos que amparen la excepción a las normas generales del Derecho Internacional. Según han señalado algunos autores, un claro ejemplo lo constituye la República Árabe de Libia en el Golfo de Sidra, sobre cuyas aguas el Gobierno Libio proclamó su plena soberanía, mediante una Declaración unilateral de 10 de octubre de 1973, alegando, entre otros argumentos, unos pretendidos títulos históricos⁸⁷.

⁸⁵ Esta aquiescencia debe entenderse como una tolerancia generalizada o ausencia de oposición o protesta, porque si se produjese un acto positivo de aceptación de la situación por parte de terceros, estaríamos ante un reconocimiento, distinto de la ausencia de reacción contraria al uso particular, que con el paso del tiempo conduciría a su consolidación. Algunos autores lo consideran el elemento esencial en la consolidación del título histórico. En este sentido, vid. lo escrito por BOUCHEZ, en su obra ya citada, *The Regime of Bays...*, pp. 266-281.

⁸⁶ En relación con este tema, la base de discusión nº 8 elaborada por el Comité preparatorio de la Conferencia de Codificación de La Haya de 1930 establecía que la carga de la prueba recaía sobre el Estado que alegaba la existencia de una bahía histórica, opinión compartida por GIDEL (*“En ce qui concerne le fardeau de la preuve, il pèse sur l'Etat qui prétend attribuer à des espaces maritimes proches de ses côtes le caractère, qu'ils n'auraient pas normalement, d'eaux intérieures”*, *Le Droit International Public de la Mer*, op. cit., tome III, p. 632) y rechazada por el T.I.J. en el as. de las Pesquerías Anglo-Noruegas de 1951. Vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., pp. 281-282.

⁸⁷ Esta proclamación ha sido radicalmente contestada, diplomática y materialmente, desde esa misma fecha, por algunas potencias occidentales, entre éstas, por los Estados Unidos de América, cuyas fuerzas armadas se han visto involucradas en enfrentamientos aeronavales con fuerzas libias en agosto de 1981 y en marzo de 1984, con ocasión de maniobras realizadas por su Sexta Flota en aguas de dicho Golfo. No obstante, la República Árabe de Libia considera el Golfo de Sidra como una parte íntegra e inseparable de la soberanía nacional libia, empezando a partir de él sus aguas territoriales. Según afirma este país, el Golfo en cuestión pertenece, sin duda alguna, desde largos siglos a la República Árabe de Libia, debido a su importancia, tanto para la seguridad nacional del país, como por su posición geográfica. El gobierno libio manifiesta el derecho de soberanía sobre el Golfo y lo considera como cualquier parte de su territorio estatal. Teniendo en cuenta las condiciones de validez de los títulos históricos ya expuestas, LACLETA considera que la pretensión libia carece de todo fundamento y constituye un buen ejemplo de una evolución que amenaza degenerar en una verdadera anarquía internacional. En este sentido, advierte que dicha proclamación no manifiesta, en ningún momento, si la incorporación de tan amplio espacio marítimo a la soberanía del Estado ribereño viene apoyada por alguno de los siguientes criterios: 1) el trazado de una amplia línea de base recta, sistema que ha de ser adoptado por el Estado en cuestión, apareciendo en sus cartas marinas; 2) una interpretación muy amplia de las reglas internacionales sobre el cierre de bahías o; 3) un título histórico. Según este autor, la República Árabe de Libia parece manejar de forma confusa y un tanto indiscriminada todos esos criterios. Vid. LACLETA MUÑOZ, J. M.: “Aguas interiores y bahías”..., op. cit., p. 228. No obstante, según hemos visto en relación con la teoría de las aguas vitales, hay que advertir que los defensores del Golfo de Sidra se han amparado en intereses vitales para reclamar la soberanía sobre sus aguas, según pone de manifiesto un exhaustivo estudio elaborado por LAHOUSANIA, en su citada obra *The Delimitation of Internal Waters...*, pp. 85 y ss., quien considera el Golfo de Sidra como un ejemplo de bahía histórica, tomando como base la existencia de títulos his-

Por último y atendiendo a los requisitos exigidos por BOUCHEZ para que una determinada bahía pueda considerarse como bahía histórica⁸⁸, este autor nos da la siguiente definición de aguas históricas: “*Historic waters are waters over which the coastal State, contrary to the generally applicable rules of international law, clearly, effectively, continuously, and over a substantial period of time, exercises sovereign rights with the acquiescence of the community of States*”⁸⁹. Para él, la principal consecuencia de la existencia de bahías históricas sería la consideración de sus aguas como interiores, sin que en ellas se pudiese ejercer el derecho de paso inocente⁹⁰, por no tener el *status* de mar territorial.

La doctrina iusinternacionalista ha manifestado, en relación con las aguas históricas, que todavía subsisten muchas dudas para las que aún no se tienen soluciones. Entre algunos de los interrogantes podemos citar los siguientes: cuáles son por su finalidad, manifestaciones y efectividad los caracteres del ejercicio de la autoridad; cuáles los requisitos que ha de cumplir el elemento temporal; cuál es la actitud del significado de los terceros Estados, en particular, de los Estados que no han presentado una reclamación concreta, en cuanto no tuvieran ningún interés relevante por las aguas en cuestión; cuál es el grado de publicidad que debe acompañar una reivindicación; cuál es la importancia de los intereses vitales del Estado ribereño y, en el caso de que fuesen importantes, qué intereses deben tomarse en consideración (la seguridad política, la defensa militar, el aprovechamiento de los recursos, etc.); cuál es el régimen de las aguas históricas poseídas por más de un Estado...

Debido al gran número de preguntas no resueltas, se comprende mejor cómo las reivindicaciones fundadas sobre títulos históricos alegadas por algunos Estados son objeto de frecuentes protestas por parte de terceros Estados.

En relación con este último aspecto y para concluir, conviene hacer una breve referencia a la jurisprudencia existente en materia de aguas históricas, concretamente en tres asuntos, a partir de los cuales la teoría de estas aguas ha tenido gran trascendencia.

tóricos e intereses vitales. Este autor considera que el concepto de **bahía vital** tiene su origen en la opinión disidente del juez Drago en la sentencia arbitral de 1910, as. de las Pesquerías del Atlántico Norte y señala entre algunos de los oponentes a dicha teoría a GIDEL (para quien “...*claims based purely and simply on the needs or interests of the coastal State, capable of being cited as precedents by other States having coastlines with a different geographic or hydrographic configuration, would be arbitrary*”) y a BOURQUIN (según el cual, “*the ‘historic title’ is one thing; the ‘vital interest’ is another. Each has its place among the factors to be considered in determining the regime applicable to bays, but they must not be confused*”).

⁸⁸ “1.- *The claimed water area ought to be adjacent to the coast of the claimant State; 2.- The waters must be claimed by the coastal state à titre de souverain; 3.- The pretended sovereignty has to be exercised effectively and for a sufficiently long period; 4.- The so created situation ought to be a matter of common knowledge, at least for the directly interested States; 5.- The international community of States, and certainly the directly interested nations must have acquiesced in the pretended territorial rights*”. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., p. 281.

⁸⁹ Se trata, por lo tanto, de aguas sobre las cuales el Estado ribereño, de una forma contraria a las normas de Derecho Internacional general, ejerce derechos de soberanía de una forma clara, efectiva, continua y durante un período sustancial de tiempo, con la aquiescencia de los Estados miembros de la Comunidad Internacional.

⁹⁰ Este derecho se les reconoce a los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, para que naveguen por el mar territorial de terceros Estados. El concepto de paso y el de paso inocente se dará en el capítulo correspondiente al régimen jurídico, bajo el epígrafe de “régimen general”.

- 1º) En el asunto de las Pesquerías del Atlántico Norte de 1910, fue el juez DRAGO en su opinión disidente quien destacó la existencia de las bahías históricas como clase aparte y diferenciada, fijando una serie de criterios que debían ser tenidos en cuenta para que sus aguas fuesen consideradas como aguas interiores, con independencia de la extensión del abra y de la penetración de la bahía⁹¹.
- 2º) En la sentencia de 9 de marzo de 1917 (asunto del Golfo de Fonseca), la Corte Centroamericana de Justicia reconoció el carácter histórico de las aguas de dicho Golfo, así como la pertenencia del mismo a sus tres Estados ribereños (Honduras, Nicaragua y El Salvador). La Corte consideró que podía integrarse en la categoría de las bahías históricas, por cumplir todos los requisitos exigidos por la doctrina y la práctica de los Estados⁹². De acuerdo con esta sentencia, cada Estado ribereño tenía derecho a fijar su propio mar territorial en el interior del Golfo, ejerciendo soberanía conjunta sobre las aguas restantes⁹³.
- 3º) En la sentencia del T.I.J. de 1951 sobre el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas, el Tribunal no se pronunció sobre el modo de establecer un título histórico, ni sobre las condiciones necesarias para que éste fuese reconocido por los demás Estados. En ella se reconoce el sistema utilizado por Noruega para delimitar sus espacios marítimos, mediante el trazado de LBR, así como el ejercicio de su soberanía sobre las aguas encerradas que se consideraban aguas interiores, atendiendo, entre otros motivos, a intereses vitales y de carácter económico para sus nacionales. Lo que sí hizo el tribunal fue definir el concepto de aguas históricas: “*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*”⁹⁴.

No obstante, de las opiniones disidentes de los miembros del tribunal, en este último asunto, se pueden obtener algunas conclusiones que ponen de manifiesto la complejidad del tema que venimos analizando. En este sentido, el juez McNAIR se opuso al hecho de que intereses de carácter económico pudieran ser alegados para

⁹¹ El juez DRAGO señaló lo siguiente: “... it may safely be asserted that a certain class of bays, which might properly be called the historical bays, such as Chesapeake Bay and Delaware Bay, in North America, and the great estuary of the River Plata, in South America, form a class distinct and apart, and undoubtedly belong to the littoral country, whatever depth or penetration and the width of their mouths, when such country has asserted its sovereignty over them, and particular circumstances, such as geographical configuration, immemorial usage, and, above all, the requirements of self defence, justify such a pretension. The right of Great Britain over the bays of Conception, Chaleur, and Minamichi are of this description”. Vid. la citada obra de STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, p. 298.

⁹² Los requisitos mencionados fueron los siguientes: “*secular o immemorial possession accompanied by animo domini both peaceful and continuous and by acquiescence on the part of other nations; the special geographical configuration that safeguards so many interests of the vital importance to the economic, commercial, agricultural and industrial life of the riparian States; and the indispensable necessity that those States should possess the Gulf as fully as required by those primordial interests and the interest of national defense*”. Vid. la citada obra de MERRILL WESLEY, C. JR.: *Historic Bays...*, p. 107.

⁹³ Vid. un análisis detallado de esta sentencia en BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., pp. 209-213.

⁹⁴ Vid. I.C.J., *Reports*, 1951, p. 130. Como puede apreciarse en esta definición, el T.I.J. no aporta ningún criterio o elemento que nos permita reconocer la existencia de un título histórico, pues se limita simplemente a conceder el *status* de aguas interiores a aquellas pretendidas aguas históricas sobre las que el Estado reclamante alegue la existencia de un título histórico.

reclamar la propiedad de espacios marítimos adyacentes a las costas del Estado reclamante⁹⁵. Por otro lado, el juez READ consideraba necesario que el Estado ribereño hubiese ejercido su soberanía sobre las aguas en cuestión, sin protesta de otros Estados, durante un largo período de tiempo⁹⁶. Respecto al ejercicio de soberanía, las opiniones diferían sobre el hecho de si éste debía consistir en la realización de actos *iure imperii* sobre los buques extranjeros o en la utilización pacífica de las aguas de forma exclusiva por sus propios nacionales. Tampoco se encuentra en esta sentencia un criterio claro respecto al período de tiempo necesario para que el ejercicio indisputado de actos de soberanía o la utilización exclusiva por los nacionales confieran al Estado ribereño un título histórico⁹⁷.

De todo lo anterior y teniendo en cuenta los muchos interrogantes planteados, podemos señalar como requisitos que han de concurrir en la formación del título histórico (elementos exigidos por la doctrina y la práctica mayoritaria de los Estados y aceptados por la jurisprudencia), los siguientes:

- 1.- el ejercicio de una autoridad (a título de soberanía) sobre el espacio marítimo en cuestión;
- 2.- que dicho ejercicio se haga de forma efectiva y continua, durante un largo período de tiempo;
- 3.- que cuente con la aquiescencia o aceptación de terceros Estados, es decir, sin protestas por parte de éstos. El ejercicio de los derechos de soberanía ha de ser evidente para los demás Estados, según se desprende del principio de efectividad;
- 4.- que se tengan en cuenta una serie de circunstancias (entre las más aceptadas, cabe señalar la configuración geográfica y las exigencias de autodefensa, sin que exista aceptación general sobre la teoría de los intereses vitales ni sobre la alegación de las necesidades económicas del Estado ribereño).

Pero, ¿qué consecuencias se derivan de la existencia de un título histórico?. La principal y más importante consecuencia es la ampliación del espacio marítimo sobre el que el Estado ribereño ejercerá plena soberanía, ya que la alegación de dicho título permite que se consideren aguas interiores espacios marítimos que no serían considerados como tales, si no fuese por la existencia del título histórico⁹⁸.

⁹⁵ El juez McNair declaró lo siguiente: "*the manipulation of the limits of territorial waters for the purposes of protecting economic and other social interests has no justification in the law; moreover, the approbation of such a practice would have a dangerous tendency in that it would encourage States to adopt a subjective appreciation of their rights instead of conforming to an international standard*". Vid. MERRILL WESLEY, C. JR.: *Historic Bays...*, op. cit., p. 94.

⁹⁶ Según señaló el juez READ: "... *it was recognized (historically) that, regardless of breadth, the coastal State could treat as internal waters those bays over which they had exercised sovereignty, without challenge for a long time... The rights of the coastal State are, in this case, fully supported by customary law*". Sentencia *cit. supra*, I.C.J., Reports, 1951, p. 188.

⁹⁷ LACIETA MUÑOZ señala lo siguiente: "si ha podido sostenerse que el período había de ser tan largo que la práctica pudiera considerarse inmemorial, no cabe duda que la tendencia moderna parece mucho más liberal, al menos en las pretensiones de los Estados costeros que proclaman su soberanía sobre determinadas aguas". Vid. su obra: "Aguas interiores y bahías"... *cit. supra*, p. 227.

⁹⁸ Un estudio del régimen jurídico que se aplica a las bahías históricas se hará en el Capítulo IV, bajo el epígrafe "régimenes particulares".

II.2.b. Golfos o bahías internacionales

Como señalamos al comienzo de este capítulo, ni el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua ni la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 han definido jurídicamente qué debe entenderse por golfo; tampoco han señalado la posible diferencia existente entre éste y una bahía, desde un punto de vista jurídico.

La única referencia que aparece en la Convención de 1982 sobre la palabra golfo está contenida en su artículo 122, según el cual, “para los efectos de esta Convención, por ‘mar cerrado o semicerrado’ se entiende un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha, o compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños”.

Para empezar, es necesario destacar la ambigüedad de este artículo, pues, al definir qué debe entenderse por mar cerrado o semicerrado, utiliza tres conceptos marítimos distintos: golfo, cuenca marítima y mar. Además, entendemos que dicho artículo ofrece dos definiciones distintas bajo su rúbrica: la de mar cerrado o semicerrado, por un lado y la de bahía internacional, por otro⁹⁹.

Partiendo del citado artículo 122, podríamos definir como mar cerrado o semicerrado, la cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha.

En este sentido, AZCARRAGA¹⁰⁰ y CERVERA PERY¹⁰¹ definen los mares cerrados o semicerrados como aquellas extensiones acuáticas que, aún estando rodeadas por tierra en una gran medida, tienen comunicación con los océanos a través de uno o más estrechos. Consideran, a su vez, que para que un Estado pueda ejercer derechos de soberanía sobre un mar interno es condición necesaria que sea propietario de sus orillas¹⁰² y que la anchura del estrecho o estrechos que den acceso interior a dicho mar interno no sea superior al doble de la anchura del mar territorial¹⁰³.

⁹⁹ BOUCHEZ distingue los mares cerrados de los semi-cerrados (que estarían conectados con el alta mar por un brazo de mar o un estrecho). A su vez, diferencia esta segunda categoría de las bahías, al considerar desde un punto de vista geográfico que la bahía está conectada directamente con el alta mar, mientras que en el supuesto de un mar semicerrado, éste se conecta con el alta mar a través de un estrecho. (“*Inland seas can be divided into two categories: 1) land-locked seas and 2) those inland seas which are connected with the high seas by means of an arm of the sea or strait. From the geographical point of view the difference between bays and inland seas of the second category is that the bay itself is directly connected with the high seas, while between the inland sea and the high seas a strait or arm of the sea is situated*”). Vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., p. 20.

¹⁰⁰ Vid. su obra *Derecho del Mar...*, cit. supra, p. 95.

¹⁰¹ Vid. las obras de CERVERA PERY, J.: *El Derecho del Mar...*, op. cit., p. 141 y *La problemática de la pesca en el nuevo Derecho del Mar. Ideas para su conocimiento*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Secretaría General de Pesca Marítima, Madrid, 1982/84, pp. 55-56.

¹⁰² Entendemos que dichos autores se refieren, en este caso, a mares cuyas costas pertenecen a un solo Estado, condición necesaria para ejercer plena y exclusivamente su soberanía sobre las aguas.

¹⁰³ Como puso de manifiesto BOUCHEZ, desde el punto de vista jurídico existe una cierta similitud entre mar semi-cerrado y bahía, aunque consideraba que a la hora de aplicar la regla del semicírculo, ésta debía ser interpretada de tal forma que permitiera excluir dicho supuesto del concepto jurídico de bahía. En este sentido escribió: “...*From the*

Este último requisito, el de la anchura máxima del estrecho, será el que nos permita diferenciar un mar cerrado o semicerrado de un golfo, entendiendo por éste toda escotadura cuyo abra tenga una extensión superior a las 24 millas marinas, límite máximo previsto para el concepto jurídico de bahía.

Como podemos observar, ambos autores (AZCARRAGA y CERVERA PERY) permiten diferenciar los mares cerrados o semicerrados cuyas costas pertenecen a un solo Estado, el cual ejercería derechos de soberanía y podría impedir la entrada en ellos de buques extranjeros, de aquellos mares cerrados o semicerrados cuyas costas pertenecen a varios Estados, que no podrían negar el acceso a los buques mercantes de terceros Estados, aunque fuese unánime el consenso de los Estados ribereños en tenerlos cerrados¹⁰⁴.

Por lo tanto, podríamos definir como bahía internacional todo golfo¹⁰⁵ compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, concepto en el que no se tendrá en cuenta la extensión máxima de 24 millas marinas para la línea de cierre, pudiendo ser ésta, en consecuencia, superior a dicha longitud.

No obstante, ambos conceptos se confunden; si citamos el Golfo de Fonseca como ejemplo de bahía internacional, observamos cómo el T.I.J.¹⁰⁶ declara que “El Salvador, Honduras y Nicaragua siguen pretendiendo que *el Golfo es una bahía histórica con el carácter de un mar cerrado*”¹⁰⁷.

legal point of view there is a certain similarity between bays and inland seas. When bays or inland seas are enclosed by a single State, the waters involved may fall under the regime of internal waters, provided that certain conditions are fulfilled. If, on the other hand, bays and inland seas are enclosed by more than one State, there exists no rule of positive international law. As it appears from the Geneva Conference of 1958, a rule was codified for bays enclosed by a single State, but no provisions were made for inland seas in general and bays enclosed by more than one State... As inland seas are water areas distinct and apart from bays, Article 7, para. 2, must be interpreted in such a way that inland seas are excluded from the legal concept of bays”. Vid. la citada obra de BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, pp. 20-21.

¹⁰⁴ Un ejemplo del primer supuesto sería el Mar de Azov, considerado como un mar cerrado que forma parte del territorio de la antigua URSS; como ejemplo del segundo supuesto cabría destacar el Mar Báltico, que está rodeado de tierras pertenecientes en todas las épocas a diferentes países y que es un mar abierto, sin restricciones de género alguno, tanto en tiempos de paz como de guerra. Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar...*, *op. cit.*, p. 96.

¹⁰⁵ Entendiendo por éste un concepto amplio de bahía, por lo que se refiere a la extensión de su superficie y a la anchura de su abra.

¹⁰⁶ Vid. la sentencia del T.I.J. de 11 de septiembre de 1992, sobre la controversia relativa a las fronteras terrestres, insulares y marítimas (El Salvador/Honduras, con intervención de Nicaragua).

¹⁰⁷ Esta misma confusión se aprecia en la obra de AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: “El ‘Mar de Cortes’ y el Golfo de California: Actualidad de una reivindicación mexicana a la luz del Derecho Internacional” en *ADI*, III, Universidad de Navarra, Pamplona, 1976.

Delimitación de las Bahías

El análisis sobre la delimitación de las bahías se hará necesariamente en conexión con la delimitación de las aguas interiores y del mar territorial. Como hemos señalado, con anterioridad a la regulación del Derecho Internacional del Mar en el seno de las Naciones Unidas no fue posible exponer una norma concreta sobre el límite de las aguas que quedaban bajo la jurisdicción del Estado ribereño¹⁰⁸.

Si observamos la evolución seguida por las normas relativas al cierre de las bahías, se advierte que, en un principio, no existía una norma general que fijara la anchura máxima permitida para delimitar el mar territorial. No obstante, se aceptaba comúnmente que podían considerarse como interiores las aguas de aquellas bahías que tuviesen un abra igual o inferior al doble de la anchura del mar territorial. De este modo, si tenemos en cuenta que las pretensiones de los distintos Estados en relación con la anchura de su mar territorial diferían, el resultado final fue la dificultad en determinar qué bahías podían ser consideradas *erga omnes* como aguas interiores. Este fue también uno de los motivos que más contribuyeron a la justificación del carácter "histórico" que algunos Estados

¹⁰⁸ La regla de las tres millas de extensión del mar territorial, apoyada por algunas potencias marítimas en la Conferencia de La Haya de 1930, no logró su consolidación convencional. No obstante, las observaciones realizadas por el segundo subcomité en materia de bahías fueron incluidas en el Acta Final de la Conferencia en los siguientes términos: " *It is admitted that the base line provided by the sinuosities of the coast should not be maintained under all circumstances. In the case of an indentation which is not very broad at its opening, such a bay should be regarded as forming part of the inland waters. Opinions were divided as to the breadth at which this opening should be fixed. Several Delegations were of the opinion that bays, the opening of which did not exceed ten miles, should be regarded as inland waters; an imaginary line should be traced across the bay between the two points jutting out furthest, and this line would serve as a basis for determining the breadth of the line will have to be drawn at the first place, starting from the opening, at which the width of the bay does not exceed ten miles. This is the system adopted, inter alia, in the North Sea Fisheries Convention of May 6, 1882. Other Delegations were only prepared to regard the waters of a bay as inland waters if the two zones of territorial sea met at the opening of the bay, in other words, if the opening did not exceed twice the breadth of the territorial sea. States which were in favour of a territorial belt of three miles held that the opening should therefore not exceed six miles... Most Delegations agreed to a width of ten miles, provided a system were simultaneously adopted under which slight indentations were not be treated as bays... Two system were proposed; these having been set out as annexes to the observations on this article. The Sub-Committee gave no opinion regarding these system, desiring to reserve the possibility of considering other systems or modifications of either of the above systems (proposal of the United States Delegation and compromise-proposal of the French Delegation)*". Un estudio sobre la época anterior a la labor codificadora realizada en el seno de las Naciones Unidas, vid. en VILLENEUVE, R. de: *De la détermination de la ligne séparative des eaux nationales et de la mer territoriale spécialement dans les baies*, París, 1914 y; MOCHOT, J.: *Le Régime des Baies et des Golfses en Droit International*, París, 1938.

reclamaban para las aguas de aquellas bahías que tuviesen un abra que excediese de la anchura considerada para su mar territorial¹⁰⁹.

De este modo, el primer espacio marítimo que encontramos partiendo de la costa hacia el mar son las aguas interiores (categoría a la que pertenecen las que hemos denominado bahías en términos jurídicos). Sin embargo, si consideramos que el mar territorial constituye una faja costera que incluye las aguas marítimas a partir de una línea "natural" de la costa hasta una determinada distancia¹¹⁰, hemos de advertir que las aguas interiores no existen en todas las costas. Así, en una primera época no se consideró necesario distinguir una categoría jurídica específica, de modo que sólo las aguas de los puertos, así como algunas ensenadas o bahías de poca abertura eran consideradas aguas interiores¹¹¹.

En relación con el sistema de delimitación establecido para las bahías, la Convención de 1982 no ha modificado nada de lo dispuesto en el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua¹¹², por lo que en este capítulo, tras hacer una breve referencia a la evolución de las normas que regulan la delimitación de las bahías, diferenciaremos, una vez más, el concepto jurídico de bahía del concepto amplio, con el fin de diferenciar los distintos sistemas de delimitación utilizados para el cierre de las bahías, sistemas que condicionarán, a su vez, el régimen jurídico aplicable a las aguas encerradas en el interior de las mismas.

III.1. EVOLUCIÓN JURÍDICA

Tomando como referencia los tratados y convenios especiales celebrados durante el siglo XIX, se advierte la existencia en aquella época de problemas sobre los derechos de pesca en bahías pequeñas¹¹³. Así, para obviar las dificultades que planteaban las reclamaciones en conflicto, se fue incorporando a los tratados la norma de considerar el cinturón territorial abarcando toda la bahía, cuando la anchura de su abra no fuese superior a diez millas marinas. De este modo, el Convenio celebrado entre Gran Bretaña y

¹⁰⁹ Vid. un estudio sobre el problema de la extensión del mar territorial y los sistemas mensurativos en AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., pp. 63-68 y en la citada obra de SAURA ESTAPA, J.: *Límites del Mar Territorial*.

¹¹⁰ Según señala el artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982: "Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño". Este sistema de delimitación es el de la bajamar escorada, utilizado para delimitar los espacios marítimos de costas regulares, sin aberturas o escotaduras.

¹¹¹ Según AZCARRAGA BUSTAMANTE, las aguas interiores representan "aquella zona acuática que desde el mar territorial va hacia el interior del territorio del Estado", comprendiendo, de este modo, las bahías, ensenadas, puertos, radas, estuarios, etc.. Vid. su obra *Derecho del Mar*, cit. supra, p. 52.

¹¹² El artículo 5, párrafo 1 del texto de 1958 señala que las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial se considerarán aguas interiores. Lo mismo establece el párrafo 1 del artículo 8 de la Convención de 1982, según el cual: "Salvo lo dispuesto en la Parte IV (se refiere a los supuestos de Estados archipelágicos), las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado".

¹¹³ Vid. COLOMBOS, C. J.: *Derecho Internacional Marítimo*, Madrid, 1961, p. 117

Francia el 2 de agosto de 1839 aceptaba el límite de las diez millas, disponiendo que "se acuerda que la distancia de tres millas fijada como límite general para el derecho exclusivo de pesca en las costas de los dos países se medirá, respecto a bahías cuya boca no pase de diez millas de ancho, desde una línea recta trazada de promontorio a promontorio". Igualmente, las normas convenidas por ambos países en 1843 para dar efecto al Convenio de 1839 se redactaron sobre la misma base.

El mismo límite adoptó el Convenio sobre Pesquerías del Mar del Norte (*the North Sea Fisheries Convention*) del 6 de mayo de 1882, cuyo artículo 2 disponía que, en el caso de las bahías, "la distancia de tres millas deberá medirse desde una recta trazada a través de la bahía en la parte más próxima a la entrada, en el primer punto donde el ancho no exceda de diez millas".

Haciendo una breve referencia a la evolución seguida en esta materia, podemos señalar que en la sesión celebrada en Hamburgo por el *Institut de Droit International* en 1891, el criterio que se establecía para el cierre de las bahías fue el doble de la anchura del mar territorial, anchura no determinada en aquel entonces, por lo que, en consecuencia, cualquiera de las fijadas por los Estados ribereños carecía de carácter universal. Tres años después, en la sesión plenaria celebrada en París el 28 de marzo de 1894, aunque el relator BARCLAY propuso una línea de cierre de 10 millas, algunos de sus miembros apoyaron un límite de 12 millas, es decir, el doble de la anchura del mar territorial que había sido propuesta en el proyecto¹¹⁴. Sin embargo, dicho límite fue abandonado en la sesión de Estocolmo de 1928, al estimarse que "la anchura del mar sometido a un Estado variaba entre un mínimo de 3 y un máximo de 6 millas marinas, pero se consideraba también que el propio Estado podía, en determinadas condiciones, ampliarla con el fin de hacer respetar su legislación en ciertos aspectos, como el ejercicio de la vigilancia fiscal y aduanera"¹¹⁵.

Como veremos en el siguiente apartado, el criterio utilizado para el cierre de las bahías no fue uniforme hasta la adopción de los convenios reguladores del Derecho Internacional del Mar en el seno de la ONU: recordemos que la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pese a no haber podido resolver el problema de la extensión máxima del mar territorial, consiguió la aprobación del acuerdo contenido en el artículo 7 del Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, en virtud del cual, la línea de demarcación de las aguas interiores de una bahía podía trazarse entre puntos de la orilla separados por no más de 24 millas marinas. Esta misma regla pasó sin dificultad al texto de la Convención de 1982 adoptado al concluir la III

¹¹⁴ Este mismo criterio aparecía en el proyecto presentado por el jurista chileno Alejandro ALVAREZ en la Conferencia celebrada en Estocolmo en 1924 por la *International Law Association*, aunque con posterioridad, en la Conferencia de Viena de 1926 se adoptó un criterio menos específico: "the territorial waters should follow the sinuosities of the coast, unless an occupation or an established usage generally recognized by nations had sanctioned a greater limit". Vid. O'CONNELL, D. P.: *The International Law of the Sea*, op. cit., pp. 378-380 y AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., p. 24.

¹¹⁵ Vid. la citada obra de CERVERA PERÚ, J.: *El Derecho del Mar...*, p. 82. En este mismo sentido, COLOMBOS escribió que en virtud de la costumbre, así como por tratados y en convenios especiales, el límite de seis millas de anchura del abra de la bahía se amplió con frecuencia a más de seis, de manera que, consideraciones basadas en motivos históricos y consagradas por el uso entraban en juego al examinar la extensión del abra de una bahía. Vid. COLOMBOS, C. J.: *Derecho Internacional Marítimo*, op. cit., p. 117.

Conferencia, aunque se haya limitado a recoger, en ocasiones literalmente, las normas contenidas en el Convenio de 1958¹¹⁶. La única gran novedad que incorpora la Convención de 1982, en relación con nuestro objeto de estudio, es que llega a un acuerdo sobre la extensión del mar territorial, fijando un límite máximo de 12 millas marinas¹¹⁷.

III.2. SISTEMAS ESTABLECIDOS POR LAS NACIONES UNIDAS

Como señala la profesora ORIHUELA, "el término delimitación, en sentido amplio, incluye dos operaciones, una que viene representada por el trazado de las líneas que separan los distintos espacios marinos, esto es, el trazado del límite interior y exterior de éstos y que podríamos denominar como límites, y otra, delimitación en sentido estricto, que consiste en el trazado de las fronteras que separan los espacios marinos entre Estados adyacentes o situados frente a frente"¹¹⁸.

Si aplicamos estos términos, en la primera operación (esto es, el establecimiento de límites) incluiríamos el cierre de las bahías como sistema de delimitación de los distintos espacios marítimos, pues, según lo señalado en el artículo 8, párrafo 1 de la Convención de 1982, para delimitar las aguas interiores que configuran una bahía, es necesario partir de la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial.

Por lo tanto, siguiendo la distinción que hace la profesora ORIHUELA, proponemos la siguiente clasificación de los sistemas de delimitación de las bahías, ya se trate de bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado (establecimiento de límites) o de bahías internacionales (delimitación en sentido estricto), atendiendo, una vez más, a la diferenciación propuesta entre el concepto jurídico de bahía y el concepto amplio. Haremos también referencia a las excepciones que establece la Convención de Jamaica en materia de delimitación.

III.2.a. Sistemas de delimitación para bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado

a.1. Según el concepto jurídico

a.1.1. El sistema de la línea de cierre de la bahía

¹¹⁶ Hay quienes han puesto de manifiesto que, a pesar de la complejidad y abstracción de estos criterios de delimitación, que han planteado no pocos problemas en la práctica, el artículo 10 del nuevo Convenio los repite en sus términos literales, con lo que parece que los Estados han optado por asumir el sistema establecido en 1958, antes que inaugurar un sistema sin las ventajas de lo consolidado, pero con los inconvenientes de su puesta en práctica. GONZÁLEZ CAMPOS, J. D.; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. y ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional Público, op. cit.* (quinta edición), p. 530. Como han señalado estos autores en la sexta edición (p. 606), se trata de criterios consolidados en la práctica y así lo ha estimado el T.I.J. en el asunto de la *controversia fronteriza terrestre, insular y marítima* al señalar que "podría considerarse que estas disposiciones relativas a las bahías expresan el derecho consuetudinario general". (C.I.J. *Recueil* 1992, p. 588).

¹¹⁷ Según señala su artículo 3: "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención".

¹¹⁸ Vid. ORIHUELA CALATAYUD, E.: *España y la delimitación de sus espacios marinos*, Universidad de Murcia, 1989, pp. 42-43.

Como ya hemos indicado, el párrafo 3 del artículo 10 de la Convención de 1982 dispone: "para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura se considerará comprendida en la superficie total de ésta".

Continúa señalando el párrafo 4: "si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores".

Por lo tanto, el único requisito que establece la Convención de 1982 para aplicar el sistema de la línea de cierre de la bahía, llamada literalmente línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar, es que ésta no sea superior a 24 millas marinas; de este modo, se considerarán aguas interiores las que quedan comprendidas en el interior de la bahía, entre la línea de bajamar a lo largo de la costa y la línea de cierre¹¹⁹. Será la línea de cierre de la bahía la que se utilice para delimitar hacia el exterior los distintos espacios marítimos (12 millas marinas de mar territorial, 200 millas de Z.E.E., etc.).

a.2. Según el concepto amplio

a.2.1. El sistema de la línea de base recta en el interior de la bahía

Según el párrafo 5 del artículo 10 de la Convención de 1982: "cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas marinas, se trazará dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas marinas, de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud".

En este caso, la línea de base recta de 24 millas se trazaría en el interior de la bahía¹²⁰ y separaría las aguas interiores, que quedarían comprendidas en la parte interior de dicha línea, del espacio marítimo correspondiente al mar territorial, cuya anchura se mediría desde la citada línea hacia el exterior.

Pero, ¿cuál es la diferencia existente entre este sistema y el de LBR que se excluye del ámbito de aplicación del citado artículo 10?

a.2.2. El sistema de líneas de base rectas

El párrafo 6 del artículo 10 de la Convención de 1982 señala que las normas generales que regulan las bahías no se aplicarán a los supuestos en los que una determinada

¹¹⁹ Vid. la citada obra de SAURA ESTAPA, J.: *Límites del Mar Territorial*, pp. 114-122.

¹²⁰ Este es el dato que nos permite diferenciar este sistema del que analizamos bajo el epígrafe: "el sistema de líneas de base rectas".

escotadura sea cerrada mediante el sistema de LBR previsto en su artículo 7, cuyo párrafo 1 determina lo siguiente: "en lugares en que la costa tenga profundas aberturas o escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados"; en la práctica, estos puntos serán los más alejados mar afuera de los promontorios costeros o de las islas del litoral.

El sistema de LBR fue adoptado por primera vez en 1935, mediante el cual, Noruega no aplicó a sus costas el criterio de la línea de base normal, (es decir, la línea de bajamar a lo largo de la costa), procediendo a unir los puntos más alejados de la multitud de islas, arrecifes y promontorios que existían en la parte septentrional del país, denominada *skjaergaard* (literalmente, muro de rocas)¹²¹.

En el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas, el Reino Unido demandó a Noruega ante el T.I.J., al considerar que el Estado noruego sólo podía trazar LBR en las bahías, aunque reconocía a Noruega el derecho a reivindicar como aguas interiores todas las aguas de los fiordos y de los *sunds* (que quedaban comprendidos en el concepto de bahía), tanto si la línea de cierre de la escotadura tenía una longitud inferior como superior a diez millas marinas. Esta concesión que hacía el Reino Unido se basaba exclusivamente en alegaciones de títulos históricos, ya que para él, la regla de las diez millas era considerada una norma de Derecho Internacional¹²².

El T.I.J. afirmó que la línea de base noruega no violaba el Derecho Internacional, ya fuera porque era conforme a derechos históricos adquiridos, ya fuera porque correspondía a intereses económicos locales en materia de pesca, cuya realidad e importancia estaban claramente confirmadas por un largo uso¹²³. La sentencia del T.I.J. de 18 de diciembre de 1951 significó la consagración del sistema de LBR y su aceptación universal, convirtiéndose en factor determinante de la ampliación de espacios marítimos que pasaron a formar parte de las aguas interiores de los Estados ribereños, aguas que jurídicamente tienen la misma consideración que el espacio terrestre, sobre las que los Estados ribereños ejercen plena soberanía.

¹²¹ El 12 de julio de 1935 el Gobierno noruego dictó un Real Decreto (R.D.) sobre la delimitación de la zona de pesca noruega; tal R.D. se apoyaba en la legislación noruega dictada anteriormente, en especial, en los Reales Decretos de 1812, 1869, 1881 y 1889. El R.D. de 1935 hacía mención de "títulos históricos" bien establecidos, de las "condiciones geográficas" que predominan en las costas noruegas y de la protección de los "intereses vitales" de los habitantes de las regiones situadas en las zonas más septentrionales del país. No obstante, aunque el R.D. se refería a la zona de pesca noruega y no mencionaba expresamente el mar territorial, no hay duda de que la zona delimitada no era otra que la zona marítima que Noruega considera como su mar territorial. Así es como las Partes han discutido la cuestión y la han sometido a la decisión del T.I.J. en el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas (sentencia de 18 de diciembre de 1951, I.C.J., *Reports*, 1951, p. 131). Vid. CASANOVAS Y LA ROSA, O.: *Casos y textos de Derecho Internacional Público*, cuarta edición, Madrid, 1986, pp. 225-226.

¹²² CASANOVAS Y LA ROSA ha señalado que si bien la franja de las aguas territoriales debe seguir la línea exterior del *skjaergaard*, admitiéndose en ciertos casos el trazado de líneas de base rectas, no hay razón válida para que éstas sólo puedan ser trazadas a través de las bahías y no se pueda hacer entre las islas, islotes y peñascos, a través de los espacios de agua que los separan, incluso cuando dichos espacios no queden comprendidos en la noción de bahía. Vid. su obra, *cit. supra*, pp. 227-228.

¹²³ Vid. la sentencia de 18 de diciembre de 1951, I.C.J., *Reports*, 1951, p. 142.

En relación con la longitud de las líneas rectas, el T.I.J. estimó en la mencionada sentencia que, "aunque la norma de diez millas se había adoptado en ciertos Estados, tanto en su derecho nacional como en sus tratados y convenios, y aunque determinadas decisiones arbitrales la habían aplicado entre esos Estados, otros habían adoptado diferente límite". En consecuencia, la norma de las diez millas no había adquirido aún "la autoridad de una norma general de Derecho Internacional"¹²⁴.

Es importante señalar que el T.I.J. dictó la sentencia sobre el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas con anterioridad a la adopción del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, cuyo artículo 4 establecía el sistema de LBR, reteniendo, en consecuencia, los criterios fundamentales señalados por el T.I.J. en dicho asunto. En consecuencia, el citado artículo condicionaba la aplicación del sistema de LBR a la existencia de profundas aberturas y escotaduras en la costa o de una franja de islas en su proximidad inmediata (artículo 4, párrafo 1).

El artículo 4 del citado Convenio tampoco determinaba la longitud de las líneas rectas. En su lugar, el párrafo 2 establecía que el trazado de esas líneas de base no podían apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa y que las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas debían estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para quedar sometidas al régimen de las aguas interiores, lo que podía entenderse como requisitos que debían cumplir las profundas aberturas y escotaduras para que se les pudieran aplicar el sistema de LBR y para que las aguas que quedasen así encerradas tuviesen el carácter de aguas interiores.

Pero, según advertía su párrafo 4, cuando fuese aplicable dicho método, al trazar determinadas líneas de base, podrían tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se tratase, cuya realidad e importancia estuviesen claramente demostradas por un largo uso.

A pesar de la exigencia de estos requisitos, en la evolución posterior a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados han utilizado el sistema de LBR con criterios sumamente amplios. Por lo tanto, no es de extrañar que los adversarios de la ampliación de las aguas interiores intentasen introducir limitaciones concretas en la III Conferencia, aunque todos los intentos realizados por alcanzar dicho fin fracasaron. Así, el artículo 7 de la Convención de 1982 se limita a reproducir el texto del Convenio de 1958, con una ligera adición: la relativa a las líneas de costa inestables, según lo establecido en el párrafo 2¹²⁵.

¹²⁴ Vid. la sentencia *cit. supra*, p. 131.

¹²⁵ El artículo 7 de la Convención de 1982 señala lo siguiente: "1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados. 2. En los casos en que, por la existencia de un delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con esta Convención. 3. El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. 4. Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos

De acuerdo con lo previsto en el artículo 7, párrafo 5 de la Convención de Jamaica de 1982, DIEZ DE VELASCO ha señalado que podrán tenerse en cuenta, "sólo para el trazado de determinadas líneas rectas", los intereses económicos de la región, si su realidad e importancia están demostradas por un prolongado uso de las aguas. Para este autor, la validez jurídico-internacional del trazado de LBR depende de que se cumplan los siguientes requisitos¹²⁶:

- 1.- las líneas rectas no deben apartarse de forma apreciable de la dirección general de la costa;
- 2.- las zonas de mar encerradas por esas líneas, situadas entre éstas y la tierra firme, deben estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para someterlas al régimen de las aguas interiores;
- 3.- las líneas rectas no pueden trazarse hacia o desde elevaciones que emerjan en la bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua;
- 4.- el trazado de líneas rectas no puede aislar del alta mar o zona económica exclusiva el mar territorial de otro Estado;
- 5.- la delimitación deberá publicarse en cartas marinas y el ribereño les dará adecuada publicidad, en particular, depositando ejemplares de las mismas en la Secretaría General de la ONU; esta obligación se amplía a toda delimitación prevista para fijar la anchura del mar territorial¹²⁷.

A la falta de precisión jurídica que presentan todos estos sistemas de delimitación, se añade para una mayor confusión, lo dispuesto en el artículo 14 de la Convención de 1982, según el cual: "el Estado ribereño podrá determinar las líneas de base combinando cualesquiera de los métodos establecidos en los artículos precedentes, según las circunstancias". Pero, ¿cuáles son estas circunstancias?... La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no las especifica.

Como respuesta a la pregunta que dejamos planteada sobre la posible diferencia existente entre el trazado de una línea de base recta en el interior de una bahía y el sistema de LBR, podemos responder como conclusión, que la línea de cierre de la

que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o cuando el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajamar haya sido objeto de un reconocimiento internacional general. 5. Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado. 6. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva".

¹²⁶ Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público, op. cit.*, pp. 386-387.

¹²⁷ Según señala el artículo 16 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982: "1. Las líneas de base para medir la anchura del mar territorial, determinadas de conformidad con los artículos 7, 9 y 10, o los límites que de ellas se desprendan, y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con los artículos 12 y 15 figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el "datum" geodésico. 2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas".

bahía (ya sea trazada de promontorio a promontorio o en su interior), es una auténtica LBR, obviando cualquier exigencia relativa a una longitud máxima¹²⁸. Por lo tanto, el sistema de LBR establecido en la Convención de 1982 (como ocurriera en el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y Zona Contigua) ha hecho irrelevante, sobre todo en su aplicación por los Estados ribereños, los distintos sistemas de delimitación establecidos para las bahías.

Como considera SAURA ESTAPA, la línea de cierre de la bahía no es otra cosa que una línea de base recta que cumple todos sus requisitos salvo, tal vez, uno: que no se aplica necesariamente a una costa fuertemente accidentada. Como consecuencia, se pregunta si éste es un motivo suficiente para mantener un artículo específico dedicado a la regulación de las bahías, llegando a la conclusión de que es absurdo preocuparse por dar una noción jurídica de bahía; según señala: "parece que se trata de ver si se cumplen unos requisitos (criterio del semicírculo) 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 semicírculo, 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". Como bien advierte él mismo, "las líneas de base rectas se bastan y sobran para solucionar los problemas de delimitación que plantean las bahías y, desde luego, la supresión de una longitud máxima de su línea de cierre no supondría mayores abusos de los que se producen con el régimen actual"¹²⁹.

Siguiendo esta línea de razonamiento, se ha sugerido que para precisar el concepto jurídico de bahía desaparezcan dos de los requisitos previstos en los textos convencionales que venimos analizando, esto es, la regla del semicírculo y la extensión máxima de la línea de cierre. No obstante, consideramos que no sería necesario suprimirlos, pues como hemos señalado, la regulación contenida en el citado artículo 10, según lo dispuesto en su párrafo 6, no se aplicará a las bahías que se delimiten mediante el sistema de LBR.

Por lo tanto, aunque compartamos las palabras del profesor SAURA ESTAPA, quien considera que no tiene sentido la regulación internacional prevista para el cierre de las bahías, ya que los Estados acudirán al sistema de LBR, cuya longitud no está limitada, consideramos necesaria la existencia de un precepto que regule expresamente las bahías, máxime si tenemos en cuenta que el trazado de las LBR ha de cumplir una serie de requisitos para que su delimitación sea conforme a lo dispuesto en la Convención de 1982.

A continuación haremos referencia a los sistemas de delimitación aplicables a los dos supuestos excluidos del citado artículo 10, aunque no hayan sido regulados en los convenios internacionales adoptados en el seno de las Naciones Unidas.

¹²⁸ Como advierte SAURA ESTAPA: "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". Vid. su citada obra: *Límites del Mar Territorial*, pp. 122-123.

¹²⁹ Vid. la citada obra de SAURA ESTAPA, pp. 124-126.

III.2.b. Sistemas de delimitación para golfos o bahías internacionales: Delimitación en sentido estricto

Como señala la profesora ORIHUELA, en los supuestos en los que existe una yuxtaposición de soberanía o jurisdicción, "a menos que los Estados involucrados decidan establecer un condominio allí donde sus competencias se superponen, surge la necesidad de establecer una frontera que determine de manera clara y precisa hasta dónde se extiende la soberanía o jurisdicción de cada uno de ellos"¹³⁰.

Siguiendo esta opinión, en relación con la delimitación de las bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados, sería interesante señalar la distinción que hace BOUCHEZ, al admitir la posibilidad de separar dos situaciones distintas¹³¹:

- 1.- Cuando todos los Estados ribereños tienen acceso a la entrada, como sucede en las bahías de Higuier¹³² y de Algeciras¹³³.
- 2.- Cuando uno o dos de los Estados están situados en la boca de la bahía, dominando su entrada y el restante o los restantes ribereños quedan en el "fondo del saco", supuesto del Golfo de Fonseca en Centroamérica¹³⁴.

¹³⁰ Continúa diciendo ORIHUELA CALATAYUD, que "la solución del condominio puede presentarse, así pues, como una alternativa a la delimitación o al establecimiento de fronteras y podría obviar muchas de las dificultades que presenta el trazado de una línea divisoria de espacios marinos. Sin embargo, no debemos dejarnos deslumbrar por esta relativa ventaja, ya que los Estados, al acordar el uso común de estas zonas de mar, deberían también dar solución a determinados problemas que pueden resultar tan complejos como la delimitación, o incluso más: el ejercicio de la jurisdicción penal o civil, el establecimiento de la legislación reguladora de las distintas actividades que se pueden llevar a cabo, la exploración de los recursos de la zona y la distribución de los beneficios que se obtengan de la misma, pueden, junto a otros aspectos, reflejar las cuestiones a resolver en el establecimiento de un condominio. Y ello con independencia de que el condominio, para ser una buena solución al problema, requiere un excelente clima político entre las partes". Vid. su obra: *España y la delimitación...*, cit. supra, p. 40.

¹³¹ Vid. el estudio sobre la delimitación y el régimen jurídico aplicable a las bahías internacionales que hace BOUCHEZ, en su citada obra *The Regime of Bays...*, pp. 170-198.

¹³² El Convenio hispano-francés de 14 de julio de 1959 sobre Pesca en el Bidasoa y en la Bahía de Higuier (BOE de 2 de febrero de 1965) derogó la declaración hispano-francesa de 30 de marzo de 1879, relativa a la delimitación de jurisdicciones de España y Francia en dichos espacios, pero mantuvo la delimitación entonces establecida, según la cual, las aguas de la bahía se subdividían en tres sectores: uno bajo la jurisdicción exclusiva de España, otro bajo la jurisdicción exclusiva de Francia y el tercero eran aguas comunes a los dos países (se trata de la zona central que es un condominio de ambos Estados), teniendo en cuenta la delimitación del Mar Territorial y de la Zona Contigua del Golfo de Vizcaya, establecida en el Convenio de 29 de enero de 1974, que combina el recurso al meridiano (en las primeras seis millas marinas) con la equidistancia (en las segundas seis millas marinas). BOE de 4 de julio de 1975. Vid. asimismo el Canje de Notas de 29 de enero de 1974, sobre Interpretación del artículo 2, b) del Convenio sobre delimitación de las Plataformas Continentales en el Golfo de Vizcaya (BOE de 9 de julio de 1975).

¹³³ El régimen jurídico de la bahía de Algeciras está condicionado por la controversia hispano-británica en relación con la interpretación del artículo 10 del Tratado de Utrech de 1713, en el cual España cedía "a la corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensa y fortaleza". A comienzos del siglo XIX se inició un contencioso entre la posición española (que interpreta restrictivamente el citado precepto, negando los derechos soberanos del Reino Unido sobre las aguas adyacentes al Peñón) y la posición inglesa (que sostiene que no se puede ceder una plaza marítima sin los derechos correspondientes a los espacios marítimos adyacentes). Vid. el análisis de esta controversia en el Capítulo VI del presente estudio.

¹³⁴ Sobre este supuesto, vid. la sentencia del T.I.J. de 11 de septiembre de 1992, *I.C.J., Reports*, 1992 ("Case concerning the land, island and maritime frontier dispute -El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening-"), párrafos 369 a 420, sobre la situación jurídica de los espacios marítimos dentro y fuera de la línea de cierre del Golfo de Fonseca.

Para BOUCHEZ: "en ambos tipos de bahías existen intereses comunes de carácter estratégico, de navegación y de aprovechamiento de sus recursos naturales", por lo que las posibles técnicas de solución serían las siguientes¹³⁵:

- a) Establecer un condominio, una comunidad de uso entre los Estados ribereños, de manera que ejercieran competencias concurrentes sobre las aguas y sus recursos (solución subyacente en el asunto del Golfo de Fonseca).
- b) Llegar a una reglamentación por vía convencional entre los Estados ribereños.
- c) Aplicar una técnica similar a la prevista en el artículo 12 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y en el artículo 15 de la Convención de 1982, sobre la delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, esto es, aplicar el sistema de la línea media equidistante (LME) para determinar el espacio sometido a la soberanía de cada uno de ellos.

De acuerdo con esta clasificación y atendiendo, una vez más, a la opinión de la profesora ORIHUELA, consideramos que el condominio afectaría, más que a la delimitación en cuanto establecimiento de las fronteras, al régimen jurídico, en cuanto reparto de las competencias y jurisdicción correspondiente a cada Estado ribereño de un golfo o bahía internacional¹³⁶.

No obstante, aunque el condominio no se encuentra recogido en los Convenios de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que parecen primar en la búsqueda de una delimitación, puede estar presente en la mente de los negociadores de los acuerdos que se suscriban en relación con la división o delimitación de su soberanía o jurisdicción sobre el medio marino¹³⁷, motivo éste que nos sugiere incorporar el condominio, no ya como alternativa, sino como vía conjunta a la delimitación¹³⁸, para determinar el régimen jurídico aplicable a los supuestos de bahías cuyas costas están bañadas por las aguas de dos o más Estados ribereños.

Podemos concluir estableciendo como sistemas de delimitación para los golfos o bahías internacionales los siguientes, con independencia del acuerdo que sean capaces de adoptar los Estados ribereños:

- 1) el sistema de la línea media equidistante (LME) y;
- 2) el condominio

¹³⁵ Vid. GONZALEZ CAMPOS, J. D.; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. y ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional Público*, op. cit., p. 606.

¹³⁶ Esta interpretación es la contenida en la definición de condominio ofrecida por *The International Law Dictionary*: "Jurisdiction over a territory shared by two or more states. A condominium arrangement is formally defined by the legal regime sharing authority over the territory. Jurisdiction may be shared either concurrently or sequentially. A condominium arrangement typically allows for equal exercise of sovereignty by the states concerned".

¹³⁷ Son palabras textuales de ORIHUELA CALATAYUD, E.: *España y la delimitación...*, op. cit., p. 42.

¹³⁸ En la delimitación de la plataforma continental en el Golfo de Vizcaya (Convenio de 29 de enero de 1974), España y Francia establecieron una zona de explotación conjunta (el llamado *domo de Gascuña*), que incluye suelo y subsuelo a ambos lados de la divisoria. Pero como se ha señalado, no se trata de un condominio, sino de "buena vecindad cimentada sobre una delimitación sana. La delimitación promueve la cooperación y ésta puede dar lugar a formas muy integradas". Vid. REMIRO BROTONS, A.; RIQUELME CORTADO, R.; ORIHUELA CALATAYUD, E.; DIEZ-HOCHL.EITNER, J. y PEREZ-PRAT DURBAN, L.: *Derecho Internacional*, Madrid, 1997, p. 660.

b.1. El sistema de la línea media equidistante

El artículo 15 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, referente a la delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, prevé para estos supuestos lo siguiente: "ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma".

En este precepto se consagra una regla de carácter dispositivo denominada principio o método de equidistancia, que se ha utilizado normalmente en la práctica internacional. No obstante, el criterio de base sería el acuerdo entre los Estados interesados, que podrían utilizar, si así lo desearan, el sistema de la LME u otro distinto, como sucedió, según lo señalado, en el Convenio hispano-francés de 29 de enero de 1974, para la delimitación del mar territorial en el Golfo de Vizcaya¹³⁹.

Por lo tanto, existe una serie de alternativas aplicables al principio de la equidistancia. Estas son:

- a) la adopción de un acuerdo en contrario por parte de los Estados ribereños y;
- b) la existencia de derechos históricos u otras circunstancias especiales que justifiquen la necesidad de proceder a una delimitación distinta.

Algunos supuestos sobre delimitación de fronteras marítimas entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente merecen una atenta consideración jurídica, ya que han sido objeto de controversias internacionales.

Podemos señalar, por un lado, el Tratado de 26 de diciembre de 1942, en el que el Reino Unido (por la isla Trinidad) y Venezuela procedieron a delimitar el lecho marino y su subsuelo existente más allá del mar territorial en el Golfo de Paria. Desde entonces, se han sucedido numerosos tratados bilaterales de delimitación que reflejan soluciones libremente acordadas por las partes, sobre la base de elementos relevantes existentes en circunstancias específicas.

Por otro lado, es importante señalar la sentencia del T.I.J. de 12 de octubre de 1984, sobre el asunto de la frontera marítima en el Golfo de Maine (Canadá y los Estados Unidos), en la que dicho Tribunal, teniendo en cuenta las circunstancias geográficas, descartó el método de la equidistancia sobre la base de varias consideraciones, entre ellas, la existencia de una isla de soberanía disputada en las proximidades de la línea fronteriza (párrafo 211 y 213); además, se refirió al método de la bisectriz del ángulo formado por las líneas de la dirección general de la costa, mientras que en otro seg-

¹³⁹ Vid. la citada obra de GONZALEZ CAMPOS, J. D.; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. y ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional...*, p. 612, así como la obra de SUAREZ DE VIVERO, J. L.: *El Nuevo Orden Oceánico. Consecuencias Territoriales*, Junta de Andalucía/Consejería de Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio, Sevilla, 1985, pp. 86-87 y 91-94.

mento de la línea fronteriza se aplicó el método de la perpendicular a la línea de cierre de la bahía (párrafo 224)¹⁴⁰.

b.2. El condominio

Este término plantea la dificultad de su definición en el ámbito del Derecho Internacional Público, ya que se ha consolidado en el Derecho Privado, donde se acude a la idea de co-soberanía para explicar la naturaleza del mismo¹⁴¹. Sin embargo, hay quienes advierten que esta noción de co-soberanía utilizada para definir el condominio es equívoca, ya que en tales supuestos, ninguno de los Estados sería auténtico soberano del territorio, al no tener competencias plenas y exclusivas, sino competencias concurrentes o compartidas sobre un ámbito espacial concreto, lo que eliminaría el elemento de exclusividad propio de las competencias territoriales¹⁴².

Pero, según lo señalado, podemos distinguir dos clases de condominio:

- a) el condominio como vía alternativa a la delimitación, al que no dedicaremos especial atención, por no haber encontrado muchos partidarios entre los Estados. En la práctica sólo se cita un supuesto de condominio fronterizo: el del Golfo de Fonseca (del que son Estados ribereños El Salvador, Honduras y Nicaragua) y aún éste es hoy muy discutido¹⁴³. En este asunto, el T.I.J. adoptó la postura defendida por El Salvador¹⁴⁴, aunque su decisión estuvo

¹⁴⁰ Vid. I.C.J., *Reports*, 1984, p. 246. Vid. un comentario exhaustivo sobre este asunto en *AJIL*, vol. 79, 1985: "The Gulf of Maine Case: The Nature of an Equitable Result" por SCHNEIDER, J., pp. 539-577; "Some Perspectives on Adjudicating before the World Court: The Gulf of Maine Case", por ROBINSON, D. R.; COLSON, D. A. y RASHKOW, B. C., pp. 578-597 y "From Sea to Seabed: the Single Maritime Boundary in the Gulf of Maine Case" por LEGAULT, L. H. y HANKEY, B., pp. 961-991.

¹⁴¹ Esta idea de co-soberanía ha sido aplicada también al ámbito del Derecho Internacional Público: BOUCHEZ define el condominio "as joint sovereignty by several States over a certain territory which does not itself possess the character of a State". En este mismo sentido se pronuncia EL-ERIAN, según el cual: "If dominium in international law is territorial sovereignty for which we set as a criterion the title to the territory, then condominium is joint sovereignty possessed by two or more States in a certain territory". Una definición más específica es la dada por CORET: "Le condominium est le statut d'un territoire à l'égard duquel la jouissance et l'exercice des compétences reconnues aux Etats par le droit des gens, appartient à une communauté internationale partielle caractérisée par l'égalité juridique et fonctionnelle des Etats qui en sont membres, cette communauté exerçant ses compétences par l'intermédiaire d'organes internationaux particuliers, immédiats ou médiats". Vid. BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays...*, op. cit., pp. 184-185.

¹⁴² Vid. la citada obra de GONZALEZ CAMPOS, J. D.; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. y ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional Público...*, p. 556.

¹⁴³ Vid. ORIHUELA CALATAYUD, E.: *España y la delimitación de...*, op. cit., pp. 40-41. En la sentencia de 2 de marzo de 1917, en relación con las fronteras marítimas del Golfo de Fonseca, el Tribunal de Justicia Centroamericano sostuvo la tesis del ejercicio, por parte de los tres Estados ribereños, de competencias de forma indivisa en su interior, estableciendo un condominio *de facto* en dicho espacio marítimo.

¹⁴⁴ El Salvador pretendía que los espacios situados dentro del Golfo de Fonseca fuesen objeto de un *condominio* entre los tres Estados ribereños, por lo que consideraba que cualquier delimitación del mismo resultaba inadecuada. Honduras, por su parte, consideraba que en el Golfo existía una *comunidad de intereses* que requería una delimitación judicial. Al aplicar las normas generales sobre interpretación de los Tratados, el T.I.J. declaró lo siguiente: "La Sala considera que no tiene competencia para efectuar una delimitación, sea dentro o fuera del Golfo. Después de examinar la historia del Golfo, la Sala observa que El Salvador, Honduras y Nicaragua siguen pretendiendo que el Golfo es una bahía histórica con el carácter de un mar cerrado. Considera que las aguas del Golfo, aparte de la franja marítima de tres millas, son aguas históricas y están sometidas a una soberanía conjunta de los tres Estados litorales. Observa que no ha habido

influida por la condición especial de las aguas del Golfo, consideradas aguas históricas¹⁴⁵;

- b) el condominio como vía conjunta a la delimitación, regulado en aquellos acuerdos en los que, junto al establecimiento de una línea fronteriza, se prevea la posibilidad de explotación conjunta de una zona determinada, es decir, la posibilidad de llegar a una reglamentación por vía convencional entre los Estados ribereños. El análisis de esta segunda clase de condominio se hará en el capítulo correspondiente al régimen jurídico de las bahías, bajo el epígrafe regímenes particulares¹⁴⁶.

III.2.c. Las bahías y aguas históricas como excepción a todos los sistemas de delimitación

Por un lado, las bahías y aguas históricas constituyen una excepción al régimen general previsto para la delimitación de las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado, según veremos a continuación.

Por otro lado, aunque los textos convencionales analizados no hagan referencia a las bahías internacionales, los derechos históricos también operan en la delimitación de este tipo de bahías, según ha manifestado el T.I.J. en el as. del Golfo de Fonseca¹⁴⁷.

c.1. Excepción al sistema de la línea de cierre y al sistema de la línea de base recta en el interior de la bahía

Como el propio epígrafe nos indica, esta excepción se aplica tanto a los supuestos en los que la línea de cierre de la bahía fuese igual o inferior a 24 millas marinas, como a aquellos casos en los que dicha línea fuese superior y, en consecuencia, se trazase en el interior de la bahía una línea de base recta no superior a 24 millas¹⁴⁸.

ningún intento de dividir las aguas según el título colonial y decide que una sucesión conjunta de los tres Estados parece lógica". En relación con la posición geográfica de Honduras en el Golfo: "la Sala considera que Honduras tiene derechos legítimos en las aguas del Golfo hasta la línea de cierre de la bahía. Fuera del Golfo, la Sala observa que es preciso tener ahora en cuenta los nuevos conceptos jurídicos -particularmente con respecto a la plataforma continental y a la zona económica exclusiva- y considera que, con exclusión de una franja a cada extremo del Golfo que corresponde a las zonas marítimas de El Salvador y Nicaragua, los tres Estados tienen derecho al mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, pero pueden proceder a una división por común acuerdo". En este caso, el T.I.J. decidió que un Estado situado en el interior de una bahía de la que también eran ribereños otros dos Estados situados en la boca de la misma, tiene derecho a áreas propias de mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva, medidas a partir de la línea de cierre de la bahía.

¹⁴⁵ Vid. la citada sentencia del T.I.J. de 11 de septiembre de 1992, *I.C.J., Reports*, pp. 351 y ss.. Un análisis detallado de este asunto vid. en el comunicado de prensa de las Naciones Unidas, I.C.J./519 de 11 de septiembre de 1992. División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Oficina de Asuntos Legales. Boletín del Derecho del Mar, nº 22, enero 1993.

¹⁴⁶ En este sentido, vid. el citado Convenio hispano-francés de 14 de julio de 1959 sobre Pesca en el Bidasoa y en la Bahía de Higer, en el que se mantiene un sector de aguas comunes a los dos países (una zona central que es un condominio de ambos Estados).

¹⁴⁷ En el próximo capítulo analizaremos las distintas opiniones doctrinales sobre el régimen jurídico aplicable a una bahía internacional cuyas aguas son consideradas de carácter histórico.

¹⁴⁸ Como indica el artículo 10, párrafo 6 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982: "las disposiciones anteriores no se aplican a las bahías llamadas históricas...". Tales disposiciones hacen referencia a la longitud máxima permitida para la línea de cierre y a la regla del semicírculo, en los supuestos de delimitación de bahías en términos jurídicos.

c.2. Excepción al sistema de líneas de base rectas

Del estudio realizado sobre las bahías y aguas históricas tras la sentencia sobre las pesquerías anglo-noruegas, hay quienes afirman que el título de la reivindicación puede basarse no sólo en consideraciones de orden histórico, sino también, en argumentos de índole económica, entre otros¹⁴⁹.

Siguiendo esta línea de pensamiento, el párrafo 5 del artículo 7 de la Convención de Jamaica de 1982 dispone lo siguiente: "cuando el método de las líneas de base rectas sea aplicable..., al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado".

c.3. Excepción al sistema de delimitación en sentido estricto

Según señala el artículo 15 de la Convención de Jamaica de 1982, sobre delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente: "...esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma".

Teniendo en cuenta los requisitos exigidos para la formación del título histórico que permite a los Estados ribereños reivindicar ciertos espacios marítimos y concederles el *status* de aguas interiores, será el cumplimiento de tales elementos o requisitos los que condicionen la delimitación realizada por el Estado ribereño que alega la existencia de un título histórico.

Del análisis sobre la delimitación de las bahías podemos deducir, para concluir, que las excepciones al criterio general de la línea de bajamar a lo largo de la costa, como línea de base normal (LBN) a partir de la cual se determinan los distintos espacios marítimos, son bastante considerables, hasta el extremo de llegar a oscurecer la propia regla general; se trata de una manifestación de la tendencia actual de los Estados ribereños por extender su ámbito de soberanía sobre los espacios marítimos. Por lo tanto, no es sorprendente que, en los últimos años, numerosos Estados hayan procedido a definir o a redefinir el trazado de sus líneas de base, aplicando a menudo el sistema de LBR, según criterios que, por su longitud, no son considerados aceptables por otros países¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Como ya hemos señalado, no han sido pocos los autores que han manifestado sus recelos sobre la alegación de argumentos de carácter económico, con la finalidad de reivindicar espacios marítimos cada vez más extensos, que de este modo, quedarían sujetos a la soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños. En este sentido, AZCARRAGA ha manifestado lo siguiente: "estas consideraciones que excluyen el elemento histórico pueden llevarnos a una situación especial y en pugna con los postulados clásicos de Derecho Internacional marítimo". AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Régimen jurídico de las aguas históricas" en *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, vol. 1, Madrid, 1959, p. 85. Vid. también las opiniones doctrinales ya citadas, en relación con la teoría de los intereses vitales en el epígrafe dedicado a las bahías y aguas históricas.

¹⁵⁰ En la práctica internacional, la línea de base recta más larga, de más de 300 millas marinas, cierra el Golfo de Sidra, reivindicado por Libia en 1973 como bahía histórica y vital. En relación con la posición de los Estados Unidos, que rechaza la conformidad de dicha reivindicación con el Derecho Internacional, vid. la comunicación de las Naciones Unidas de 10 de julio de 1985, Oficina para Asuntos Oceánicos y el Derecho del Mar en *Boletín de Derecho del Mar*, nº 6, 1985, p. 40.

Régimen Jurídico de las Bahías

Según lo establecido en el artículo 8, párrafo 1 de la Convención de 1982, “... las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado”.

En relación con las bahías, tales líneas de base han sido analizadas en el capítulo anterior, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 10 de la citada Convención, cuyo párrafo 4 señala que las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores y, en consecuencia, forman un espacio marítimo sometido a la soberanía territorial del Estado ribereño.

No obstante, el régimen jurídico de las bahías ofrece una gran variedad; se trata de una materia sobre la que se han planteado grandes dificultades a la hora de intentar alcanzar un acuerdo unificador. Según hemos señalado, determinar qué debe entenderse por bahía para aplicarle un régimen jurídico concreto es una cuestión compleja, por lo que, atendiendo a la diferenciación propuesta entre concepto jurídico de bahía y concepto amplio, aplicaremos respectivamente lo que hemos denominado régimen general y regímenes particulares, estos últimos en los supuestos de bahías llamadas “históricas” y en golfos o bahías internacionales.

IV.1. RÉGIMEN GENERAL

Los textos convencionales adoptados tras la celebración de la I y III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar confirmaron la conclusión a la que llegó el *Institut de Droit International*, cuando se planteó el problema de la distinción entre el régimen jurídico aplicable a las aguas interiores y al mar territorial. Tanto el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua como la Convención de 1982 señalan como elemento diferenciador del régimen jurídico aplicable a uno u otro espacio marítimo, el ejercicio o no del derecho de paso inocente por sus aguas. En este sentido, el Estado ribereño, teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 8, párrafo 2 de la Convención de 1982¹⁵¹, y lo que hubiese acordado por convenio, podrá rehusar el acceso a sus aguas interiores de los buques extranjeros, excepto en caso de peligro; por el con-

¹⁵¹ Esta disposición señala que “cuando el trazado de una línea recta, de conformidad con el método establecido en el artículo 7, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención”

trario, en relación con la navegación por el mar territorial, el Derecho Internacional prevé el derecho de paso inocente para los buques extranjeros, entendiendo por paso inocente lo dispuesto en los artículos 18 y 19 de la Convención de 1982¹⁵².

Por otro lado, la doctrina también se muestra unánime al aceptar que sea el ejercicio o no del derecho de paso inocente la distinción jurídica clave entre ambos espacios marítimos¹⁵³.

El motivo por el que el Estado ribereño ejerce su soberanía sobre las aguas interiores, sin limitaciones en principio, es que éstas se conciben como una extensión del territorio y, en consecuencia, puede reservar exclusivamente para sus nacionales toda clase de concesiones en materia de pesca, navegación, tráfico marítimo, etc.¹⁵⁴.

Como ya hemos adelantado, una excepción a la regla según la cual las aguas interiores pueden cerrarse a la navegación de los buques extranjeros es la contenida en el artículo 8, párrafo 2 de la Convención de 1982. Este precepto impone el derecho de paso inocente de

¹⁵² Según señala el artículo 17 de la Convención de Jamaica de 1982: "Con sujeción a la presente Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial". Por su parte, el artículo 18 de dicha Convención define el concepto de paso: "1. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella. 2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave". Para completar el concepto de paso inocente, el artículo 19 nos aclara cuándo dicho paso es inocente: "1. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a la presente Convención y otras normas de derecho internacional. 2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación: a) Cualquiera amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que, de cualquier otra forma, viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas; b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase; c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño; d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño; e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves; f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares; g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño; h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a la presente Convención; i) Cualesquiera actividades de pesca; j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos; k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño; l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso". Para un estudio más completo de la regulación internacional sobre el derecho de paso inocente por el mar territorial, vid. la Sección Tercera de la Parte II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, que establece las normas aplicables a todos los buques (artículos 17 a 26), las que sólo se aplican a los buques mercantes y a los buques de Estado destinados a fines comerciales (artículos 27 a 28) y las normas aplicables a los buques de guerra y a otros buques de Estado destinados a fines no comerciales (artículos 29 a 32).

¹⁵³ El profesor DIEZ DE VELASCO señala además que la Sentencia del T.I.J. de 27 de junio de 1986, sobre el asunto de las actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua confirma esta opinión general, al afirmar lo siguiente: "es también gracias a su soberanía que el Estado ribereño puede regular el acceso a sus puertos". Vid. su citada obra: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, p. 379.

¹⁵⁴ Según señala AZCARRAGA BUSTAMANTE: "el principio que domina la condición jurídica de las aguas interiores es que su estatuto queda determinado libremente por el Estado soberano de las mismas. Este régimen jurídico particular las asimila pura y simplemente al territorio estatal, sobre ellas el Estado ribereño ejercerá una soberanía plena y absoluta. Por tanto, dicho Estado podrá reservar a sus nacionales el derecho de pesca en tales aguas e, incluso, el de exclusiva navegación, prohibiendo, en principio, la libre circulación por ellas de los barcos extranjeros". Vid. su obra *Derecho del Mar...*, cit. supra, p. 53.

los buques extranjeros por las aguas interiores de un Estado ribereño cuando, al aplicar el sistema de la LBR, pasen a ser consideradas como interiores zonas marítimas que con anterioridad, por aplicación del criterio de la LBN, pertenecían al mar territorial o al alta mar. En este supuesto, el *status* jurídico de las que podríamos denominar nuevas aguas interiores se aproxima, en gran medida, al del mar territorial, lo que supondría una desnaturalización de la calificación como interiores de estas aguas, al estar sometidas al ejercicio por los buques extranjeros del derecho de paso inocente¹⁵⁵.

El régimen jurídico de las aguas interiores es una cuestión que queda, en principio, confiada a cada uno de los Estados ribereños, aunque el acceso a puerto de los buques extranjeros se beneficia del principio consuetudinario de libertad de navegación y comercio, que prohíbe en tiempos de paz cualquier dificultad o impedimento a la navegación hacia o desde los puertos¹⁵⁶. De este modo, se habrá de recurrir, generalmente, al derecho interno de cada Estado para conocer la regulación concreta que éstos establezcan para sus aguas interiores, salvo los puntos particulares que hayan sido objeto de un acuerdo internacional.

Por lo tanto, el sobrevuelo y la navegación por las aguas interiores estarán subordinadas, por regla general, a la prestación del consentimiento previo por parte de los Estados ribereños¹⁵⁷. Además, en relación con el acceso a los puertos extranjeros se tendrá en cuenta lo acordado en los tratados correspondientes de los que sean partes los Estados ribereños, ya sean convenios bilaterales o multilaterales, como el Convenio de Ginebra y el Estatuto sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, de 9 de diciembre de 1923¹⁵⁸.

¹⁵⁵ Compartimos las palabras de SCOVAZZI, quien señala que dicha excepción sólo sería válida para las aguas interiores creadas en el caso de costas con profundas aberturas y escotaduras o enfrentadas a una franja de islas (esto es, a las costas delimitadas mediante LBR) y no para las aguas interiores de las bahías. Vid. SCOVAZZI, T.: *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Madrid, 1995, p. 58. En consecuencia, el citado artículo 8, párrafo 2 no se aplicaría a los supuestos sobre delimitación de las bahías. Sin embargo, se vuelve a plantear el problema de la definición jurídica de bahía, pues como hemos señalado, no tendría sentido aplicar para el cierre de una bahía el sistema de la línea de base recta en su interior si, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Convención de 1982, la bahía se puede cerrar en su totalidad, mediante el sistema de LBR; de este modo, el Estado ribereño podría ejercer su soberanía sobre una mayor extensión de aguas, que serían consideradas aguas interiores, sin la limitación del derecho de paso inocente de los buques extranjeros a través de las aguas comprendidas en el interior de la escotadura, pero fuera de la línea de cierre de 24 millas marinas. No obstante, en los supuestos en los que se delimiten las bahías mediante el sistema de LBR, habría que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 2 de la Convención de 1982.

¹⁵⁶ Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, op. cit., pp. 381-382. Según señala este autor, el motivo principal por el que los Estados ribereños han controlado rigurosamente el acceso a sus aguas interiores es que éstas se encuentran en íntima relación con la tierra, permitiendo un fácil acceso a la misma, con los riesgos que, en materia de seguridad, se plantearían al Estado ribereño (p. 379). Sobre el derecho de acceso a los puertos y otras aguas interiores por parte de los buques extranjeros, vid. CHURCHILL, R. R. and LOWE, A. V.: *The Law of the Sea*, Manchester University Press, segunda edición, revisada 1988 (reimpr. 1991), pp. 52-54.

¹⁵⁷ Vid. el artículo 2 de la Convención de Jamaica de 1982, según el cual: "1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores... 2. ... se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial...". En este caso, si el Estado ribereño ejerce su soberanía sobre el espacio aéreo que sobrevuela el mar territorial, con más motivos se extenderá el ejercicio de su soberanía sobre el espacio aéreo que sobrevuela las aguas interiores, aunque el citado artículo no lo mencione.

¹⁵⁸ El artículo 1 de este Estatuto define los puertos marítimos como "*all ports which are normally frequented by sea-going vessels and used for foreign trade*". Para DUPUY, R.-J. y VIGNES, D., los puertos marítimos se consideran dependencias de dominio público, sobre los cuales, los Estados ejercen competencias de carácter legislativo, administrativo, judicial y ejecutivo. Vid. su obra *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. 1, Hague Academy of International Law, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991, pp. 249-253.

En materia de protección del medio ambiente marino, podemos señalar también una serie de tratados, a menudo constituidos por acuerdos-marco y por protocolos específicos, relativos a determinados tipos de contaminación¹⁵⁹; en esta materia, la prohibición de la contaminación transfronteriza es un aspecto de la obligación más general de proteger el medio ambiente marino y se refiere a cualquier zona marítima, ya sean aguas nacionales (como las interiores) o alta mar, prescindiendo de la existencia o no de efectos transfronterizos¹⁶⁰.

Otra exigencia que se mantiene en cualquier zona marítima es la de la investigación científica marina. El régimen de la investigación varía según la zona donde se realice. En el mar territorial, la investigación se hará siempre con el consentimiento expreso del Estado ribereño y en las condiciones establecidas por él (artículo 245 de la Convención de 1982). Lo mismo es válido, con mayor razón, para las aguas interiores¹⁶¹.

Todas las demás actividades, como el tendido de cables y tuberías submarinas, la extracción y explotación de los recursos minerales y energéticos que se puedan realizar en el espacio marítimo que venimos analizando, quedarán bajo la exclusiva competencia y jurisdicción del Estado ribereño.

IV.2. REGÍMENES PARTICULARES¹⁶²

IV.2.a. Bahías históricas

Como ya hemos señalado, la teoría de las bahías históricas cobró singular importancia tras la citada sentencia del T.I.J. sobre el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas, en la que se admitió el sistema de LBR para la delimitación de espacios marítimos, a los que concedía el *status* de aguas interiores.

En principio, según establece el régimen general aplicable a las aguas interiores, el Estado ribereño no está obligado a admitir el paso inocente de los buques extranjeros

¹⁵⁹ Podemos destacar, entre éstos, el relativo al Golfo Pérsico (Kuwait, 24 de abril de 1978) y al Golfo de Adén (Jeddah, 14 de febrero de 1982).

¹⁶⁰ Es conveniente destacar que el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (México, D.E., Londres, Moscú y Washington, de 29 de diciembre de 1972), se aplica a todas las aguas, con excepción de las aguas interiores. Vid. SCOVAZZI, T.: *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, op. cit., pp. 74-81.

¹⁶¹ Sobre esta materia, la Convención de Jamaica de 1982 señala que las actividades de investigación científica marina deben ser fomentadas y facilitadas por los Estados y por las Organizaciones Internacionales competentes (artículo 239), que deben cooperar a tal fin (artículo 242) y hacer de dominio público los programas y los conocimientos adquiridos (artículo 244). Según lo previsto, la investigación se realizará para fines exclusivamente pacíficos, con métodos y medios científicos adecuados, sin interferir injustificadamente los otros usos legítimos del mar y con el debido respeto de las normas pertinentes, incluidas las relativas a la protección del medio ambiente marino (artículo 240).

¹⁶² Como señalara el T.I.J. en el asunto de la delimitación de la plataforma continental entre Túnez y Libia (*Continental Shelf; Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya*), I.C.J., *Reports*, 1982, p. 74: "el derecho internacional general... no prescribe un régimen único para las bahías históricas, sino sólo un régimen particular para cada uno de los casos concretos reconocidos de aguas históricas o bahías históricas". Lo mismo se podría decir para los golfos o bahías internacionales, ya que dependiendo del sistema utilizado en la delimitación (acuerdo entre las partes, condominio o principio de la equidistancia), se aplicará un régimen particular en cada caso concreto.

por sus aguas interiores. No obstante, en relación con el régimen jurídico aplicable a las aguas de una bahía llamada “histórica”, nos encontramos con dos posturas diferentes en materia de navegación:

A) Por un lado, la postura defendida por quienes reconocen la existencia del derecho de paso inocente de los buques extranjeros por sus aguas. Así, AZCARRAGA advierte que, aunque se reconozca a las aguas históricas el *status* de aguas interiores, no deberán producirse, en determinadas condiciones, los mismos resultados. Según señala este autor, el Estado ribereño estará obligado a conceder un derecho de paso inocente a través de esas aguas, máxime si sirven normalmente a la navegación internacional¹⁶³. Sin embargo, no especifica qué debe entenderse por la expresión “en determinadas condiciones”, pues en el supuesto de que éstas no se diesen, el Estado ribereño no estaría obligado a permitir el paso inocente de los buques extranjeros por dichas aguas.

Si entendemos que tales condiciones se refieren a que las aguas en cuestión sirvan normalmente a la navegación internacional, aparte de los estrechos utilizados para la navegación internacional, a los que se aplica el régimen de paso inocente o de paso en tránsito, según la clasificación de estrechos establecida en la Parte III de la Convención de Jamaica de 1982, ¿a qué otras aguas se refiere esa expresión?. Según señala AZCARRAGA, se refiere a lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 2 de la Convención de Jamaica, cuando el establecimiento de una LBR produjese el efecto de encerrar como interiores aguas que, con anterioridad a la aplicación de dicho sistema, no eran consideradas como tales, concediéndoles expresamente a los buques extranjeros un derecho de paso inocente¹⁶⁴.

Sin embargo, según lo señalado en el epígrafe anterior, el párrafo 2 del citado artículo 8 se aplica a los supuestos de delimitación de costas con profundas aberturas y escotaduras, o en los lugares en los que hubiera una franja de islas a lo largo de la costa

¹⁶³ Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: “Régimen jurídico de las aguas históricas” en *Anuario Hispano-Luso-Americano...*, cit. supra, p. 87.

¹⁶⁴ AZCARRAGA señala que el régimen jurídico de las aguas históricas debe ser estudiado con singular atención, pues según considera: “en estricto derecho no deben tener la categoría de aguas interiores, máxime si las aguas reivindicadas como históricas pertenecieron en anterior época al alta mar. El tránsito inocuo (actualmente derecho de paso inocente) a través de ellas debe ser permitido o, en su caso, autorizado por el Estado ribereño”. Este autor recoge la opinión de CAVARE, según el cual: “si el Estado ejerce sobre las aguas históricas todos los derechos que posee sobre sus aguas interiores, la existencia de las aguas históricas está supeditada a una condición general y social, es decir, que no constituyan vías de comunicación internacional; en caso contrario, la situación sería muy diferente y el Estado ribereño no podría impedir el paso inocente a través de esas aguas”. COLOMBOS, FAUCHILLE y OPPENHEIM se expresan de manera muy semejante sobre este asunto que fue tratado por los miembros del *Institut de Droit International* en su sesión de Aix-en-Provence en 1954. Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: “Régimen jurídico de las aguas históricas” en *Anuario Hispano-Luso-Americano...*, op. cit., pp. 88-89. Según señalan HIGGINGS y COLOMBOS: “the rights of the littoral State over its territorial gulfs and bays should be considered to be the same as over its national waters... Where, however, bays or gulfs constitute an international highway, the right of innocent passage of merchant ships must be conceded by the territorial state”. En esta misma línea, la C.D.I. señaló: “in certain circumstances, these waters may not enjoy exactly the same status as internal waters normally enjoy, for within these same internal waters created by the drawing of straight baselines, the coastal State is bound to recognize the right of innocent passage in all cases where those waters have normally been used for international traffic. In effect, the Commission has propounded a principle which could be termed the principle of the historic right of innocent passage in a specified category of internal waters. It seems, however, that this principle can only be invoked in wholly new situations”. Era el borrador de lo que hoy establece el párrafo 2 del artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Vid. MERRILL WESLEY, C. Jr.: *Historic Bays and Waters...*, op. cit., pp. 156-157.

situada en su proximidad inmediata, pero sin condicionar el ejercicio del derecho de paso inocente de los buques extranjeros al reconocimiento del carácter histórico de sus aguas. No obstante, si dichas aguas constituyesen vías de comunicación internacional, el análisis tendría que hacerse, entonces, atendiendo a lo dispuesto en la Parte III de la Convención de Jamaica de 1982, sin que se pueda impedir el paso inocente de los buques extranjeros por sus aguas. En este caso, el criterio decisivo hubiera sido el reconocimiento de una vía abierta a la navegación internacional y no el carácter histórico de las aguas¹⁶⁵.

B) Por otro lado, la postura defendida por quienes niegan el derecho de paso inocente por las aguas consideradas históricas. En este sentido, el profesor GIDEL señala lo siguiente: “*La baie une fois tenue pour ‘historique’, la totalité de ses eaux deviennent des eaux intérieures avec toutes les conséquences que comporte le statut des eaux intérieures. L’Etat riverain n’est plus tenu notamment d’y admettre le ‘passage inoffensif’ des navires étrangers*”¹⁶⁶.

Esta misma postura es defendida por MERRILL WESLEY en los siguientes términos: “*once an historic water claim is perfected, the waters become internal and are subject to the absolute sovereignty and control of the littoral claimant state*”¹⁶⁷.

Aplicando correctamente lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 8 de la Convención de Jamaica de 1982, compartimos la postura de quienes niegan el derecho de paso inocente de los barcos extranjeros por las aguas interiores de una bahía considerada histórica, salvo que ésta constituyese una vía de comunicación internacional.

IV.2.b. Golfos o bahías internacionales

La Convención de Jamaica de 1982 no determina, entre otros aspectos, el régimen jurídico aplicable a las bahías internacionales, que han sido excluidas del régimen general previsto para las bahías, según lo dispuesto en el párrafo 1 de su artículo 10¹⁶⁸.

¹⁶⁵ Vid. el análisis que hace GROSS sobre el derecho de paso inocente a través del Golfo de Aqaba, según el régimen establecido tras la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. GROSS, L.: “The Geneva Conference on the Law of the Sea. The Right of Innocent Passage through the Gulf of Aqaba” en *AJIL*, vol. 53, 1959.

¹⁶⁶ Vid. GIDEL, G.: *Le Droit International Public de La Mer. Le Temps de Paix, Tome III, op. cit. supra*, p. 625.

¹⁶⁷ Vid. la citada obra de MERRILL WESLEY, C. Jr.: *Historic Bays and Waters...*, p. 158.

¹⁶⁸ Sobre el régimen jurídico aplicable a las bahías internacionales, la opinión doctrinal se encuentra dividida. Una postura minoritaria considera que los Estados ribereños pueden, mediante acuerdo común entre todos ellos, adquirir soberanía sobre tales aguas, ya sea *pro diviso* o *pro indiviso*; para los defensores de esta postura, el mar territorial se mediría a partir del trazado de una línea de base recta. Por otro lado, la tendencia mayoritaria rechaza la teoría de la apropiación de la bahía internacional por los Estados ribereños. Para quienes defienden esta postura, el mar territorial empezaría a medirse a partir de la LBN, esto es, la línea de bajamar a lo largo de la costa. Como consecuencia de esta última postura, BOUCHEZ ha manifestado lo siguiente: “*a strong tendency has manifested itself according to which the territorial sea is to be measured from low-water mark in the case of bays enclosed by more than one State*” (vid. la citada obra de BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays in International Law*, p. 173). Esta postura se basaría en la necesidad de asegurar la libertad de acceso al alta mar por parte de aquellos Estados que no estuviesen situados en la entrada de la bahía. En este caso se reconocería el derecho de paso inocente por las aguas encerradas en una bahía de la que fuesen ribereños dos o más Estados, cuando uno de ellos estuviese situado en el saco de la bahía. Pero..., ¿cuál sería el régimen aplicable cuando la bahía estuviese bañada por las aguas de dos Estados y ambos estuviesen situados en la entrada de la misma? Un estudio en profun-

En estos casos, en primer lugar, habrá que atenerse al sistema de delimitación utilizado por los Estados ribereños para determinar los espacios marítimos que quedan bajo la soberanía y jurisdicción de cada uno de ellos: si éstos se delimitaron mediante acuerdo entre las partes, habrá que aplicar lo convenido en el mismo¹⁶⁹; igualmente, si junto a la delimitación se estableció una zona de condominio común a varios Estados, se habrá de tener en cuenta, una vez más, lo acordado entre las partes; si el golfo en cuestión ha sido delimitado mediante el trazado de una LME, a cada Estado corresponderá un espacio marítimo sometido a su plena soberanía (si sus aguas son consideradas aguas interiores, porque se hubiese podido trazar una línea de cierre en la bahía) o limitada por el derecho de paso inocente de los buques extranjeros (si sus aguas hubiesen sido consideradas mar territorial).

Pero, a falta de delimitación de un golfo o bahía internacional entre los Estados ribereños, ¿cuál será el régimen jurídico aplicable?. Teniendo en cuenta la distinción propuesta entre mares cerrados o semicerrados, por un lado, y bahías internacionales, por el otro, podríamos aplicar por analogía lo dispuesto en el artículo 123 de la Convención de 1982, según el cual: “los Estados ribereños de un mar cerrado o semicerrado deberían cooperar entre sí en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes con arreglo a esta Convención. A ese fin, directamente o por conducto de una organización regional apropiada, procurarán:

- a) coordinar la administración, conservación, exploración y explotación de los recursos vivos del mar;
- b) coordinar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes con respecto a la protección y la preservación del medio marino;
- c) coordinar sus políticas de investigación científica y emprender, cuando proceda, programas conjuntos de investigación científica en el área;
- d) invitar, según proceda, a otros Estados interesados o a organizaciones internacionales a cooperar con ellos en el desarrollo de las disposiciones de este artículo”.

Sin embargo, el artículo 123 sólo establece una obligación para los Estados ribereños, que consiste en procurar la coordinación de sus respectivas políticas de explotación de los recursos vivos del mar, de protección y preservación del medio marino y de investigación científica, pero no menciona el régimen jurídico aplicable a sus aguas. Entendemos que, en estos casos, el régimen jurídico debe establecerse obligatoriamente mediante la celebración de un convenio internacional entre los Estados interesados o mediante el recurso a uno de los procedimientos de solución de controversias regulados en la Parte XV de la Convención de 1982.

Atendiendo, una vez más, a la clasificación propuesta por la profesora ORIHUELA, si nos fijamos en el condominio como institución que afecta al régimen jurídico, en

didad sobre esta cuestión puede verse en la citada obra de BOUCHEZ, L. J.: *The Regime of Bays in International Law*, pp. 173-184. Sobre las posturas anteriormente mencionadas, vid. LAPIDOTH, R.: “The Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel” en *AJIL*, vol. 77, 1983, p. 86.

¹⁶⁹ AZCARRAGA considera que el estatuto de las bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados deberá fijarse por la vía de negociación o acuerdos bilaterales o multilaterales. Vid. su obra: *Derecho del Mar...*, cit. supra, p. 57.

cuanto reparto de las competencias y jurisdicción correspondiente a cada Estado ribereño de un golfo o bahía internacional, algunos autores han señalado que dicha institución no supone, en puros términos técnicos, una modificación de la competencia territorial del Estado. Para éstos, supone la existencia de competencias estatales concurrentes o compartidas sobre un ámbito espacial concreto¹⁷⁰. No obstante, no nos detendremos en el estudio de esta institución, por tratarse de una práctica que no ha disfrutado de la adhesión de muchos partidarios. Para BOUCHEZ, el *status de condominium* de las bahías encerradas por más de un Estado tiene que ser rechazado como principio general¹⁷¹.

En cualquier caso, será necesaria la buena voluntad de los Estados ribereños para establecer el régimen jurídico aplicable a las aguas de un golfo o bahía internacional, ya sea mediante acuerdo alcanzado entre todos los Estados interesados, o mediante el trazado de una LME.

¹⁷⁰ Siguiendo las palabras ya citadas de CORET, según el cual, el condominio puede ser definido como el “estatuto de un territorio respecto al cual, el goce y el ejercicio de las competencias reconocidas a los Estados por el Derecho de Gentes, pertenece a una comunidad internacional parcial, caracterizada por la igualdad jurídica y funcional de los Estados que la componen, ejerciendo sus competencias por medio de órganos internacionales particulares, mediatos o inmediatos”, algunos autores han destacado que en el plano general de las competencias, la comunidad de Estados que ejercen el condominio posee una competencia idéntica a la que cada Estado posee sobre su propio territorio, aunque, en este caso, dicha competencia es indivisible en favor de la comunidad y no de yuxtaposiciones individuales de cada condómine; señalan que en este caso, la comunidad goza de los poderes funcionales necesarios para el ejercicio de su función administradora, poderes que son exclusivos respecto a los países que no forman parte de la comunidad internacional de condominio. Tales competencias afectarían a los ámbitos coercitivo, jurisdiccional y de organización de los servicios públicos, aunque estos aspectos suelen estar previstos expresamente en los regímenes convencionales en los que se establece el estatuto particular. Para CORET, la creación de un condominio manifiesta una voluntad decidida, por parte de los Estados que lo ejercen, de solucionar pacíficamente las controversias de orden territorial existente entre ellos, acudiendo a arreglos convencionales que, en definitiva, son manifestaciones particulares de las relaciones de vecindad. Vid. GONZÁLEZ CAMPOS, J. D.; SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, L. I. y ANDRÉS SAINZ DE SANTA MARÍA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional Público...*, op. cit., pp. 557-558.

¹⁷¹ Según ha señalado BOUCHEZ, algunas de las objeciones que se pueden plantear en contra de la institución del condominio son las siguientes: “1. *Difference of opinion may exist concerning the way in which joint sovereignty ought to be exercised. Loyal co-operation is condition sine qua non, and, for instance, impossible if the States involved insist too much on their pre-eminent national interests.* 2. *Difference of opinion may arise concerning the appointment of functionaries responsible for the administration of the territory falling under joint sovereignty.* 3. *All kinds of problems may arise out of the relations between the interested States individually on the one hand and third States on the other hand*”. Vid. su obra ya citada: *The Regime of Bays in International Law*, p. 187.

*Procedimientos de arreglo de controversias: Bahías*¹⁷²

V.1. LA OBRA REALIZADA POR LAS NACIONES UNIDAS¹⁷³

En la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el problema de la solución jurisdiccional obligatoria de las controversias fue abordado en un protocolo independiente de firma facultativa¹⁷⁴. De este modo, los Estados que fuesen parte del Protocolo y de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, podían recurrir a la jurisdicción obligatoria del T.I.J. para resolver cualquier controversia que afectase a la interpretación y aplicación de los artículos de la citada Convención.

Frente a esta situación, la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se propuso un objetivo más ambicioso: establecer con carácter obligatorio la

¹⁷² En este capítulo analizaremos la labor codificadora llevada a cabo por las Naciones Unidas, pues sobre la efectuada por la Sociedad de Naciones hay un amplio estudio en GIDEL, G.: *Le Droit International Public de La Mer (Tome I)...*, op. cit., pp. 27-38. En relación con la Sociedad de Naciones, conviene señalar que el Dr. SCHÜCKING propuso en su proyecto codificador la creación de una Oficina Internacional de Aguas, con la finalidad de que comprobase, con arreglo a un procedimiento determinado y siendo las partes susceptibles de recurrir al Tribunal Permanente de Justicia Internacional, la naturaleza y el límite espacial de los derechos de los Estados ribereños sobre las extensiones de mar próximas a sus costas. En otros proyectos realizados por el *Institut de Droit International*, como el del alemán STRUPP y el contraproyecto de GIDEL, se tendía a la institución de una Oficina Internacional del Mar. Según GIDEL, debía crearse una Organización Permanente del Mar, cuya competencia no quedase limitada únicamente a las cuestiones relativas a las aguas costeras, sino que conociese también sobre cuestiones referentes a la totalidad de las aguas marinas. No obstante, el *Institut de Droit International* no pudo terminar el debate sobre tales textos en la sesión de Nueva York de 1929 y lo remitió a la Conferencia celebrada en Cambridge en 1931, mediando por entonces los trabajos y debates de la Conferencia de La Haya de 1930. Como puso de manifiesto GIDEL, si los Estados no fueron capaces de ponerse de acuerdo en 1930 para fijar la extensión del mar territorial, ¿cómo iban a mostrarse de acuerdo en establecer una Organización Marítima Internacional que pudiera tener la misión de arreglar sus diferencias y de unificar sus reglamentaciones? La propuesta consistía en que dicha Organización no tendría poder decisorio en materia contenciosa, sino sólo un carácter documental y de estudio. Sobre esta nota, vid. AZCARRAGA BUSFAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, op. cit., pp. 24-25.

¹⁷³ Vid. un estudio más detallado en PASTOR RIDRUEJO, J. A.: "La solución de controversias en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", *REDI*, vol. XXX, nº 1, Madrid, 1977, pp. 11-32; MESEGUER, J. L.: "La solución jurisdiccional obligatoria de las controversias en el nuevo Derecho del Mar: Las excepciones en materia de recursos vivos", *REDI*, vol. XXXVIII, nº 2, Madrid, 1986, pp. 571-590; GAERTNER, M. P.: "The Dispute Settlement Provisions of the Convention on the Law of the Sea: Critique and Alternatives to the International Tribunal for the Law of the Sea" en *Dispute Settlement Provisions*, San Diego Law Review, vol. 19: 577, 1982, pp. 577- 597; y ADEDE, A. O.: *The system for settlement of disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, The Netherlands, 1987.

¹⁷⁴ Protocolo concerniente al arreglo obligatorio de divergencias, adoptado por la Conferencia el 26 de abril de 1958. (A/CONF. 13/L. 57).

solución jurisdiccional de las controversias, de manera que la cuestión figurase en la Convención como parte integrante y no en un protocolo facultativo¹⁷⁵; los factores que influyeron en este nuevo enfoque son fácilmente comprensibles, ya que en relación con el Derecho entonces en vigor, esto es, los Convenios de Ginebra de 1958, se consiguió aumentar el ámbito de soberanía y competencial de los Estados ribereños sobre espacios marítimos que antes se encontraban sometidos al régimen de libertad, lo que podía convertirse en una fuente importante de controversias, además de motivar innumerables problemas de delimitación.

Empezaron las negociaciones, destacando el tercer período de sesiones de esta III Conferencia, celebrado en Ginebra en 1975, donde el interés principal de las discusiones se centró en la cuestión sobre los órganos de jurisdicción. En dicha sesión, teniendo en cuenta, por un lado, la defensa por parte de los Estados Unidos del Tribunal del Derecho del Mar y, por otro lado, los puntos de vista presentados por otras delegaciones, favorables al T.I.J. y al Arbitraje, se alcanzó una fórmula de compromiso, la llamada "fórmula de Montreaux", que consistía en la libertad de elección de foro por parte de los Estados, en el momento de ratificar la Convención¹⁷⁶; una de las cuestiones más polémicas que se plantearon consistía en determinar si las controversias surgidas con ocasión del ejercicio por parte de los Estados ribereños de sus derechos soberanos sobre sus aguas interiores, entre otros espacios marítimos, debían o no estar sometidas al arreglo jurisdiccional obligatorio. Otra cuestión discutida como posible excepción a la jurisdicción obligatoria fue la concerniente a la delimitación de espacios marítimos¹⁷⁷.

Finalmente, como consecuencia de la citada fórmula, se establecieron cuatro órganos y se dejó a las Partes contratantes libertad para la elección de foro; en caso de que éstas hubiesen elegido foros distintos, la controversia se sometería al procedimiento de arbitraje, a menos que conviniesen otra cosa; a este procedimiento se le dio un carácter prioritario¹⁷⁸.

¹⁷⁵ Puede afirmarse que éste fue el sentir de la mayoría de las delegaciones, por más que entre ellas existiesen profundas discrepancias en cuanto al alcance del sistema y otras cuestiones. Así las delegaciones de la antigua URSS y de los Estados Unidos hicieron de la cuestión un elemento del *package deal* o negociación global. Además, hay que destacar el hecho de que la URSS y los Estados de la Europa Oriental aceptasen la jurisdicción obligatoria, aunque con matices particulares. La propuesta formal fue recogida en el documento L.7 de la Conferencia, a iniciativa de las delegaciones de Australia, Bélgica, Bolivia, Colombia, El Salvador, Estados Unidos, Luxemburgo, Países Bajos y Singapur. Vid. un estudio más detallado sobre este tema en *Cuadernos de documentación. III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Oficina de Información Diplomática, pp. 51-56.

¹⁷⁶ La mayoría de las delegaciones expresaron su preferencia por uno u otro órgano (Tribunal del Derecho del Mar, T.I.J. y Tribunales Arbitrales), pero se mostraron dispuestas a que en la Convención figurasen todos ellos, siempre que se dejase libertad de elección a los Estados.

¹⁷⁷ Un estudio más detallado de las negociaciones en materia de solución de controversias que culminaron con la actual redacción de la Parte XV y Anexos V a VIII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, se puede ver en las siguientes obras: BROWN, E. D.: "Dispute settlement" en *Marine Policy*, Centre for Marine Law and Policy, Cardiff, 1981, pp. 282-286 y; ADEDE, A. O.: "Settlement of Disputes arising under the Law of the Sea Convention" en *Settlement of Law of the Sea Disputes*, vol. 69, USA, 1975, pp. 798-818.

¹⁷⁸ El artículo 287 de la Convención de 1982 establece la elección del procedimiento del siguiente modo: "1.- Al firmar o ratificar la presente Convención o al adherirse a ella, o en cualquier momento ulterior, los Estados podrán elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios siguientes para la solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención: a) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar constituido de conformidad con el anexo VI; b) La Corte Internacional de Justicia; c) Un tribunal arbitral constituido de con-

En relación con la delimitación de espacios marítimos, se acordó la posibilidad de presentar reservas a la jurisdicción obligatoria, siempre que el Estado que la hiciese aceptase un procedimiento regional o cualquier otro, en el que participasen terceros y se adoptase una decisión obligatoria.

En este sentido y limitándonos al objeto de nuestro estudio, el artículo 298 de la Convención de 1982, en su párrafo 1 señala lo siguiente: "Al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, o en cualquier otro momento posterior, los Estados podrán, sin perjuicio de las obligaciones que resultan de la sección primera¹⁷⁹, declarar por escrito que no aceptan uno o varios de los procedimientos previstos en la sección segunda¹⁸⁰, con respecto a una o varias de las siguientes categorías de controversias:

a. i) las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de los artículos 15, 74 y 83 concernientes a la delimitación de las zonas marítimas¹⁸¹, o las relativas a bahías o títulos históricos, a condición de que el Estado que haya hecho una declaración de esa índole, cuando una controversia de ese tipo surja después de la entrada en vigor de esta Convención y no se llegue a un acuerdo dentro de un período razonable en negociaciones entre las partes, acepte, a petición de cualquier parte en la controversia, que la cuestión sea sometida al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del

formidad con el anexo VII; d) Un tribunal arbitral especial, constituido de conformidad con el anexo VIII, para una o varias de las categorías de controversias que en él se especifican (éstas son: pesquerías, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina y navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento). 2.- Ninguna declaración hecha conforme al párrafo 1 afectará a la obligación del Estado Parte de aceptar la competencia de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en la medida y en la forma establecida en la sección 5 de la parte XI, ni resultará afectada por esa obligación. 3.- Se presumirá que el Estado Parte que sea parte en una controversia no comprendida en una declaración en vigor ha aceptado el procedimiento de arbitraje previsto en el anexo VII. 4.- Si las partes en una controversia han aceptado el mismo procedimiento para la solución de la controversia, ésta sólo podrá ser sometida a ese procedimiento, a menos que las partes convengan en otra cosa. 5.- Si las partes en una controversia no han aceptado el mismo procedimiento para la solución de la controversia, ésta sólo podrá ser sometida al procedimiento de arbitraje previsto en el anexo VII, a menos que las partes convengan en otra cosa. 6.- Las declaraciones hechas conforme al párrafo 1 permanecerán en vigor hasta tres meses después de que la notificación de revocación haya sido depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. 7.- Ninguna nueva declaración, notificación de revocación o expiración de una declaración afectará en modo alguno al procedimiento en curso ante una corte o tribunal que sea competente conforme a este artículo, a menos que las partes convengan en otra cosa. 8.- Las declaraciones y notificaciones a que se refiere este artículo se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá copia de ellas a los Estados Partes". Como se deduce del párrafo 3 del artículo 287, a falta de declaración eligiendo foro, se entenderá elegido el tribunal arbitral constituido de conformidad con el anexo VII de la Convención. España no hizo ninguna declaración de este tipo en el momento de firmar la Convención. No obstante, la declaración interpretativa nº 6 realizada en el momento de su ratificación confirma la declaración realizada por el Gobierno español el 29 de octubre de 1990, aceptando la jurisdicción obligatoria del T.I.J., aunque estableciendo cuatro excepciones (una de ellas será analizada en el Capítulo VI en relación con la Bahía de Algeciras). Al ratificar la Convención de 1982, el Gobierno español declaró lo siguiente: "De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1º del artículo 287, España elige a la Corte Internacional de Justicia, como medio para solución de controversias relativas a la interpretación de la presente Convención". Vid. *BOE* de 14 de febrero de 1997, nº 39.

¹⁷⁹ Esta sección, integrada por los artículos 279 a 285, establece las disposiciones generales en materia de solución de controversias.

¹⁸⁰ En esta sección se establecen los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias: artículos 286 a 296.

¹⁸¹ Los citados artículos hacen referencia a la delimitación del mar territorial, la Z.E.E. y la plataforma continental, respectivamente, entre Estados con costas adyacentes o situados frente a frente.

Anexo V¹⁸²; además, quedará excluida de tal sumisión (según establece el artículo 298, párrafo 1, a. i.) toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de una controversia no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental o insular¹⁸³...".

El párrafo 4 del artículo 298 dificulta aún más la compleja redacción del apartado a. de su párrafo 1¹⁸⁴, pues si de la interpretación hasta ahora realizada entendemos que en los supuestos de delimitación de espacios marítimos entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, bahías y títulos históricos se pueden hacer excepciones a los procedimientos obligatorios que conducen a decisiones obligatorias y que, además, dichos supuestos quedan excluidos de la sumisión al procedimiento de conciliación cuando se hayan resuelto mediante acuerdo o hayan de resolverse de conformidad con un acuerdo bilateral o multilateral obligatorio para las partes, así como toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de otra no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental¹⁸⁵ o insular..., ¿qué procedimiento debe elegir el Estado que haga una excepción a los procedimientos obligatorios que conducen a decisiones obligatorias?.

Entendemos que, en estos casos, el medio más eficaz para resolver la controversia sería la buena voluntad de los Estados en negociar e intentar alcanzar un acuerdo que pusiera fin a la misma.

¹⁸² Esta sección se refiere a la sumisión obligatoria al procedimiento de conciliación en los supuestos que señala el artículo 298, párrafo 1, a. i) que venimos analizando, esto es, cuando se establecen excepciones facultativas a la aplicación de los procedimientos obligatorios que conducen a decisiones obligatorias. La importancia de acudir al procedimiento de conciliación radica en que, según lo dispuesto en el citado artículo 298, pfo. 1, apartado a. ii): "una vez que la comisión de conciliación haya presentado su informe, en el que expondrá las razones en que se funda, las partes negociarán un acuerdo sobre la base de ese informe; si estas negociaciones no conducen a un acuerdo, las partes, a menos que acuerden otra cosa, someterán la cuestión, por consentimiento mutuo, a los procedimientos previstos en la sección segunda", es decir, a los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias. Sin embargo, estas disposiciones no se aplicarán, según lo dispuesto en el apartado a. iii), a las controversias relativas a la delimitación de zonas marítimas que ya se hayan resuelto mediante acuerdo entre las partes, ni a las que hayan de resolverse de conformidad con un acuerdo bilateral o multilateral obligatorio para las partes.

¹⁸³ Este supuesto será analizado en el Capítulo VI sobre la Bahía de Algeciras, en relación con la reivindicación española para reintegrar Gibraltar al territorio español.

¹⁸⁴ El párrafo 4 del artículo 298 de la Convención de 1982 señala: "Si uno de los Estados Partes ha hecho una declaración en virtud del apartado a) del párrafo 1, cualquier otro Estado Parte podrá acudir al procedimiento especificado en esa declaración respecto de la parte que la haya formulado en relación con cualquier controversia comprendida en una de las categorías exceptuadas".

¹⁸⁵ Este podría ser el caso de la delimitación de la Bahía de Algeciras, en relación con la controversia hispano-británica sobre el Peñón de Gibraltar.

Las aguas de la Bahía de Algeciras: Un conflicto aún pendiente

En el análisis de la Bahía de Algeciras, teniendo en cuenta las declaraciones formuladas por el Gobierno español en el momento de la firma y posterior ratificación de la Convención de 1982¹⁸⁶, debemos considerar el artículo X del Tratado de Utrecht como instrumento jurídico válido que puede ser alegado por las partes en el conflicto para determinar el carácter de las aguas que integran la Bahía¹⁸⁷.

No obstante, en relación con la conocida reivindicación española sobre Gibraltar, hemos analizado los aspectos más relevantes de la controversia hispano-británica sobre las aguas adyacentes al Peñón, sin detenernos en otros aspectos colaterales, ni en las negociaciones que a lo largo de varias décadas han venido celebrando los representantes de ambos Estados para poner fin al contencioso¹⁸⁸.

¹⁸⁶ En el momento de la firma, el Gobierno español hizo una serie de declaraciones interpretativas, con la pretensión de salvar algunos de nuestros derechos, sobre todo en relación con la Bahía de Algeciras y el Estrecho de Gibraltar, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 310: "El artículo 309 (que impide la formulación de reservas y excepciones a la Convención) no impedirá que un Estado, al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, haga declaraciones o manifestaciones, cualquiera que sea su enunciado o denominación, a fin de, entre otras cosas, armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado". España ha ejercido también la facultad de formular declaraciones interpretativas en el momento de la ratificación. Vid. *BOE* de 14 de febrero de 1997, pp. 4966 y ss..

¹⁸⁷ Mediante el artículo X del Tratado de Paz y Amistad (firmado en Utrecht el 13 de julio de 1713 entre España y Gran Bretaña) se procedió a la cesión española del Peñón de Gibraltar a una Inglaterra que lo había invadido y conquistado en la guerra de Sucesión española, tras la muerte sin descendencia de Carlos II en 1700. Según lo dispuesto en su párrafo 1º, en relación con la determinación del Estado que ejerce la soberanía y jurisdicción sobre las aguas de la Bahía de Algeciras, este artículo establece lo siguiente: "El Rey Católico, por sí y por sus herederos sucesores, cede por este Tratado a la Corona de Gran Bretaña la **plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortalezas que le pertenecen**, dando la dicha propiedad absolutamente para que la tenga y goce con entero derecho y para siempre, sin excepción ni impedimento alguno". Para reforzar aún más que lo único que se cede es la propiedad (sin ejercicio de jurisdicción sobre el istmo y mucho menos sobre los espacios marítimos que no le fueron cedidos, salvo el puerto), el párrafo segundo señala: "... para evitar cualesquiera abusos y fraudes en la introducción de mercaderías, quiere el Rey Católico... que la dicha propiedad se ceda a Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra...". El texto íntegro de este artículo puede verse en GARCIA ARIAS, L.: "Tratado de Paz y Amistad entre España y Gran Bretaña" en *Corpus Iuris Gentium*, 1968, pp. 351-357. Vid. también la obra *Documentos sobre Gibraltar presentados en las Cortes Generales* (más conocido como Libro Rojo sobre Gibraltar) del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1965, pp. 155 y ss..

¹⁸⁸ Hemos dejado fuera de este análisis la polémica planteada tras la construcción por parte del Reino Unido de una pista de aterrizaje sobre las aguas españolas de la Bahía y, por lo tanto, todo lo referente a la regulación del tráfico aéreo sobre el espacio suprayacente a sus aguas. (Sobre la construcción de esta pista, vid. MARQUINA BARRIO, A.: "La pista de aterrizaje de Gibraltar" en *REI*, Centro de Estudios Internacionales, Madrid, vol. 2, nº 2, abril-junio de 1981, pp. 305-331).

Anexo V¹⁸²; además, quedará excluida de tal sumisión (según establece el artículo 298, párrafo 1, a. i.) toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de una controversia no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental o insular¹⁸³...".

El párrafo 4 del artículo 298 dificulta aún más la compleja redacción del apartado a. de su párrafo 1¹⁸⁴, pues si de la interpretación hasta ahora realizada entendemos que en los supuestos de delimitación de espacios marítimos entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, bahías y títulos históricos se pueden hacer excepciones a los procedimientos obligatorios que conducen a decisiones obligatorias y que, además, dichos supuestos quedan excluidos de la sumisión al procedimiento de conciliación cuando se hayan resuelto mediante acuerdo o hayan de resolverse de conformidad con un acuerdo bilateral o multilateral obligatorio para las partes, así como toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de otra no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental¹⁸⁵ o insular..., ¿qué procedimiento debe elegir el Estado que haga una excepción a los procedimientos obligatorios que conducen a decisiones obligatorias?

Entendemos que, en estos casos, el medio más eficaz para resolver la controversia sería la buena voluntad de los Estados en negociar e intentar alcanzar un acuerdo que pusiera fin a la misma.

¹⁸² Esta sección se refiere a la sumisión obligatoria al procedimiento de conciliación en los supuestos que señala el artículo 298, párrafo 1, a. i) que venimos analizando, esto es, cuando se establecen excepciones facultativas a la aplicación de los procedimientos obligatorios que conducen a decisiones obligatorias. La importancia de acudir al procedimiento de conciliación radica en que, según lo dispuesto en el citado artículo 298, pfo. 1, apartado a. ii): "una vez que la comisión de conciliación haya presentado su informe, en el que expondrá las razones en que se funda, las partes negociarán un acuerdo sobre la base de ese informe; si estas negociaciones no conducen a un acuerdo, las partes, a menos que acuerden otra cosa, someterán la cuestión, por consentimiento mutuo, a los procedimientos previstos en la sección segunda", es decir, a los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias. Sin embargo, estas disposiciones no se aplicarán, según lo dispuesto en el apartado a. iii), a las controversias relativas a la delimitación de zonas marítimas que ya se hayan resuelto mediante acuerdo entre las partes, ni a las que hayan de resolverse de conformidad con un acuerdo bilateral o multilateral obligatorio para las partes.

¹⁸³ Este supuesto será analizado en el Capítulo VI sobre la Bahía de Algeciras, en relación con la reivindicación española para reintegrar Gibraltar al territorio español.

¹⁸⁴ El párrafo 4 del artículo 298 de la Convención de 1982 señala: "Si uno de los Estados Partes ha hecho una declaración en virtud del apartado a) del párrafo 1, cualquier otro Estado Parte podrá acudir al procedimiento especificado en esa declaración respecto de la parte que la haya formulado en relación con cualquier controversia comprendida en una de las categorías exceptuadas".

¹⁸⁵ Este podría ser el caso de la delimitación de la Bahía de Algeciras, en relación con la controversia hispano-británica sobre el Peñón de Gibraltar.

Las aguas de la Bahía de Algeciras: Un conflicto aún pendiente

En el análisis de la Bahía de Algeciras, teniendo en cuenta las declaraciones formuladas por el Gobierno español en el momento de la firma y posterior ratificación de la Convención de 1982¹⁸⁶, debemos considerar el artículo X del Tratado de Utrecht como instrumento jurídico válido que puede ser alegado por las partes en el conflicto para determinar el carácter de las aguas que integran la Bahía¹⁸⁷.

No obstante, en relación con la conocida reivindicación española sobre Gibraltar, hemos analizado los aspectos más relevantes de la controversia hispano-británica sobre las aguas adyacentes al Peñón, sin detenernos en otros aspectos colaterales, ni en las negociaciones que a lo largo de varias décadas han venido celebrando los representantes de ambos Estados para poner fin al contencioso¹⁸⁸.

¹⁸⁶ En el momento de la firma, el Gobierno español hizo una serie de declaraciones interpretativas, con la pretensión de salvar algunos de nuestros derechos, sobre todo en relación con la Bahía de Algeciras y el Estrecho de Gibraltar, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 310: "El artículo 309 (que impide la formulación de reservas y excepciones a la Convención) no impedirá que un Estado, al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, haga declaraciones o manifestaciones, cualquiera que sea su enunciado o denominación, a fin de, entre otras cosas, armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado". España ha ejercido también la facultad de formular declaraciones interpretativas en el momento de la ratificación. Vid. *BOE* de 14 de febrero de 1997, pp. 4966 y ss..

¹⁸⁷ Mediante el artículo X del Tratado de Paz y Amistad (firmado en Utrecht el 13 de julio de 1713 entre España y Gran Bretaña) se procedió a la cesión española del Peñón de Gibraltar a una Inglaterra que lo había invadido y conquistado en la guerra de Sucesión española, tras la muerte sin descendencia de Carlos II en 1700. Según lo dispuesto en su párrafo 1º, en relación con la determinación del Estado que ejerce la soberanía y jurisdicción sobre las aguas de la Bahía de Algeciras, este artículo establece lo siguiente: "El Rey Católico, por sí y por sus herederos sucesores, cede por este Tratado a la Corona de Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortalezas que le pertenecen, dando la dicha propiedad absolutamente para que la tenga y goce con entero derecho y para siempre, sin excepción ni impedimento alguno". Para reforzar aún más que lo único que se cede es la propiedad (sin ejercicio de jurisdicción sobre el istmo y mucho menos sobre los espacios marítimos que no le fueron cedidos, salvo el puerto), el párrafo segundo señala: "... para evitar cualesquiera abusos y fraudes en la introducción de mercaderías, quiere el Rey Católico... que la dicha propiedad se ceda a Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra...". El texto íntegro de este artículo puede verse en GARCÍA ARIAS, L.: "Tratado de Paz y Amistad entre España y Gran Bretaña" en *Corpus Iuris Gentium*, 1968, pp. 351-357. Vid. también la obra *Documentos sobre Gibraltar presentados en las Cortes Generales* (más conocido como Libro Rojo sobre Gibraltar) del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1965, pp. 155 y ss..

¹⁸⁸ Hemos dejado fuera de este análisis la polémica planteada tras la construcción por parte del Reino Unido de una pista de aterrizaje sobre las aguas españolas de la Bahía y, por lo tanto, todo lo referente a la regulación del tráfico aéreo sobre el espacio suprayacente a sus aguas. (Sobre la construcción de esta pista, vid. MARQUINA BARRIO, A.: "La pista de aterrizaje de Gibraltar" en *REI*, Centro de Estudios Internacionales, Madrid, vol. 2, nº 2, abril-junio de 1981, pp. 305-331).

Defendemos, en este sentido, que España tiene y, por lo tanto, debe ejercer plena soberanía sobre las aguas de la Bahía de Algeciras, con independencia de que las partes alcancen o no un acuerdo que logre poner fin al conflicto. Recordamos que el presente estudio se limita a analizar los problemas que presentan las aguas de la Bahía de Algeciras, por lo que no plantearemos soluciones que, en tono de ultimátum, pudieran poner en entredicho políticas actualmente consolidadas, como sería la cuestionada bajo el interrogante de... ¿política de verja abierta o cerrada?¹⁸⁹.

VI.1. ¿ES LA BAHÍA DE ALGECIRAS UNA BAHÍA EN TÉRMINOS JURÍDICOS O UNA BAHÍA INTERNACIONAL?

Como hemos señalado a lo largo del presente estudio, son tres los requisitos exigidos por el Derecho Internacional para que una bahía pueda ser considerada como tal en términos jurídicos:

- 1.- la anchura de la boca de entrada (abra), que no puede ser superior a 24 millas marinas, según lo dispuesto en sus párrafos 4 y 5;
- 2.- la superficie de las aguas encerradas, esto es, la regla del semicírculo, según lo dispuesto en los párrafos 2 y 3, y por último;
- 3.- la pertenencia a un mismo Estado soberano de toda su orilla, según lo establecido en su párrafo 1.

La primera cuestión que nos planteamos, por lo tanto, antes de poder decidir si la Bahía de Algeciras es una bahía en términos jurídicos, según los requisitos señalados, es la soberanía sobre sus costas, esto es, si las orillas de la bahía pertenecen a un solo Estado (España) o, por el contrario, se trata de una bahía internacional¹⁹⁰, cuyas costas pertenecen a dos Estados (España y el Reino Unido).

Inmediatamente surgiría una segunda cuestión, ya que según se deduce del párrafo 1 del artículo 10, las bahías internacionales quedan excluidas del ámbito de aplicación de la normativa general que regula las bahías. Por lo tanto, ¿cuál sería la normativa aplicable en el caso de que estimáramos que la Bahía de Algeciras es un supuesto de bahía internacional?¹⁹¹.

¹⁸⁹ En relación con las consecuencias que derivarían de una política por parte española de verja cerrada en oposición a una política de verja abierta, vid. lo analizado por MARTEL, E.: "Gibraltar y Política Exterior: un principio de solución" en *REI*, vol. 6, nº 4, octubre-diciembre de 1985, pp. 920-929.

¹⁹⁰ Las bahías internacionales han sido analizadas dentro de un "concepto amplio" de bahía, que comprendería todos aquellos supuestos que no cumplen los requisitos establecidos en el citado artículo 10 de la Convención de 1982. Consideramos, por lo tanto, que las bahías internacionales son bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados, con independencia de que cumplan o no el requisito de la regla del semicírculo o el de la anchura máxima de 24 millas marinas de la línea de cierre.

¹⁹¹ Si reflexionamos sobre el contenido del único artículo de la Convención que hace referencia al término "golfo" y utilizamos correctamente el término "bahía", según lo establecido en el citado artículo 10, observamos cómo el artículo 122 de la Convención de 1982 ofrece dos definiciones distintas bajo su rúbrica: la de mar cerrado o semicerrado, por un lado, y la de bahía internacional, por el otro. En relación con la primera definición, los mares cerrados o semicerrados se consideran extensiones acuáticas que, aún estando rodeadas por tierra en una gran medida, tie-

Un segundo paso necesario para determinar si la Bahía de Algeciras es una bahía en términos jurídicos supondría analizar la naturaleza de las aguas que quedan comprendidas en el interior de la línea de base utilizada en el cierre de la misma; en este caso, nos encontraríamos ante una nueva cuestión, pues como veremos a continuación, el Gobierno español no ha establecido ninguna línea de cierre en la Bahía de Algeciras.

Además, según lo dispuesto en el párrafo 6 del citado artículo 10, las disposiciones contenidas en el mismo no se aplicarán en los casos en que se utilice el sistema de las líneas de base rectas (LBR) previsto en su artículo 7. En estos supuestos, las aguas que queden comprendidas en el interior de las LBR serán consideradas aguas interiores, sobre las que el Estado ribereño podrá ejercer plena soberanía¹⁹². Por lo tanto, sería irrelevante determinar si la extensión de la línea de cierre de la bahía es superior a 24 millas marinas o si la escotadura cumple o no el requisito de la regla del semicírculo, aunque sí se podría cuestionar la correcta aplicación del artículo 7 por parte del Estado ribereño a la hora de delimitar sus costas¹⁹³.

En este sentido, podemos señalar que España ha realizado una amplia interpretación del citado artículo 7, pues ha delimitado las costas españolas mediante LBR, según se establece en el Decreto 2510/77, de 5 de agosto, con una importante excepción: la Bahía de Algeciras, entre otros espacios¹⁹⁴. Esta falta de delimitación ha sido el motivo de continuos incidentes y protestas entre ambos Estados, en relación con las competencias que ejercen cada uno de ellos sobre las aguas de la Bahía¹⁹⁵.

nen comunicación con los océanos a través de uno o más estrechos. Se considera, a su vez, que para que un Estado pueda ejercer derechos de soberanía sobre un mar interno es condición necesaria que sea propietario de sus orillas y que la anchura del estrecho o estrechos que den acceso interior a dicho mar interno no sea superior al doble de la anchura del mar territorial. En este sentido, como el límite máximo del mar territorial es de 12 millas marinas, la anchura del estrecho que comunique las aguas de un mar cerrado o semicerrado con el exterior no puede ser superior a 24 millas, las máximas permitidas para que se pueda hablar de bahía en términos jurídicos. Por otro lado, la bahía internacional podría ser definida, según lo dispuesto en el artículo 122, como todo golfo (entendiendo por éste un concepto amplio de bahía), compuesto entera y fundamentalmente de los mares territoriales y las Z.E.E. de dos o más Estados ribereños. Entendemos, por lo tanto, que un golfo es toda escotadura cuyo abra tenga una extensión superior a 24 millas marinas, límite máximo permitido para que se pueda hablar de bahía en términos jurídicos, sin que sea necesario el cumplimiento de la regla del semicírculo.

¹⁹² En relación con este sistema de delimitación, la Convención de 1982 sólo establece una limitación a la soberanía del Estado ribereño en materia de navegación, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 de su artículo 8, según el cual, en los supuestos en los que el trazado de una LBR produjese el efecto de encerrar como interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, los buques extranjeros podrán ejercer el derecho de paso inocente por dichas aguas.

¹⁹³ En un principio, dejando aún pendiente por determinar si las orillas de la Bahía de Algeciras pertenecen a un solo Estado o a dos, esta bahía podría ser considerada una bahía en términos jurídicos, en relación con el cumplimiento de los otros dos requisitos establecidos en el artículo 10 de la Convención de 1982, pues según lo señalado en el Derrotero de las Costas del Mediterráneo que publica el Instituto Hidrográfico de la Marina (edición de 1966, p. 60 y ss.), la Bahía de Algeciras tiene 5,3 millas de saco y poco más de 4 millas de boca. Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Las aguas españolas de Gibraltar. (La bahía de Algeciras a la luz del Derecho Internacional)" en *Estudios de Derecho Internacional Público y Privado, Homenaje al Profesor Luis Sela Sampil*, Secretariado de Publicaciones. Universidad de Oviedo, 1970, pp. 606-607.

¹⁹⁴ BOE de 30 de septiembre de 1977 (nº 234), del Ministerio de Defensa, sobre Líneas de Base Rectas para la Delimitación de las Aguas Jurisdiccionales Españolas y corrección de errores en BOE de 20 de octubre. Estos otros espacios son los territorios de soberanía española en el norte de África: Ceuta, Melilla, islas Chafarinas, isla de Peregil y peñones de Vélvez de la Gomera y de Alhucemas. Vid. SCOVAZZI, T.: *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, op. cit., p. 86.

¹⁹⁵ Este problema será analizado en los epígrafes correspondientes a la delimitación y el régimen jurídico.

Pero, volviendo a la cuestión ya planteada sobre la Bahía de Algeciras, si es ésta o no una bahía internacional, no podremos dar una respuesta sin antes haber analizado el artículo X del Tratado de Utrecht, pues de lo contrario, cualquier conclusión a la que llegáramos en este momento carecería de fundamento alguno. Adelantamos que la Bahía de Algeciras no se encuentra entre las cuarenta y ocho bahías mencionadas en un estudio de las Naciones Unidas sobre bahías cuyas costas pertenecen a dos o más Estados¹⁹⁶.

VI.2. EL TRATADO DE UTRECHT: REFERENTE PARA LA REIVINDICACIÓN DE SOBERANÍA ESPAÑOLA SOBRE LAS AGUAS DE LA BAHÍA¹⁹⁷. (LAS DISTINTAS INTERPRETACIONES Y EL PROCESO DESCOLONIZADOR)

Históricamente, tanto España como Gran Bretaña han interpretado el artículo X del Tratado de Utrecht como el título en el que poder fundamentar sus reivindicaciones sobre el carácter de las aguas que integran la Bahía de Algeciras¹⁹⁸.

Resumiendo de forma muy breve, podemos destacar la postura coherente mantenida por el Gobierno español, en relación con el citado artículo X: considera que la cesión que se hizo en 1713 fue exclusivamente de la propiedad y, en consecuencia, el Reino Unido no es soberano¹⁹⁹, por lo que no puede ejercer su jurisdicción sobre las aguas de la Bahía de

¹⁹⁶ Vid. el documento de las Naciones Unidas A/CONF.13/15 citado en STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, *op. cit.*, p. 383.

¹⁹⁷ Lo acordado en Utrecht fue posteriormente ratificado por los sucesivos tratados anglo-hispanos de Sevilla (1729); Aquisgrán (1748); París (1763) y Versalles (1783). Vid. la citada obra de AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Las aguas españolas de Gibraltar...", p. 610.

¹⁹⁸ Sobre la interpretación de este artículo a la luz del Derecho Internacional Público, vid. IZQUIERDO SANS, C.: *Gibraltar en la Unión Europea. Consecuencias sobre el contencioso hispánico-británico y el proceso de construcción europea*, Madrid, 1996, pp. 23-31 y 42-46; AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Las aguas españolas de Gibraltar (La Bahía de Algeciras a la luz del Derecho Internacional)" en *Revista General de la Marina*, agosto-septiembre de 1973, pp. 139-158 y; PASTOR RIDRUEJO, J. A.: "El Contencioso de Gibraltar en las Naciones Unidas y en la Unión Europea" en Conferencia pronunciada en Jaca, organizada por la Academia Europea de Jaca, del 25 al 30 de agosto de 1997, pp. 15-17. El artículo X del Tratado de Utrecht ha sido ampliamente analizado en los *Libros Rojos*, que nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores presentó a las Cortes Españolas en 1965 y 1967, así como en el *Alegato* de 18 de mayo de 1966 que el titular del indicado Ministerio, Sr. Castiella, leyó personalmente ante las Delegaciones oficiales española y británica, presidida ésta por el Secretario del Foreign Office, Mr. Stewart. Vid. AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Las aguas españolas de Gibraltar..." en *Estudios de Derecho Internacional Público y Privado...*, *op. cit.* supra, p. 610 y ss..

¹⁹⁹ El artículo 2 de la Convención de 1982 es una norma de carácter consuetudinario, según la cual, la soberanía estatal se extiende más allá de su territorio a las aguas interiores y al mar territorial, entre otros espacios. Se trata del principio, según el cual, la tierra domina al mar. Este principio fue reconocido en la Sentencia Arbitral de 23 de octubre de 1909 sobre el asunto de Grisbardana, en la controversia entre Noruega y Suecia, donde se afirmó que conforme "aux principes fondamentaux du droit des gens, tant ancien que moderne, d'après lesques le territoire maritime est une dépendance nécessaire d'un territoire terrestre...", *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XI, p. 159. Este mismo principio se destacó en la citada sentencia del T.I.J. sobre el asunto de las Pesquerías Anglo-Noruegas: "It is land which confers upon the coastal State a right to the waters off its coasts", *I.C.J., Reports*, 1951, p. 133. Pero como señala DI COMITÉ, V.: "el mismo principio, en su lectura negativa, permite deducir que donde no hay soberanía sobre el territorio no hay tampoco sobre las aguas adyacentes". Vid. su artículo "La incidencia de la ratificación española del Convenio de Montego Bay sobre el régimen jurídico del Estrecho de Gibraltar" en *REDI*, vol. XLIX, nº 1, enero-junio de 1997, p. 328.

Algeciras, correspondiendo el ejercicio de ésta al Estado español²⁰⁰. Sí reconoce, en cambio, que el Reino Unido es propietario de las aguas del puerto, pero entendiendo por éstas únicamente las aguas que quedaban comprendidas por los llamados muelles “viejo y nuevo”, según las referencias de aquella época. Por lo tanto, no reconoce la expansión llevada a cabo posteriormente por el Reino Unido fuera de los límites mencionados²⁰¹.

No obstante, dejando al margen las interpretaciones que del artículo X del Tratado de Utrecht hacen ambos Estados, así como la doctrina iusinternacionalista, debemos señalar la trascendencia que el proceso descolonizador podría ejercer en nuestro tema objeto de estudio.

En este sentido, hay que tener en cuenta el estatuto colonial de Gibraltar²⁰² y su actual consideración de territorio no autónomo²⁰³, que de acuerdo con el Derecho

²⁰⁰ En contra de esta postura, PEREIRA considera que España no sólo cedió la propiedad, sino también, la soberanía de Gibraltar a Inglaterra; entendiéndo que el Estado ejerce sobre el territorio unos derechos, siendo el más amplio el de la soberanía territorial (el derecho de disposición plena sobre un territorio en virtud del derecho internacional). Pero considera que hay, además, derechos territoriales limitados, como puede ser el derecho de ocupar un territorio extraño o parte del mismo ejerciendo en él la soberanía plena. Esta diferencia es la que exige, según este autor, que no se confundan dos términos que en ocasiones se han considerado iguales: *soberanía territorial* y *supremacía territorial*. En este sentido, considera que si el concepto de soberanía se ha elaborado a partir del concepto romano de *propiedad*, la supremacía territorial es afín a la *posesión* del derecho privado que puede tenerse sobre el territorio del propio Estado o puede extenderse también a territorios extraños que normalmente han sido “cedidos” por el Estado territorial a otro Estado mediante un acto jurídico; entiende que España no tiene la soberanía ni la supremacía sobre Gibraltar, ya que cedió su propiedad a los ingleses por el Tratado de Utrecht. Vid. PEREIRA CASTAÑARES, J. C.: “La Cuestión de Gibraltar. (Cambios, ofensivas y proyectos en la búsqueda de un acuerdo hispano-británico en el primer tercio del siglo XX)” en *Las Relaciones Internacionales en la España Contemporánea*, Murcia, 1989, pp. 246-248.

²⁰¹ En relación con la expansión de Gibraltar sobre las aguas de la Bahía de Algeciras, podemos citar la delimitación realizada en 1826 por el Secretario de Estado para Negocios Extranjeros, Sr. Canning, del puerto de Gibraltar, que llevaría su nombre: Puerto Canning (“en ausencia de toda mención en el Tratado de Utrecht de límites reales o imaginarios del puerto de Gibraltar que le fue cedido a la Gran Bretaña, se hace indispensable, en primer lugar, buscar un límite natural. Este se encuentra en la curvatura de la costa que termina en Punta Mala, cuyo espacio en su totalidad se halla dentro del alcance de los cañones de la guarnición. Dicho punto se ha considerado invariablemente como límite norte del puerto...”). Desde entonces, el Reino Unido ha ido ampliando progresivamente sus reivindicaciones, no sólo de las aguas adyacentes al territorio del istmo, sobre las cuales se realizaron en 1938 y 1941 las obras del acródromo, sino también, sobre las adyacentes al puerto de Gibraltar y las situadas al sur y este del Peñón. El Reino Unido considera estas aguas como parte integrante de lo que reclama como mar territorial. Un amplio estudio de la postura británica sobre las aguas de la Bahía de Algeciras desde el siglo XVIII hasta nuestros días, vid. en los artículos de UXO PALASI, J.: “Gibraltar: Aguas y Puerto” en la revista *Ejército*, septiembre de 1986, nº 560, pp. 3-9; “Gibraltar (Las aguas de la bahía durante el siglo XIX)” y “Gibraltar (Las aguas de la bahía durante el siglo XX)” en *Revista General de la Marina*, enero de 1987, pp. 19-29 y agosto-septiembre de 1987, pp. 151-160, respectivamente. Vid también las obras de OLIVIE, F.: *Estudios sobre Gibraltar*, 1996 (obra colectiva publicada por el INCIPE), pp. 76 y ss.; IZQUIERDO SANS, C.: *Gibraltar en la Unión Europea...*, op. cit., pp. 42-44 y; STROTH, M. P.: *The International Law of Bays*, op. cit., pp. 383-389. No obstante, hubo algún sensato británico que reconoció la postura equivocada de su patria. Así, como apoyo a la “Réplica española a los Comentarios británicos” sobre el *Alegato* español de 1966, que denunciaba la extensión británica sobre las aguas jurisdiccionales españolas hacia el oeste de la Bahía de Algeciras, se transcribieron las conclusiones a la que llegaron en el siglo pasado los Asesores Jurídicos de la Corona británica y el Sr. P. Deane: “cualquier acción que pueda ser llevada a cabo por el Gobernador, el Secretario de Estado o el Parlamento, con el fin de extender de algún modo los límites dentro de las tres millas del territorio español, sería por tanto, al menos, un dudoso ejercicio de autoridad y sería, ciertamente, ofensivo para el Gobierno español”. Vid. la citada obra de AZCARRAGA, “Las aguas españolas de Gibraltar...”, p. 613.

²⁰² Sobre el término “estatuto colonial” y la palabra “descolonización”, vid. lo escrito por Sir HOWARD DAVIS, Ex-Subgobernador de Gibraltar: “Respuesta a la ponencia del profesor Salustiano del Campo” en *La Descolonización de Gibraltar*, Instituto de Cuestiones Internacionales, Dirección General de Estudios y Documentación, Madrid, 1979, pp. 51-57.

²⁰³ Debido a su naturaleza, el territorio de Gibraltar fue incluido en 1963 en la lista del Comité de los Veinticuatro (es el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la “Declaración sobre la con-

Internacional contemporáneo debe abrir (en este caso, continuar) una etapa de negociaciones entre España y el Reino Unido²⁰⁴, que dé cumplimiento al principio de integridad territorial, partiendo del hecho de que la soberanía no podrá recaer sobre el pueblo asentado en Gibraltar, al no haber reconocido la AG de las Naciones Unidas el derecho de autodeterminación a la población gibraltareña²⁰⁵.

VI.3. LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS MARÍTIMOS

En el momento actual de la reivindicación española para reintegrar Gibraltar al territorio español, mientras no se alcance un acuerdo, podemos preguntarnos, al igual que han hecho algunos autores, si el hecho de que el Gobierno español no cerrase la Bahía de Algeciras mediante el trazado de una LBR (en el citado Decreto 2510/1977) supuso un reconocimiento implícito de la soberanía británica sobre parte de sus aguas.

Si partimos de la interpretación que hace el Estado español del artículo X del Tratado de Utrecht, se consideran propiedad británica las aguas del puerto gibraltareño (en los

cesión de la independencia a los países y pueblos coloniales”, creado por la Res. 1654 (XVI) de la AG, de 27 de noviembre de 1961) para su descolonización. La citada Declaración fue adoptada por la Res. 1514 (XV) de la AG, de 14 de diciembre de 1960. En esta línea de trabajo, la AG aprobó el 2 de noviembre de 1972 una resolución por 99 votos a favor y cinco en contra (los de Francia, Portugal, Sudáfrica, el Reino Unido y los Estados Unidos de América), en la que hacía constar, entre otras cosas, que el mantenimiento del colonialismo constituía una amenaza para la paz y la seguridad. Vid. OSMAÑCZYK, E. J.: *Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas*, Fondo de Cultura Económica, México/Madrid/Buenos Aires, 1976, pp. 479 y 493.

²⁰⁴ Vid. la Res. 2070 (XX) de la AG, de 16 de diciembre de 1965 (en la que invita a ambos gobiernos a iniciar sin demora las conversaciones previstas por el Comité de los Veinticuatro), así como los acuerdos alcanzados tras las negociaciones hispano-británicas sobre Gibraltar en la década de los ochenta, estos últimos citados en la obra de RIQUELME CORTADO, R.: *España ante la Convención...*, *op. cit.*, p. 70.

²⁰⁵ Sobre el proceso descolonizador en el territorio de Gibraltar, vid. un análisis en profundidad en IZQUIERDO SANS, C.: *Gibraltar en la Unión Europea...*, *op. cit.* supra, pp. 59-63 y 82-111; REMIRO BROTONS, A.: *Derecho Internacional Público I, Principios Fundamentales*, Madrid, 1982, pp. 148-155; ORIHUELA CALATAYUD, E.: *España y la delimitación de sus espacios marinos*, *op. cit.*, pp. 28-32 y; RIQUELME CORTADO, R.: *España ante la Convención...*, *op. cit.* supra, pp. 72-74. Según ha señalado ORIHUELA CALATAYUD en la citada obra (p. 31), en Gibraltar no existe un pueblo con unas características políticas, sociales, culturales, religiosas y étnicas propias, sino que se trata de una población importada tras la expulsión de los antiguos moradores de la Roca. Sobre el concepto de pueblo, vid. RUILOBA SANTANA, E.: “Una nueva categoría en el panorama de la subjetividad internacional: el concepto de pueblo” en *Estudios de Derecho Internacional. Homenaje al profesor Mijaja de la Muela*, Madrid, 1979, pp. 305-316. Sobre las negociaciones entre España y Gran Bretaña y las distintas Declaraciones que se han ido sucediendo, vid. un amplio estudio en MARQUINA BARRIO, A.: “El contencioso de Gibraltar después de la Declaración de Bruselas” en *Liber Amicorum. Colección de Estudios Jurídicos en Homenaje al Prof. Dr. D. José Pérez Montero*, Universidad de Oviedo, Servicio de Publicaciones, Oviedo, 1988, pp. 873-891; MESA, R.: “La Política Exterior en la España Democrática” en *REI*, vol. 3, nº 1, enero-marzo, 1982, pp. 25-26, 33, 39, 43, 53-54; MARQUINA BARRIO, A.: “La entrevista Calvo Sotelo-Margaret Thatcher, fin e inicio de un proceso en Gibraltar” en *REI*, vol. 3, nº 1, enero-marzo de 1982, pp. 125-136; MARQUINA BARRIO, A.: “Gibraltar en la Política Exterior del Gobierno Socialista” en *REI*, vol. 6, nº 4, octubre-diciembre de 1985, pp. 889-905; MARTEL, E.: “Gibraltar y Política Exterior: un principio de solución” en *REI*, vol. 6, nº 4, octubre-diciembre de 1985, pp. 907-936 y; *La Declaración del Ministro de Asuntos Exteriores ante la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso* (16 de abril de 1980) en *REI*, vol. 1, nº 2, abril-junio de 1980, pp. 648-649 y; CALVAR, J.; GUERITZ, E. J.; CAMPO, S. del y DAVIS, H.: *La Descolonización de Gibraltar*, *op. cit.* supra. Vid. un estudio de las negociaciones bilaterales entre ambos Estados, atendiendo a las alianzas políticas y militares que se dieron en el primer tercio del s. XX en PEREIRA CASTAÑARES, J. C.: “La Cuestión de Gibraltar”, *op. cit.*, pp. 245-268 y; REMIRO BROTONS, A.; RIQUELME CORTADO, R. M.; ORIHUELA CALATAYUD, E.; DIEZ-HOCHLEITNER, J. y; PEREZ-PRAT DURBAN, L.: *Derecho Internacional*, *op. cit.*, pp. 544-548.

límites mencionados), sobre las que el Estado español no podrá ejercer su soberanía²⁰⁶. De este modo, según el régimen jurídico que se aplica a las aguas interiores (aguas que quedan bajo la plena soberanía del Estado ribereño), creemos que fue acertada la no aplicación del sistema de LBR a la Bahía de Algeciras, reconociendo a los buques británicos y extranjeros el derecho de paso inocente por las aguas situadas en su interior²⁰⁷, aguas que integrarían nuestro mar territorial. Por el contrario, si se hubiese cerrado la bahía mediante el trazado de una LBR, las aguas situadas en el interior de dicha línea tendrían que ser consideradas aguas interiores del Estado español y, según el régimen jurídico aplicable a las mismas, éste podría impedir la navegación de los buques extranjeros por dichas aguas.

En la práctica, España ha sido consecuente con la interpretación realizada del artículo X del Tratado de Utrecht, negando en todo momento la soberanía británica sobre las aguas de la Bahía de Algeciras. De este modo, al adherirse a los Convenios de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y sobre la Plataforma Continental²⁰⁸, formuló la siguiente declaración: “Sin embargo, su adhesión no puede ser interpretada como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht de 13 de julio de 1713, entre las Coronas de España y de Gran Bretaña”.

Esta disposición ha sido reafirmada en los mismos términos por la Ley 10/1977 de 4 de enero, sobre Mar Territorial²⁰⁹ y por la Orden de 15 de marzo de 1985, sobre Zonas Prohibidas y Restringidas al Vuelo²¹⁰. Además, al firmar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (el día 4 de diciembre de 1984), España realizó la siguiente declaración interpretativa: “El Gobierno español, en el momento de proceder a la firma de la presente Convención, declara que este acto no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, entre las coronas de España y Gran Bretaña”. A su vez, teniendo en cuenta el citado proceso de descolonización, añadió al texto mencionado lo que sigue: “El Gobierno español considera, asimismo, que la Resolución III de la Tercera

²⁰⁶ Como acertadamente señala AZCARRAGA BUSTAMANTE: “si la cesión consagrada en Utrecht hubiese sido una cesión de soberanía sobre el territorio terrestre de Gibraltar, tal desmembración de soberanía se hubiese extendido necesariamente al territorio marítimo adyacente y, entonces, el Tratado se hubiera visto obligado a fijar una delimitación”. Vid. su obra *cit. supra*, “Las aguas españolas de Gibraltar...”, p. 626. Probablemente, en este caso se hubiese establecido el sistema de la línea media equidistante para delimitar el mar territorial de dos Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, según lo dispuesto en el artículo 15 de la Convención de 1982, salvo que los Estados acordaran otra cosa por mutuo acuerdo o lo impidiese la existencia de derechos históricos u otras circunstancias especiales.

²⁰⁷ Con la excepción de las aguas interiores del puerto de Algeciras-La Línea, según veremos a continuación.

²⁰⁸ España se adhirió a los Convenios de Ginebra el 25 de febrero de 1971, que entraron en vigor el 27 de marzo de 1971. Vid. *BOE* de 24, 25 y 27 de diciembre de 1971.

²⁰⁹ Según señala la disposición final primera de la Ley 10/1977: “El presente texto legal no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar, que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, entre las Coronas de España y Gran Bretaña”.

²¹⁰ Vid. *BOE* de 1 de abril de 1985, A, 781. Según esta Orden, el establecimiento de los límites de las zonas prohibidas y restringidas al vuelo no significan una delimitación del territorio nacional sobre zonas terrestres, mar territorial y espacio aéreo correspondiente, ni una renuncia a los derechos de España al sur de las coordenadas establecidas.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no es aplicable al caso de la Colonia de Gibraltar, la cual está sometida a un proceso de descolonización en el que son aplicables exclusivamente las Resoluciones pertinentes adoptadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas²¹¹.

La declaración interpretativa realizada por España en el momento de la firma fue reiterada posteriormente al ratificar la Convención de 1982²¹².

Por lo tanto, podemos deducir de lo anterior que el cierre de la Bahía de Algeciras y, en consecuencia, la delimitación de sus espacios marítimos está pendiente de que se resuelva la controversia hispano-británica sobre el territorio de Gibraltar²¹³. El único

²¹¹ La Resolución III de la AG de las Naciones Unidas forma parte del Acta final de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según dispone esta Resolución: "a) En el caso de un territorio cuyo pueblo no haya alcanzado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas, o de un territorio bajo dominación colonial, las disposiciones concernientes a derechos e intereses con arreglo a la Convención se aplicarán en beneficio del pueblo del territorio con miras a promover su bienestar y desarrollo. b) En el caso de una controversia entre Estados relativas a la soberanía sobre un territorio al que sea aplicable la presente resolución y respecto de la cual las Naciones Unidas hayan recomendado determinados medios de solución, las partes en esa controversia celebrarán consultas acerca del ejercicio de los derechos a que hace referencia el apartado a). En esas consultas, los intereses del pueblo de que se trate constituirán una consideración fundamental. Esos derechos se ejercerán teniendo en cuenta las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas y sin perjuicio de la posición de ninguna de las partes en la controversia. Los Estados interesados harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter político y no pondrán en peligro ni dificultarán el logro de una solución definitiva de la controversia". En el caso que comentamos, nos encontramos ante una controversia sobre la soberanía del territorio de Gibraltar, que tiene un estatuto colonial y, respecto al cual, la ONU ha recomendado a las partes la adopción de un acuerdo. Según la interpretación que se ha hecho del apartado b) de esta resolución, los derechos mencionados en su apartado a) no se ejercerían hasta que la citada controversia hubiese sido resuelta, salvo que los Estados partes prestasen un previo consentimiento; en el caso de Gibraltar no se ha alcanzado aún ningún tipo de acuerdo. Además, habría que tener en cuenta las resoluciones pertinentes de la AG, entre ellas, la que niega la existencia de un pueblo en el territorio gibraltareño con derecho a la libre determinación. (Vid. una referencia sobre las siguientes resoluciones: Res. 1514 (XV) de 1960; Res. 2070 (XX) de 1965; Res. 2231 (XXI) de 1966; Res. 2353 (XXII) de 1967; Res. 2429 (XXIII) de 1968, etc. en IZQUIERDO SANS, C.: *Gibraltar en la Unión Europea...*, op. cit. supra, pp. 53-60 y RIQUELME CORTADO, R.: *España ante la Convención...*, op. cit., pp. 73-74). Sobre la interpretación del apartado b) en relación con la controversia hispano-británica, vid. la citada obra de IZQUIERDO SANS, pp. 83-86.

²¹² Vid. *BOE* de 14 de febrero de 1997, nº 39 (la declaración nº 2 se compone de dos partes; la primera referente al contencioso hispano-británico sobre Gibraltar y la segunda, dirigida a clarificar el alcance de la resolución III de la III Conferencia. Vid. el análisis que sobre esta declaración hace DI COMITE en su artículo "La incidencia de la ratificación española...", cit. supra, pp. 328-329) y la obra de SAURA ESTAPA, J.: "España ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" en *REDI*, vol. XLVIII, nº 2, 1996, p. 370.

²¹³ Esta falta de delimitación es la causante de los enfrentamientos relacionados con el ejercicio de la jurisdicción sobre las aguas de la Bahía en materia de pesca, avituallamiento de los buques, represión del contrabando existente en sus costas, etc.. Sobre estos problemas, vid. los artículos de prensa (desde el 14 de mayo de 1993 hasta el 2 de julio de 1997) publicados en *EUROPA SUR* y *AREA*. Diario del Campo de Gibraltar. Entre los más recientes vid. *El País*, de 8 y 17 de septiembre de 1998, sobre el rechazo por parte del Gobierno español de la protesta del Ejecutivo británico por la actuación de pesqueros españoles en las aguas cercanas al Peñón de Gibraltar (el último incidente grave ocurrió el pasado 26 de enero de 1999, cuando el pesquero Piraña se encontraba faenando de madrugada en aguas de la Bahía de Algeciras y fue apresado por la Armada Británica. Según un artículo de prensa publicado en *El Mundo*, el 3 de marzo de 1999, en el acuerdo pesquero alcanzado el pasado 5 de octubre de 1998 por el Ministro español de Asuntos Exteriores, Sr. A. Matutes, y su homólogo británico R. Cook, los pescadores españoles tenían derecho a faenar a 300 metros de distancia de la costa gibraltareña y a 35 metros de profundidad. La crisis originada tras este nuevo incidente en materia de pesca llevó a los pescadores de la zona a firmar un acuerdo con el Ministro Pincipal de Gibraltar, P. Caruana, acuerdo que no reconoce el Gobierno español, al estimar que Caruana no tiene competencias y mucho menos los pescadores. Según declaraciones expresas de A. Matutes, publicadas en el periódico *El País*, el 3 de febrero de 1999: "el Gobierno español no puede reconocer la competencia de las autoridades locales de Gibraltar en temas que tienen que ver con la soberanía". Vid. algunos de los enfrentamientos que se produjeron a lo largo del s. XIX en SANCHEZ.

espacio claramente delimitado es el de las aguas interiores que constituyen el llamado puerto de Algeciras-La Línea²¹⁴.

Si como resultado final y deseado de las negociaciones entre España y el Reino Unido, Gibraltar pasara a ser parte de nuevo de nuestro territorio, el Estado español tendría que proceder al trazado de una línea de base recta desde Punta Carnero a Punta Europa, de modo que las aguas comprendidas en el interior de dicha línea serían consideradas aguas interiores españolas. Por lo tanto, a partir de esta línea se trazarían los distintos espacios marítimos, aunque en este caso, habría que tener en cuenta que sus orillas son ribereñas del Estrecho de Gibraltar, por lo que nos remitimos a lo señalado sobre delimitación del mar territorial entre Estados con costas situadas frente a frente y, según veremos a continuación, al nuevo régimen establecido en 1982 para el Estrecho de Gibraltar.

VI.4. LA NATURALEZA DE SUS AGUAS: EL RÉGIMEN JURÍDICO

Ante la falta de delimitación de la Bahía de Algeciras mediante el establecimiento de una línea de cierre que permita considerar sus aguas como interiores, consideramos que a partir de las aguas que quedan comprendidas en el interior de los puertos se podrían trazar las 12 millas marinas de mar territorial español, según lo dispuesto en la Convención de 1982. En este espacio marítimo, será el Gobierno español quien ejerza su soberanía, con la única limitación (impuesta por el Derecho Internacional en materia de navegación) de reconocer el paso inocente a los buques extranjeros, siempre y

MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar. Política, Diplomacia y Contrabando en el siglo XIX*, Cádiz, 1989, pfs. 46-50, sobre la cuestión diplomática de los límites marítimos. Como señala STROHL en su citada obra *The International Law of Bays*, (pp. 388-389): “Currently there is no evidence that the Europa-Carnero closing line has any practical significance for shipping. Neither State appears to exercise any administrative control over shipping save within the immediate vicinity of each of the two ports, Algeciras and Gibraltar. On the other hand there is not evidence any attempt at agreement on jurisdictional boundaries or even coordination of harbour services and regulations. As a result, one would have a difficult problem in deciding what, on the basis of perceivable practice, the legal status of the waters of the Bay might be. And, in view of the present atmosphere of Anglo-Spanish relations on the possession of Gibraltar, there would appear little hope of reaching any agreement on boundaries...”. En relación con algunos aspectos militares del Peñón de Gibraltar, vid. LIBERAL LUCINII, A.: “Lo Militar en el problema de Gibraltar. Una constante historia” en 1993, *España en Europa: ¿Qué ocurre con Gibraltar?*, Universidad Pontificia Comillas ICAI-ICADE. Facultad de Derecho. Departamento de Fundamentos del Derecho, “Tertulias Históricas”, 1992/93, pp. 7-8.

²¹⁴ Vid. el Real Decreto de 2 de abril de 1982, nº 927/82 del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sobre Puertos y Faros, que delimita el ámbito de la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea. *BOE* de 15 de mayo de 1982 (nº 116). Sobre el problema de la delimitación de la Bahía de Algeciras, es importante señalar la respuesta dada por el Ex-Ministro de Asuntos Exteriores, Sr. Solana Madariaga, a una pregunta formulada por el Sr. Rupérez Rubio en el Congreso de los Diputados, en relación con el reconocimiento por el entonces Gobierno español de la existencia de aguas territoriales (entendiendo por éstas el espacio marítimo correspondiente al Mar Territorial) no españolas en dicha bahía. El Sr. Solana contestó un no rotundo, al considerar que la Bahía de Algeciras sólo contiene aguas interiores y no mar territorial, respuesta que no se ajusta al Derecho Internacional del Mar, ya que la existencia de aguas interiores va estrechamente vinculada al trazado de la línea de base que sirve para delimitar los distintos espacios marítimos. En este sentido, el Sr. Solana había contestado previamente, dando las razones por las que el Gobierno español se negaba a proceder a la delimitación de las “aguas territoriales” en la Bahía de Algeciras. (Vid. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, Comisiones, año 1994, V Legislatura, nº 383, sesión nº 30, celebrada el miércoles 14 de diciembre de 1994).

cuando cumplan los requisitos establecidos en los citados artículos 18²¹⁵, 19²¹⁶ y 20²¹⁷ de la Convención de Jamaica de 1982.

De acuerdo con el régimen jurídico aplicable al mar territorial²¹⁸, hemos de tener en cuenta que el Derecho español, con la excepción del acceso a puerto, no ha establecido una distinción zonal entre el régimen de la navegación por las aguas interiores y por el mar territorial.

VI.4.a. Acceso a puerto y navegación

En principio, la entrada en puertos españoles de buques mercantes²¹⁹ no está sometida a autorización, aunque por razones de ordenación del tráfico marítimo o de seguridad de la navegación pueda ser condicionada por la Capitanía Marítima existente en cada puerto, cuyas funciones vienen recogidas en el artículo 88, párrafo 3 de la citada Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Excepcionalmente, la Administración podrá impedir, restringir o condicionar la entrada en puerto y navegación por las aguas interiores de los puertos, así como por el mar territorial o la zona contigua, tanto para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido²²⁰, como a los

²¹⁵ Este artículo contiene el significado de paso.

²¹⁶ En él se establecen los requisitos que debe cumplir el paso para que pueda ser considerado inocente.

²¹⁷ Según señala este artículo: "En el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón".

²¹⁸ Como señala SUÁREZ DE VIVERO, en el ordenamiento jurídico español no existe norma alguna que defina con precisión qué ha de entenderse por mar territorial español. Las variadas disposiciones relativas al ejercicio de competencias estatales específicas en la faja marítima que rodea nuestras costas utilizan diversas denominaciones, como "aguas jurisdiccionales", "zona marítima española", "aguas españolas", "mar litoral nacional", incluso la de "mar territorial". Por otra parte, las disposiciones que utilizan esas expresiones, y muy particular la de "aguas jurisdiccionales", refieren el concepto al ámbito específico de la materia regulada por la disposición de que se trate (a efectos pesqueros, fiscales, sanitarios, etc.). Vid. SUÁREZ DE VIVERO, J. L.: "La Costa de la Ley de Costas" en *CEUMT, La revista municipal*, nº 106/107, 1988, pp. 44-53. No obstante, según lo dispuesto en el artículo 21 de la Convención de Jamaica de 1982, el Gobierno español "podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias: a) la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo; b) la protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones; c) la protección de cables y tuberías; d) la conservación de los recursos vivos del mar; e) la prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca; f) la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste; g) la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos; h) la prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios. 2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas. 3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos. 4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar las leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar".

²¹⁹ Se refiere a los puertos de interés general y a los puertos comerciales (artículos 2, 3 y 5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de la Jefatura del Estado; *BOE* de 25 de noviembre de 1992, nº 283), no a los puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, aquellos en los que no se desarrollen actividades comerciales, por quedar sometidos a la acción normativa de las respectivas Comunidades Autónomas, según lo dispuesto en los artículos 148.1.6. y 149.1.20 de la Constitución española. Vid. la Orden de 13 de abril de 1993 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sobre la aplicación de tarifas por servicios prestados por autoridades portuarias (*BOE* de 20 de abril de 1993, nº 94).

²²⁰ Artículo 111 de la Ley 27/1992.

efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino²²¹.

En relación con las visitas de los buques de guerra extranjeros a los puertos españoles y su tránsito por nuestras aguas jurisdiccionales (entendiendo por éstas el mar territorial), la Orden del Ministerio de Marina de 27 de marzo de 1958 señalaba en su norma 8 que, con arreglo a las normas consuetudinarias del Derecho Internacional Marítimo, no se requería autorización especial para el tránsito por las aguas jurisdiccionales españolas de los buques de guerra extranjeros²²². Esta Orden fue derogada por la nueva Orden 25/1985 de 23 de abril, del Ministerio de Defensa, que establece en su norma 11.1 lo siguiente: “no se requiere autorización especial para el paso de buques de guerra extranjeros por el mar territorial español, en el que están obligados a respetar el paso inocente, con arreglo a las normas consuetudinarias del Derecho Internacional²²³”. La Orden 25/1985 regula también una serie de contenidos del derecho de paso inocente para los buques de guerra que, en principio, en el ámbito internacional fueron establecidos para toda clase de buques. Para poder ejecutar algún ejercicio o cualquier otra operación fuera del simple paso, será preciso obtener la correspondiente autorización previa del Gobierno español, solicitada por vía diplomática como se indica en la norma 7 para las escalas. La norma 8 hace referencia a las autorizaciones concedidas por el Ministerio de Asuntos Exteriores y la 9 a las obligaciones a las que habrán de sujetarse los buques de guerra en sus escalas en puertos españoles.

VI.4.b. Pesca

En relación con la pesca marítima, según lo dispuesto en el artículo 149, párrafo 1, 19 de la Constitución Española, el Estado tiene competencia exclusiva, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas²²⁴.

²²¹ Artículo 112 de la Ley 27/1992, que contiene las medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino, aplicables a todas aquellas aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. En materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación, vid. la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 8 de febrero de 1990 (BOE de 19 de febrero de 1990, nº 43), que establece las condiciones mínimas exigidas para determinados buques españoles. Esta Orden fue adoptada “con el fin de incrementar la seguridad en nuestras aguas y al objeto de cumplir las Directivas 79/116 y 79/1043/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, sobre las condiciones mínimas exigidas para buques-tanque que entren o salgan de los puertos marítimos de la Comunidad, de acuerdo con la disposición adicional primera del Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (R. 1989, 333) y a propuesta de la dirección General de la Marina Mercante...”. Por la Orden de 17 de abril de 1991 (BOE de 18 de abril) se regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la Z.E.E. española. Siguiendo esta línea, cabe mencionar una breve nota de prensa, de fecha 29 de octubre de 1997, en relación con la nueva normativa de buques extranjeros en materia de seguridad marítima, según la cual: “el pasado Consejo de Ministros aprobó el Reglamento para controlar el cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de contaminación y condiciones de vida y trabajo de buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas. Las capitanías marítimas quedan facultadas a inspeccionar los buques más viejos para controlar el cumplimiento de las normas internacionales con el fin de disminuir drásticamente el número de buques que las incumplen”.

²²² BOE de 31 de marzo de 1958.

²²³ BOE de 14 de mayo de 1985. Por la Orden 25/1985 se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español en tiempo de paz.

²²⁴ En este sentido, el artículo 148, párrafo 1, 11 de nuestra Constitución señala: “Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: la pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura, la caza y la pesca fluvial”.

Por lo tanto, la Junta de Andalucía ha asumido competencias en materia de pesca en las aguas interiores que queden comprendidas en el interior de las bahías, mientras que fuera de la línea de base que se utiliza para delimitar los espacios marítimos (mar territorial, Z.E.E., etc.) es competente el Estado, a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación²²⁵. Para determinar el régimen de pesca fuera de las aguas interiores tendremos que remitirnos a lo establecido en la Política Común de Pesca de la Comunidad Europea.

En este sentido, debemos señalar que el Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas de 22 de enero de 1972 (de Dinamarca, el Reino Unido e Irlanda) establecía una derogación de carácter transitorio en el principio de igualdad en las condiciones de acceso y explotación de los fondos de pesca comunitarios establecido en el artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2141/70 del Consejo, de 20 de octubre, relativo al establecimiento de una política común de estructuras en el sector pesquero. El artículo 100 del citado Acta autorizaba a los Estados Miembros de la Comunidad a reservar hasta el 31 de diciembre de 1982 el ejercicio de la pesca en aguas bajo su soberanía o jurisdicción, situadas en las seis primeras millas marinas, a los buques cuya actividad se ejerciese tradicionalmente en dichas aguas y a partir de los puertos ribereños, es decir, a los buques con pabellón nacional, vecinos de tales aguas. De este modo, el Reglamento (CEE) nº 101/76 del Consejo, de 19 de enero, que derogó el de 1970, aplicaba el principio de libre acceso y no discriminación entre las 6 y 200 millas, tras haber cristalizado durante las negociaciones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el consenso general de los Estados en ampliar sus zonas de pesca a una extensión máxima de 200 millas. Posteriormente, el párrafo 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 170/83 del Consejo, de 25 de enero, por el que se constituía un régimen comunitario de conservación y de gestión de los recursos de la pesca, autorizaba a los Estados miembros a mantener las zonas reservadas del artículo 100 del Acta de Adhesión de 1972 hasta el 31 de diciembre de 1992 y a generalizar su extensión hasta 12 millas (límite máximo acordado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 para fijar la anchura del mar territorial). De este modo, en el Acta de Adhesión de España y Portugal a las Comunidades Europeas (de 12 de junio de 1985)²²⁶ se establecía que, a falta de excepción expresa, quedaba reservada a la sola actividad de las flotas locales españolas y portuguesas la zona marítima de 12 millas medidas a partir de las líneas de base que sirven para determinar la anchura

²²⁵ Vid. la Ley 14/1998 de 1 de junio (Jefatura del Estado), sobre Pesca Marítima, que establece el régimen de control para protección de los recursos pesqueros (BOE nº 131, de 2 de junio de 1998, pp. 3795-3802).

²²⁶ Vid. el Canje de Notas de 13 de junio de 1985 entre España y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre Gibraltar, en relación con la firma y posterior ratificación del Tratado relativo a la Adhesión de España a las Comunidades Europeas, hecho en Madrid (BOE de 5 de diciembre de 1985), en el que se propone y confirma que dicha Nota deje constancia de las posiciones de ambos Gobiernos: "Siguiendo las instrucciones de mi Gobierno, tengo la honra de hacer constar, en relación con la firma y posterior ratificación del Tratado relativo a la Adhesión del Reino de España a las Comunidades Europeas la aplicación de la normativa comunitaria al territorio de Gibraltar, en los términos convenidos en el acta relativa a las condiciones de adhesión, que dicha adhesión no implica por parte del Reino de España ninguna modificación en su posición con respecto a Gibraltar y no afecta al proceso negociador bilateral establecido de conformidad con lo dispuesto en el Comunicado conjunto acordado con Vuestra Excelencia en Bruselas el 27 de noviembre de 1984".

del mar territorial de ambos países²²⁷. Por último, el Reglamento de 1983 fue derogado por el Reglamento (CEE) nº 3760/92 del Consejo, de 20 de diciembre, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura. En él se prorroga del 1 de enero de 1993 al 31 de diciembre de 2002 el régimen definido en el art. 100 del Acta de Adhesión de 1972, estableciendo una “banda costera” de 12 millas marinas en favor de los barcos nacionales, en la que existirá jurisdicción exclusiva de cada Estado miembro hasta el 31 de diciembre del año 2002 (sin perjuicio de los “derechos históricos” de los demás Estados miembros) y una zona en la que será de aplicación el régimen general comunitario (desde las 12 a las 200 millas marinas), zona en la que regirá el principio de libre acceso sin discriminación de buques de cualquier Estado miembro o aguas pertenecientes a la soberanía o jurisdicción de cualquier otro Estado miembro.

VI.4.c. Investigación científica-marina

El Real Decreto 799/1981, de 27 de febrero²²⁸, contiene la normativa aplicable tanto a las escalas en puertos españoles de buques extranjeros dedicados a la investigación científica-marina que no realicen ni se propongan realizar actividades en zonas sometidas a la jurisdicción española (artículo 14), como a la realización de actividades de investigación científica-marina en zonas sometidas a la soberanía o jurisdicción española²²⁹.

VI.4.d. Protección del medio ambiente marino

En relación con el mar territorial, las referencias a la protección medioambiental en la legislación básica española se encuentran dispersas²³⁰; en este sentido, la normativa española sobre preservación y protección del medio marino está diseminada en un gran número de tratados internacionales sobre la materia, en los que España es parte y en un amplio conjunto de disposiciones de Derecho interno de muy diferente rango legal²³¹.

²²⁷ Vid. los artículos de PASTOR RIDRUEJO, J. A.: “España y la pesca marítima en el Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas” en RIE, vol. 13, año 1986, nº 3, pp. 610-611; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I.: “El derecho de pesca en la C.E.E. y el Acta de Adhesión de España” en RIE, vol. 15, año 1988, nº 1, pp. 16-17 y; MESEGUER, J. I.: “La teoría comunitaria de los espacios marítimos a efectos de pesca y las negociaciones de adhesión de España” en RIE, vol. 7, año 1980, nº 2, pp. 633-646.

²²⁸ BOE de 8 de mayo de 1981, nº 110. Real Decreto de Presidencia sobre Investigación Científica Marina en Zonas sometidas a la Jurisdicción española.

²²⁹ En la sección II sobre el Mar Territorial, el párrafo 1 del artículo 6 establece que para la realización de actividades de investigación científica marina en dicho espacio marítimo se requerirá la autorización expresa de las autoridades españolas competentes. El procedimiento a seguir viene determinado en los artículos 6 a 9. Aunque el citado Real Decreto no hace referencia expresa a las aguas interiores, se aplicará igualmente lo señalado para la investigación científica-marina en el Mar Territorial.

²³⁰ En la Ley 10/1977 de 4 de enero, sobre el Mar Territorial español no aparece ninguna mención a la protección del medio ambiente marino.

²³¹ Hay quienes consideran que esta diversidad normativa está propiciada por la Constitución Española, ya que su artículo 149.1.23 afirma la competencia exclusiva del Estado en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, “sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de control”, mientras que su artículo 148.1.9. sostiene que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias referentes a la gestión en materia de protección del medio ambiente. Vid. BOU FRANCH, V.: “El Derecho Internacional del Mar y España” en la cit. obra del SCOVAZZI, p. 116.

No obstante, la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ha intentado ofrecer un marco jurídico de carácter global. Según dispone el artículo 60 de esta Ley: “1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo (...). 2. Los vertidos contaminantes procedentes de buques o medios flotantes de cualquier tipo en las aguas no portuarias en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se regularán por las normas específicas aplicables y por los Convenios suscritos por España sobre estas materias. 3. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, que se otorgará con sujeción a la legislación aplicable (...)”.

d.1. *Protección y preservación del medio marino en el Estrecho de Gibraltar*²³²

Como consecuencia de la nueva regulación en materia de navegación por los estrechos utilizados para la navegación internacional, la Convención de 1982 cambió el régimen jurídico aplicable al Estrecho de Gibraltar²³³, pues si bien hasta entonces estaba regulado por el derecho de paso inocente (atendiendo a la naturaleza de sus aguas, consideradas como mar territorial de los Estados ribereños²³⁴), en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar triunfó la tesis defendida por las grandes potencias como EE.UU. y la antigua URSS, partidarias de un régimen de paso en tránsito²³⁵.

²³² El problema de la preservación del medio marino recibió atención prioritaria en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ya que el último de los tres Comités en los que ésta se dividió (el 1º se encargó del régimen de los fondos marinos y el 2º del mar territorial, la Z.E.E. y la alta mar) se ocupó del uso y protección del medio marino. No obstante, el régimen de protección del medio marino que establece la Convención de Jamaica es complejo y constituye un punto de referencia obligado, tanto para el Derecho Internacional que se regula en los convenios de carácter regional, como para el derecho interno de los Estados, debido al carácter cogente de las disposiciones contenidas en la Convención (vid. el artículo 237 de la Convención de 1982).

²³³ Este estrecho pertenece a la categoría regulada por el derecho de paso en tránsito, que se aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una Z.E.E. y otra parte de la alta mar o de una Z.E.E. (artículo 37 de la Convención de 1982).

²³⁴ No cuestionamos la identidad de las costas ribereñas del Estrecho, aunque debemos destacar que el enclave estratégico del Peñón de Gibraltar ha sido uno de los motivos defendidos por los británicos para seguir conservando su propiedad. Esta cuestión tampoco se la planteó el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, cuando aprobó un proyecto sobre la viabilidad de la construcción de un enlace fijo entre Europa y África, que utilizaría el Estrecho de Gibraltar como el lugar más cercano entre los dos continentes, y que daría a España y Marruecos la responsabilidad de la obra. Vid. el artículo en *El País*, 5 de junio de 1983, donde se publicó la noticia.

²³⁵ Los partidarios de esta tesis propugnaron un régimen de libertad de navegación y sobrevuelo por el Estrecho de Gibraltar (régimen de paso en tránsito), que favoreciera sus intereses estratégicos, ya que ambas superpotencias buscaban la mayor movilidad posible de sus efectivos bélicos, submarinos termonucleares y fuerza aérea. Por otro lado, los Estados estrecharios, entre ellos España, consideraban las aguas del estrecho como integrantes del mar territorial y, en consecuencia, sometidas a su soberanía, sin más limitaciones que el derecho de paso inocente, cuya no interrupción garantizaban. Estos Estados se defendieron enérgicamente de la propuesta soviético-norteamericana, al considerar que la pretensión de las grandes potencias implicaba una amenaza para su seguridad, alegando la obligación que les asiste de velar por ella y por los intereses económicos de sus nacionales, que podían verse afectados, entre otras cosas, por la con-

De conformidad con el artículo 21, párrafo 1. f) de la Convención de Jamaica, el Estado español podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial sobre la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación²³⁶.

En este sentido, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las normas relativas al control de la contaminación, en la Convención de 1982 se establecen una serie de medidas, a la vez que se fijan sanciones y se determina la responsabilidad en la que incurrir los Estados infractores²³⁷. No obstante, al establecer la competencia de los Estados en la adopción de medidas de protección, tiene en cuenta el carácter y la magnitud de los derechos y prerrogativas de los países ribereños en las zonas de soberanía o jurisdicción nacional, sin olvidar los derechos e intereses de los demás Estados. De este modo, la correlación concreta entre legislación nacional y normas jurídicas internacionales, la delimitación de los derechos y deberes de los Estados en la protección y preservación del medio marino, queda regulada atendiendo a las distintas fuentes de contaminación²³⁸ y partiendo siempre del contenido concreto de los regímenes jurídicos internacionales de las distintas zonas (aguas interiores, mar territorial, Z.E.E., etc.) en las que queda dividido el espacio marítimo.

Teniendo en cuenta la nueva regulación de paso en tránsito por las aguas del Estrecho de Gibraltar²³⁹, el Gobierno español, como ribereño que es del estrecho, podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito, respecto de la prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales apli-

taminación. Por paso en tránsito se entiende el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho. Este requisito no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño, para salir de él o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado (artículo 38.2 de la Convención de 1982).

²³⁶ En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos, limiten su paso a las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que dicho Estado haya designado o prescrito para la regulación del paso de los buques cuando sea necesario, habida cuenta de la seguridad de la navegación (artículo 22, párrafo 2º y 1º, respectivamente). Esta clase de buques tendrán que observar las medidas especiales de precaución que se hayan establecido en acuerdos internacionales para regular el paso de los mismos por el mar territorial (artículo 23). No obstante, ésta era la regulación aplicable al Estrecho de Gibraltar de acuerdo con el régimen de paso inocente establecido con anterioridad al Convenio de 1982 y, por lo tanto, la que se aplicaría a las aguas que constituyen el mar territorial de la Bahía de Algeciras.

²³⁷ Vid. la Parte XII dedicada a la protección y preservación del medio marino: sección 5 (reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino); sección 6 (ejecución) y; sección 7 (garantías).

²³⁸ El artículo 194, párrafo 3 de la Convención de 1982 señala que las medidas que se tomen con arreglo a la Parte XII de la Convención se refirirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino e irán destinadas a reducir en el mayor grado posible: 1) la evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento; 2) la contaminación causada por buques; 3) la contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo; y 4) la contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionan en el medio marino. Sin embargo, la enumeración de fuentes de contaminación expuesta, así como la de medidas concretas que han de adoptarse, no es exhaustiva, como lo prueba el inciso "entre otras", en referencia al elenco de medidas que se recogen expresamente en esta disposición.

²³⁹ El artículo 39.2.b. de la Convención de Jamaica establece lo siguiente: "durante su paso en tránsito, los buques cumplirán los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques"

cables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas, entre otras materias (artículo 42.1.b. de la Convención²⁴⁰).

Como resultado de esta distinción de regímenes jurídicos, veámos las consecuencias que se derivan en relación con las garantías y medidas de ejecución de que disponen los Estados ribereños ante la infracción de sus leyes y reglamentos:

- a) si estuviésemos ante un supuesto de infracción de las normas que regulan el derecho de paso inocente de los buques extranjeros por el mar territorial²⁴¹, el Estado ribereño sería competente para conocer del caso, en relación con la preservación del medio marino. Por lo tanto, podrá realizar la inspección física del buque en relación con la infracción y, cuando las pruebas lo justifiquen, podrá iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su derecho interno y con sujeción a las disposiciones de la sección 7^a sobre garantías (artículo 220, párrafo 2 de la Convención de 1982). En este sentido, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 228 sobre suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación, así como el párrafo 2 del artículo 230²⁴²;
- b) no obstante, el artículo 233 de la Convención de 1982 no establece ninguna distinción en relación con la infracción de las leyes y reglamentos sobre prevención, reducción y control de la contaminación que hayan sido adoptados por los Estados ribereños de estrechos regulados por paso en tránsito. En este sentido, señala que en el caso de que los buques distintos de los que gozan de inmunidad soberana²⁴³ cometan infracciones que causen o amenacen causar daños graves al medio marino de un estrecho, los Estados ribereños del estrecho podrán tomar las medidas apropiadas de ejecución y, en tal caso, respetarán, «mutatis mutandis», las disposiciones de esta sección, es decir, aquellas que se han establecido en materia de garantías.

²⁴⁰ Este artículo ha sido objeto de análisis en la Cuarta Declaración interpretativa presentada por el Gobierno español en el momento de la firma de la Convención de 1982 (vid. RIQUELME CORTADO, R.: *España ante la Convención sobre el Derecho del Mar...*, op. cit., pp. 128-152), así como en la Tercera Declaración interpretativa formulada en el momento de su ratificación (vid. D1 COMITE, V.: "La incidencia de la ratificación española...", op. cit., pp. 329-331, quien hace un análisis sobre la competencia reglamentaria del Estado costero; las obligaciones de las aeronaves y; el poder de intervención del Estado costero en caso de contaminación derivada de accidentes marítimos).

²⁴¹ Vid. el artículo 211, párrafo 4 de la Convención de 1982. Este supuesto sería aplicable a las infracciones que en materia de protección y preservación del medio marino se cometieran en las aguas de la Bahía de Algeciras consideradas como mar territorial.

²⁴² El párrafo 2 del artículo 230 de la Convención de 1982 establece lo siguiente: "las infracciones de las leyes y reglamentos nacionales o de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cometidas por buques extranjeros en el mar territorial, sólo darán lugar a la imposición de sanciones pecuniarias, salvo en el caso de un acto intencional y grave de contaminación en el mar territorial". Vid. los artículos 223 a 232 de la citada Convención.

²⁴³ Según el artículo 236 de la Convención de Jamaica: "Las disposiciones de esta Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplicarán a los buques de guerra, navas auxiliares, otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado a la sazón únicamente para un servicio no comercial".

VI.5. EL ARREGLO PACÍFICO DE CONTROVERSIAS

¿Existe alguna autoridad internacional capaz de resolver el problema de la Bahía de Algeciras y los continuos incidentes que se han venido sucediendo a lo largo del contencioso hispano-británico sobre el Peñón de Gibraltar?.

Como ya hemos señalado, el artículo 287, párrafo 1 de la Convención de 1982 dispone que, al firmar o ratificar la Convención, al adherirse a ella o en cualquier momento ulterior, los Estados podrán elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios siguientes para la solución de controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar; el T.I.J.; un tribunal arbitral y; un tribunal arbitral especial.

De este modo, al ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Gobierno español declaró lo siguiente: “de conformidad con el párrafo 1º del artículo 287, España elige a la Corte Internacional de Justicia²⁴⁴ como medio para la solución de controversias relativas a la interpretación o aplicación de la presente Convención”²⁴⁵.

Por otro lado, según lo dispuesto en el citado artículo 298, párrafo 1 de la Convención de 1982, el Gobierno español podría declarar por escrito que no acepta uno o varios de los procedimientos obligatorios establecidos (conducentes a decisiones obligatorias), con respecto a, entre otras controversias, las relativas a bahías (apartado a. i.)²⁴⁶. Sin embargo, este apartado prevé únicamente aquellas controversias que se hayan planteado una vez entrada en vigor la Convención, respecto de las cuales, las partes en la misma hubiesen decidido acudir al citado procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 de su Anexo V; como ya hemos señalado, el último inciso del artículo 298, párrafo 1, a. i) dispone que, también quedará excluido de la sumisión obligatoria al procedimiento de conciliación, todo asunto que entrañe necesariamente el examen concurrente de una controversia no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental o insular. Por lo tanto, en relación con las reivindicaciones de las aguas adyacentes al Peñón de Gibraltar en la Bahía de Algeciras... ¿existiría algún órgano internacional capaz de poner fin a las mismas?.

Una vez más, debemos confiar en la buena voluntad de los Estados partes en esta controversia por intentar alcanzar un acuerdo que ponga fin al conflicto.

²⁴⁴ La jurisdicción del T.I.J. es voluntaria, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de su Estatuto: “1. La competencia de la Corte se extiende a todos los litigios que las partes le sometan y a todos los asuntos especialmente previstos en la Carta de las Naciones Unidas o en los tratados y convenciones vigentes. 2. Los Estados partes en el presente Estatuto podrán declarar en cualquier momento que reconocen como obligatoria *ipso facto* y sin convenio especial, respecto a cualquier otro Estado que acepte la misma obligación, la jurisdicción de la Corte en todas las controversias de orden jurídico que versen sobre: a) la interpretación de un tratado; b) cualquier cuestión de derecho internacional...”.

²⁴⁵ Anteriormente (el 29 de octubre de 1990), España había depositado su Declaración aceptando la jurisdicción obligatoria del T.I.J., aunque establecía cuatro excepciones: la cuarta referente a “controversias surgidas antes de la fecha de remisión de la presente Declaración al Secretario General de las Naciones Unidas para su depósito, o relativas a hechos o situaciones acaecidas con anterioridad a dicha fecha, aunque dichos hechos o situaciones puedan seguir manifestándose o surtiendo efectos con posterioridad a la misma”. Vid. *BOE* de 16 de noviembre de 1990, nº 275; corrección de errores en *BOE* de 28 de noviembre de 1990, nº 285 y *BOE* de 14 de febrero de 1997, nº 39.

²⁴⁶ Uno de estos procedimientos es el recurso al T.I.J..

¿Bahía o Golfo de Cádiz?²⁴⁷

En nuestro ordenamiento jurídico interno no encontramos ningún precepto que defina jurídicamente qué debe entenderse por bahía y cuál es la diferencia entre ésta y un golfo. Lo mismo ocurre si acudimos a las definiciones que de ambos conceptos establecen algunos diccionarios de términos jurídicos²⁴⁸.

Siguiendo algunas sugerencias doctrinales, estimamos que lo más conveniente sería utilizar el nombre corriente que la tradición ha dado a determinados accidentes geográficos, aunque se tienda al uso genérico del término bahía, usado tradicionalmente

²⁴⁷ En este capítulo únicamente analizaremos con un supuesto práctico la diferencia existente entre el término bahía y el término golfo, atendiendo una vez más a los requisitos establecidos en el artículo 10 de la Convención de 1982, que define una bahía en términos jurídicos. No nos detendremos en el análisis del régimen jurídico aplicable a sus aguas, ya que este supuesto no plantea ningún problema. Las aguas que quedan comprendidas en el interior de las LBR son aguas interiores, (cuyo régimen ya ha sido analizado), y desde esas líneas hacia el exterior se delimitarán los otros espacios marítimos (mar territorial, zona contigua, Z.E.F., etc.), que quedarán sometidos a los distintos regímenes establecidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

²⁴⁸ En este sentido, podemos apreciar que el Diccionario Jurídico ESPASA CALPE (Madrid, 1991) no señala ninguna diferencia entre las bahías y los golfos, es más, en relación con el concepto de golfo se remite a la definición que ofrece sobre el término bahía, limitándose a repetir literalmente los textos del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. A su vez, menciona la única ley española que hace referencia a las bahías: la Ley 20/1967 de 8 de abril, sobre Extensión de las Aguas Jurisdiccionales a 12 millas, a efectos de Pesca (BOE de 11 de abril de 1967). No obstante, en otros diccionarios se advierte la diferencia que existe entre ambos conceptos. Así, el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales (República Argentina, 1984) al definir una bahía señala que "... también el golfo representa una entrada de mar en la tierra, diferenciándose de la bahía en la mayor extensión de aquél, en que está limitado por dos cabos y en que no es de esencia que pueda servir de abrigo a las embarcaciones". En este caso nos encontramos ante una noción geográfica de bahía. Por otro lado, en relación con el hecho de que esté o no limitada por dos cabos, el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual (República Argentina, 1981), a diferencia del anterior, define el golfo como una porción de mar comprendida entre dos cabos o salientes de la tierra. Señala que cuando la amplitud es considerable y las puntas determinantes no son ni muy pronunciadas ni muy cercanas entre sí, se está propiamente ante los golfos. En condiciones opuestas y con menores dimensiones se dice bahías. Estas son definidas como entradas del mar en la costa, de extensión considerable, que sirven de abrigo o puerto natural a las embarcaciones y las considera bienes de dominio público. Atendiendo a un concepto geográfico de bahía, señala lo siguiente: "Dentro de la peculiar topografía marítima, sin clara jerarquía ni sutilezas en los accidentes más o menos similares de las costas, con denominaciones provenientes en los más de los casos de la caprichosa improvisación de los antiguos navegantes, se suelen designar como bahías los entrantes del mar cuando presentan la forma sensible de una herradura, por lo general con abertura o acceso algo más cerrado, al modo de tuenda abierta. Sus dimensiones no llegan a las de los golfos, aunque no falte la excepción, como la bahía de Hudson..."

por el Derecho Internacional²⁴⁹. De este modo, para hacer referencia al accidente geográfico que venimos analizando, en unos textos encontraremos el término bahía, mientras que en otros encontraremos el término golfo. No obstante, en este supuesto concreto, sería conveniente distinguir un término de otro, teniendo en cuenta la superficie de las aguas comprendidas entre la línea de cierre o LBR que consideremos y la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura²⁵⁰.

Según hemos señalado, el Estado español decidió delimitar nuestras costas mediante el sistema de LBR. En este sentido, la Ley de la Jefatura del Estado 93/1962 de 24 de diciembre, sobre Sanciones a las Infracciones cometidas por Embarcaciones Extranjeras en Materia de Pesca²⁵¹, establecía en su primer artículo la posibilidad de dictar líneas de base rectas de hasta 24 millas marinas para las bahías²⁵². Posteriormente, la Ley 20/1967 de 8 de abril, sobre Extensión de las Aguas Jurisdiccionales Españolas a 12 millas, a efectos de Pesca, generalizó esta previsión en su segundo artículo²⁵³. Esta ley fue desarrollada por el citado Decreto 2510/1977 de 5 de agosto, en virtud del cual, la práctica totalidad del litoral continental español, con las importantes excepciones de la Bahía de Algeciras y los territorios de soberanía española en el norte de África, cuentan con líneas de base rectas.

Sabemos que las aguas que quedan comprendidas en el interior de las LBR se consideran aguas interiores, sobre las cuales el Estado ribereño ejerce plena sobe-

²⁴⁹ Vid. DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, op. cit., (undécima edición), p. 380.

²⁵⁰ Teniendo en cuenta los tres requisitos señalados en el artículo 10 de la Convención de Jamaica de 1982, para que una bahía pueda ser considerada jurídicamente como tal, en primer lugar, sus costas deben pertenecer a un sólo Estado y, en segundo lugar, debe cumplir los requisitos señalados sobre la línea de cierre y la superficie de las aguas encerradas, esto es, la regla del semicírculo. Puesto que el párrafo 6 del artículo 10 señala que dicho precepto no se aplicará a los supuestos en los que se utilice el sistema de LBR, sistema empleado en el caso que comentamos, nos inclinamos por la utilización del término "golfo", si tenemos en cuenta que la zona objeto de estudio se extiende desde el sur de Isla Canela hasta el límite de Sancti-Petri y que dicho tramo está cubierto por cinco líneas de base rectas con una longitud total de 81,14 millas (150,27 Kms.) que generan cuatro sectores de aguas interiores con una superficie total de 652,24 Kms. cuadrados. No obstante, hay que advertir que uno de estos sectores se corresponde con lo que estrictamente se denomina la Bahía de Cádiz. Esta bahía está considerada como un espacio semi-confinado, que dada su morfología y la amplitud de su bocana podría ajustarse al cierre de las bahías contemplado en el artículo 10 de la Convención de 1982 y, en consecuencia, denominarse bahía en términos jurídicos. Por lo tanto, la Bahía de Cádiz estaría integrada por las aguas comprendidas entre la línea de bajamar y una línea recta trazada desde Salmedina hasta Sancti Petri, que tiene una longitud de cinco millas y comprende una superficie de 141,68 Kms. cuadrados. Vid. la obra de SUAREZ DE VIVERO, J. L.: *Las aguas interiores en la ordenación del litoral*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, Instituto del Territorio y Urbanismo, Madrid, 1992, pp. 46 y ss..

²⁵¹ BOE de 27 de diciembre de 1962.

²⁵² El artículo 1, párrafo 2 de esta ley señalaba lo siguiente: "Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas, la línea de demarcación que los une será considerada como línea base, a efectos de las limitaciones que se señalan en el párrafo anterior (éste hacía referencia a la prohibición de pesca para los buques extranjeros en una zona del mar litoral nacional cuya anchura fuese en aquella época de seis millas, medidas a partir de la línea de bajamar), considerándose como aguas interiores las que queden comprendidas en el interior de dicha línea".

²⁵³ Según señala el segundo párrafo del artículo 2 de la Ley 20/67: "Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada o abra de una bahía no excede de 24 millas, la línea recta que los une será considerada como línea base, siendo aguas interiores las comprendidas entre dicha línea y la costa".

ranía²⁵⁴. No obstante, conviene hacer una pequeña referencia, para terminar, al carácter demanial de dichas aguas, ya que nuestro ordenamiento jurídico no les da un tratamiento expreso²⁵⁵; la primera referencia a las aguas interiores generadas por LBR se hizo en la Ley 93/1962, pero hubo que esperar hasta la Ley 22/1988 de Costas, de 28 de julio, para terminar con el estado de ambigüedad e indefinición sobre su carácter demanial.

Así, el artículo 132 de la Constitución Española no menciona "expressis verbis" las aguas interiores en su párrafo 2, según el cual: "son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la Z.E.E. y la plataforma continental". Sin embargo, el artículo 3, párrafo segundo de la Ley de Costas de 1988 sí considera bienes de dominio público-terrestre estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución... el mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica²⁵⁶.

²⁵⁴ En general, se considera que las aguas interiores están plenamente integradas en el territorio del Estado ribereño, ejerciendo éste la totalidad de las competencias legislativas, administrativas, judiciales y coercitivas sobre dicho espacio marítimo. Vid. URUEÑA ALVAREZ, M. R.: *La Protección del Medio Marítimo en España*, Universidad de Valladolid, 1986, pp. 57-59.

²⁵⁵ La falta de precisión y la inexistencia de una regulación apropiada de las aguas interiores ha creado un estado de confusión, ya que se tiende a asimilar este espacio marítimo con el mar territorial o a integrar las primeras dentro de las segundas, aludiendo al mar territorial cuando, en verdad, se refiere a aguas interiores. Vid. SAINZ MORENO, F.: "Término municipal y dominio marítimo" en *Revista de Administración Pública*, 112, 1987, p. 190. Otras apreciaciones erróneas se dan al definir el mar territorial, pues se interpreta este espacio marítimo como contiguo a la ribera del mar o zona marítimo terrestre.

²⁵⁶ BOE de 29 de julio de 1988, nº 181. La legislación específica a la que se remite este apartado es la Ley 10/1977 de 4 de enero, sobre el Mar Territorial, que se define como el espacio que media entre dos límites: el interior, "determinado por la línea de bajamar escorada y, en su caso, por las líneas de base rectas establecidas por el Gobierno" (artículo 2) y el exterior, "determinado por una línea trazada de modo que los puntos que la constituyen se encuentren a una distancia de 12 millas náuticas de los puntos más próximos de las líneas de base a que se refiere el artículo anterior" (artículo 3). Las LBR fijadas por el Gobierno en el Decreto de 5 de agosto de 1977 son las que generan, de un lado, el inicio del mar territorial (mar adentro) y, de otro lado, el concepto de "aguas interiores", sobre las que las Comunidades Autónomas pueden tener competencias en materia de pesca (artículo 148.1.1º de la Constitución española). En relación con este último aspecto, conviene señalar que la normativa que regula la pesca en el Golfo de Cádiz procede del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Vid. el R.D. 632/1993 de 3 de mayo, que regula el ejercicio de la pesca de arrastre de fondo en el Golfo de Cádiz (BOE de 18 de mayo de 1993, nº 118); el R.D. 60/1994 de 21 de enero, que modifica el R.D. anterior (BOE de 26 de febrero de 1994, nº 49) y la Orden de 22 de noviembre de 1996 (BOE de 2 de diciembre de 1996, nº 290), que establece un peso mínimo para el pulpo capturado en aguas exteriores del Golfo de Cádiz y prohíbe su pesca recreativa en el mencionado caladero.

1.- En el proceso de codificación del Derecho del Mar, la regulación internacional de las bahías ha sido prácticamente la misma en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (artículo 10) y en el Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 (artículo 7), por lo que no ha evolucionado la normativa internacional en la materia objeto de estudio, desde que se celebrara la I Conferencia de codificación en el seno de la ONU.

2.- En relación con el concepto, el artículo 10 de la Convención de 1982 no distingue las bahías de los golfos. Este artículo, el único que establece la normativa internacional sobre las bahías, se refiere solamente a las bahías en términos jurídicos, es decir, aquellas que cumplen los tres requisitos señalados en el mismo (la pertenencia de toda la orilla a un solo Estado; la regla del semicírculo y; la distancia máxima de 24 millas marinas de la línea de cierre), y excluye, por lo tanto, de su regulación las bahías llamadas "históricas" y los golfos o bahías internacionales; estos dos supuestos se han analizado dentro de un concepto amplio de bahía, que abarca todos aquellos supuestos de escotaduras que no cumplen los tres requisitos mencionados. Es precisamente el límite máximo de las 24 millas el que nos permite diferenciar las bahías en términos jurídicos de los golfos (pues entendemos que éste comprendería extensiones acuáticas más amplias, al ser mayor de 24 millas marinas la línea de cierre de su abra).

3.- Los supuestos excluidos de la normativa internacional sobre las bahías se regularán por regímenes particulares, ya que dependerán de las características de cada caso concreto. Para definir estos dos supuestos (bahías históricas y golfos o bahías internacionales), hemos tenido que acudir, en el primer caso, a la jurisprudencia internacional y a la doctrina iusinternacionalista, mientras que, en el segundo, hemos acudido al artículo 122 de la Convención de 1982, único precepto que contiene el término "golfo" y que, a nuestro entender, define las bahías internacionales como golfos (según el concepto amplio de bahía, esto es, sin tener en cuenta los requisitos de la regla del semicírculo ni de la línea máxima de 24 millas marinas de la línea de cierre) compuestos entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños.

4.- Podría pensarse que la regulación establecida en el citado artículo 10 no tiene sentido, ya que excluye también de su ámbito de aplicación los supuestos que hayan sido delimitados mediante el sistema de las líneas de base rectas, según lo dispuesto en el artículo 7 de la Convención de 1982; este sistema permite considerar como aguas interiores extensiones acuáticas más amplias (ya que no se establece una extensión máxima de la LBR) que quedarían bajo la plena soberanía del Estado ribereño, con una sólo excepción: cuando se cumplan las condiciones del párrafo 2 del artículo 8 de la Convención de 1982, es decir, que el trazado de la LBR produjese el efecto de encerrar como interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, en las que se reconocerá a los buques extranjeros un derecho de paso inocente por dichas aguas.

5.- Respecto al régimen jurídico, los supuestos que cumplan los requisitos del artículo 10 no presentan ninguna dificultad, ya que las aguas comprendidas en el interior de la línea de cierre son consideradas aguas interiores, que quedan bajo la plena soberanía del Estado ribereño, de manera que éste podrá reglamentar el acceso a puerto, la pesca, la navegación, el tráfico marítimo, el sobrevuelo del espacio aéreo suprayacente, el tendido de cables y tuberías submarinas, la protección del medio ambiente marino, etc..

6.- Será la línea de cierre de la bahía la que se utilice como línea de base para delimitar los distintos espacios marítimos más allá de las aguas interiores. Desde esta línea hacia el exterior se contarán las 12 millas máximas permitidas para delimitar el mar territorial, las 24 millas de zona contigua, las 200 millas de Z.E.E. y la plataforma continental, teniendo en cuenta, que todos estos espacios marítimos se superponen en distinto grado.

7.- Volviendo a las bahías llamadas "históricas", estimamos que su régimen jurídico es similar al de las aguas interiores, sin que la soberanía del Estado ribereño quede limitada por el reconocimiento en materia de navegación del derecho de paso inocente de los buques extranjeros por sus aguas, ya que esta limitación se aplica a los supuestos de delimitación mediante LBR, según lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 8 de la Convención de 1982. Además, por definición, las bahías históricas son espacios marítimos que, por la existencia de títulos históricos, se consideran como aguas interiores. En relación con el reconocimiento del derecho de paso inocente por las aguas de una bahía llamada "histórica", entendemos que ésta limitación sólo podría darse en los supuestos en que sus aguas constituyesen vías abiertas a la navegación internacional, en cuyo caso, habría que atenerse a lo dispuesto en la Parte III de la Convención de 1982 sobre estrechos utilizados para la navegación internacional.

8.- En relación con la delimitación del mar territorial de los golfos o bahías internacionales, hemos aplicado lo dispuesto en el artículo 15 de la Convención de 1982 (referente a la delimitación entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente), que da preferencia al acuerdo que sean capaces de alcanzar los Estados ribereños y, con carácter subsidiario, establece el sistema de la línea media equidistante, con una excepción: que por la existencia de derechos históricos u otras

circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados de otra forma. Por lo tanto, nada impide que por acuerdo entre las partes puedan ser consideradas como aguas interiores las aguas de un golfo o bahía internacional. Dentro del acuerdo cabe también la posibilidad de establecer un condominio de forma conjunta a la delimitación, aunque se conoce un supuesto de condominio fronterizo, el del Golfo de Fonseca, que sería alternativo a la delimitación, pero que no ha encontrado muchos partidarios en la práctica.

9.- En relación con el régimen jurídico aplicable a los golfos o bahías internacionales, en el supuesto de que los Estados ribereños no llegaran a alcanzar un acuerdo en materia de delimitación, se podría aplicar por analogía (teniendo en cuenta el concepto dado sobre golfos o bahías internacionales, en relación con los mares cerrados y semicerrados), lo dispuesto en el artículo 123 de la Convención de 1982, aunque haga sólo referencia a una obligación: procurar la coordinación por parte de los ribereños en materia de administración, conservación, exploración y explotación de los recursos vivos del mar; en el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes con respecto a la protección y la preservación del medio marino, y; en sus políticas de investigación científica, lo que requerirá la buena voluntad de los Estados ribereños por llevar a cabo políticas comunes, sin perjuicio de los intereses vecinos o el recurso a alguno de los cuatro procedimientos de solución de controversias regulados en la Parte XV de la Convención de 1982.

10.- La Convención de Jamaica concede a los Estados la posibilidad de declarar por escrito que no aceptan uno o varios de los cuatro procedimientos establecidos en la Convención (el T.I.J.; el Tribunal Internacional de Derecho del Mar; un tribunal arbitral y; un tribunal arbitral especial), en relación con algunas controversias, entre ellas, las referentes a delimitación de espacios marítimos entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente y las relativas a bahías o títulos históricos, con la condición de que si no hay acuerdo entre las partes se acuda al procedimiento de conciliación, quedando, a su vez, excluida de esta sumisión, toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de otra no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental o insular. Además, como sería el supuesto de la reivindicación del Peñón de Gibraltar y las aguas adyacentes en la Bahía de Algeciras, estas disposiciones tampoco serían aplicables cuando la controversia sobre delimitación de zonas marítimas se hubiera de resolver mediante un acuerdo bilateral o multilateral (en nuestro caso se trataría de un acuerdo bilateral que pusiese fin al estatus colonial de Gibraltar, reintegrando el Peñón al territorio español). Por lo tanto, consideramos que, en estos supuestos, el único medio capaz de poner fin a una controversia sobre delimitación entre Estados ribereños de un golfo o bahía internacional, sobre una bahía o sobre la alegación de un título histórico sería la buena voluntad de los Estados por alcanzar un acuerdo que ponga fin a la misma.

11.- Sobre la Bahía de Algeciras, destacar que en el Tratado de Utrecht no se cedió la soberanía, sino la propiedad y sin jurisdicción alguna, del puerto de Gibraltar, por lo

que las únicas aguas cedidas fueron las aguas interiores del primitivo puerto, tal y como éste se configuraba en la primera década del siglo XVIII. Por lo tanto, el resto de las aguas que constituyen la Bahía de Algeciras quedan bajo la soberanía del Estado español, constituyendo parte de nuestro mar territorial, con excepción de las aguas del puerto de Algeciras-La Línea, que son aguas interiores españolas y quedan bajo nuestra plena soberanía, sin la limitación impuesta por el Derecho Internacional del derecho de paso inocente para los buques extranjeros que naveguen por el mar territorial.

12.- En el Tratado de Utrecht no se establecieron límites en las aguas de la Bahía y sólo se mencionaba la cesión de la propiedad del puerto de Gibraltar. Como consecuencia de la anterior conclusión, toda expansión llevada a cabo por los británicos sobre las aguas y el espacio aéreo suprayacente a las aguas españolas de la Bahía de Algeciras es ilegal y viola no sólo el artículo X del Tratado de Utrecht, sino también, las normas internacionales de carácter convencional y consuetudinario.

13.- Por lo tanto, la Bahía de Algeciras no se puede considerar una bahía en términos jurídicos, ya que no cumple el requisito de la línea de cierre (no fue cerrada mediante el trazado de una LBR en el Decreto 2510/77) y, además, queda pendiente por alcanzarse el acuerdo que ponga fin al proceso descolonizador, reintegrando Gibraltar al territorio español y, en consecuencia, procediendo al trazado de la línea de cierre de la bahía, cuyo efecto sería el de encerrar en su interior aguas interiores. Será necesario, en consecuencia, que ambos gobiernos continúen con las negociaciones que pongan fin al conflicto y creemos que debiera hacerse, siguiendo la última línea propuesta por el Gobierno español, concediendo el estatuto de autonomía a Gibraltar, según el modelo autonómico establecido en nuestra Constitución. (Según un artículo de prensa publicado en *El País*, el 24 de septiembre de 1998, el Ministro de Asuntos Exteriores español, el Sr. A. MATUTES, presentó en la ONU el plan de autonomía para Gibraltar, que permitiría a España recuperar el Peñón y a los habitantes de Gibraltar disfrutar de un mayor grado de autonomía política. Según información del periódico *ABC*, de 21 de enero de 1999, habría un período transitorio de cincuenta años de soberanía compartida entre España y el Reino Unido, y la creación de un estatuto de autonomía especial para la Roca dentro de la Constitución española).

14.- Teniendo en cuenta que actualmente las aguas de la Bahía de Algeciras, salvo las del puerto, forman parte de nuestro mar territorial, el Estado español podrá impedir el paso de los buques extranjeros que naveguen por sus aguas violando la normativa internacional sobre el paso inocente; asimismo, podrá regular cualquier actividad relativa a la pesca, investigación científica-marina y protección y preservación del medio ambiente marino, así como otros usos y actividades que tuviesen lugar en dichas aguas.

MONOGRAFÍAS, ARTÍCULOS DE REVISTAS Y OBRAS GENERALES

- ADEDE, A. O.: *The system for settlement of disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, The Netherlands, 1987.
- ADEDE, A. O.: "Settlement of Disputes Arising under the Law of the Sea Convention" en *Settlement of Law of the Sea Disputes*, vol. 69, USA, 1975.
- AMERICAN SOCIETY OF INTERNATIONAL LAW: *United Nations Legal Order*, Volume 2, USA, 1995.
- ANAND, R. P.: *Origin and Development of the Law of the Sea*, The Hague/Boston/London, 1983.
- AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: *Derecho del Mar*, vol. I, Universidad de Alcalá de Henares, Madrid, 1983.
- AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "El 'Mar de Cortes' y el Golfo de California: Actualidad de una reivindicación mexicana a la luz del Derecho Internacional" en *ADI*, III, Universidad de Navarra, Pamplona, 1976.
- AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Las aguas españolas de Gibraltar (La bahía de Algeciras a la luz del Derecho Internacional)" en *Estudios de Derecho Internacional Público y Privado. Homenaje al Profesor Luis Sela Sampil*, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Oviedo, 1970.
- AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. de: "Régimen jurídico de las aguas históricas" en *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, vol. I, Madrid, 1959.
- BOUCHEZ L. J.: *The Regime of Bays in International Law*, Institute for International Law of the University of Utrecht, Series A, Modern International Law, number 1, A. W. Sythoff-Leyden, 1964.
- BROWN, E. D.: "Dispute settlement" en *Marine Policy*, Centre for Marine Law and Policy, Cardiff, 1981.
- CALVAR, J.; GUERITZ, E. J.; CAMPO, S. del y DAVIS, H.: *La Descolonización de Gibraltar*, Instituto de Cuestiones Internacionales, Dirección General de Estudios y Documentación, Madrid, 1979.

- CASANOVAS Y LA ROSA, O.: "La vuelta a la teoría" en *Hacia un Nuevo Orden Internacional y Europeo. Estudios en Homenaje al profesor D. Manuel Díez de Velasco*, Madrid, 1993.
- CASANOVAS Y LA ROSA, O.: *Casos y textos de Derecho Internacional Público*, cuarta edición, Madrid, 1986.
- CERVERA PERY, J.: *El Derecho del Mar. Evolución, contenido, perspectivas. (De las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*, Madrid, 1992.
- CERVERA PERY, J.: *La problemática de la pesca en el nuevo Derecho del Mar. Ideas para su conocimiento*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Secretaría General de Pesca Marítima, Madrid, 1982/84.
- CHURCHILL, R. R. y LOWE, A. V.: *The Law of the Sea*, Manchester University Press, U.K., segunda edición (revisada 1988 y reimpr. 1991).
- COLOMBOS, C. J.: *Derecho Internacional Marítimo*, Madrid, 1961.
- CUENCA ANAYA, J.: "Antecedentes y preparación de la Conferencia sobre el Derecho del Mar", *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, I, primera parte, Madrid, 1974.
- DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A.: *Ambitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Secretaría General Técnica, Madrid, 1993.
- DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A.: *Ambitos de jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Secretaría General Técnica, Madrid, 1996.
- DI COMITE, V.: "La incidencia de la ratificación española del convenio de Montego Bay sobre el régimen jurídico del estrecho de Gibraltar" en *REDI*, vol. XLIX, nº 1, Madrid, 1997.
- DIEZ DE VELASCO, M.: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, undécima edición, Madrid, 1997.
- DUPUY, R.-J. and VIGNES D.: *A Handbook on the New Law of the Sea*, Hague Academy of International Law, vol. 1, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991.
- GAERTNER, M. P.: "The Dispute Settlement Provisions of the Convention on the Law of the Sea: Critique and Alternatives to the International Tribunal for the Law of the Sea" en *Dispute Settlement Provisions*, San Diego Law Review, vol. 19: 577, 1982.
- GARCIA ARIAS, L.: "Tratado de Paz y Amistad entre España y Gran Bretaña" en *Corpus Iuris Gentium*, 1968.
- GARZA RAMIREZ, M. L.: *El Golfo de California, mar nacional*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1976.
- GIDEL, G.: *Le Droit International Public de la Mer. Le temps de paix*, Tome I, *Introduction - La haute mer*, 1932; Tome II, *Les eaux intérieures*, 1932 et Tome III, *La mer territoriale et la zone contigüe*, París, 1934.

- GONZALEZ CAMPOS, J. D.; SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I y ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P.: *Curso de Derecho Internacional Público*, sexta edición (primera en Civitas), Madrid, 1998.
- GROSS, L.: "The Geneva Conference on the Law of the Sea. The Right of Innocent Passage through the Gulf of Aqaba" en *AJIL*, vol. 53, 1959.
- HURST, C.: "The territoriality of Bays" en *The British Year Book of International Law*, London, 1922-23.
- IZQUIERDO SANS, C.: *Gibraltar en la Unión Europea. Consecuencias sobre el contencioso hispánico-británico y el proceso de construcción europea*, Madrid, 1996.
- LACLETA MUÑOZ, J. M.: "Aguas interiores y bahías", *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, I, Primera Parte, Madrid, 1974.
- LAHOUSNIA, A.: *The delimitation of Internal Waters along the Mediterranean Coast of the Magreb with particular reference to Historic Bays*, University of Bristol, Faculty of Law, 1989.
- LAPIDOTH, R.: "The Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba, and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel" en *AJIL*, vol. 77, 1983.
- LEGAULT, L. H. y HANKEY, B.: "From Sea to Scabed: the Single Maritime Boundary in the Gulf of Maine Case" en *AJIL*, vol. 79, 1985.
- LEVY, J.-P.: "La Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Histoire d'une négociation singulière" en *RGDIP*, Nouvelle Série, n° 38, París, 1983.
- LIBERAL LUCINII, A.: "Lo militar en el problema de Gibraltar. Una constante historia" en 1993, *España en Europa: ¿Qué ocurre con Gibraltar?*, Universidad Pontificia Comillas ICAI-ICADE, Facultad de Derecho, "Tertulias Históricas", 1992/93.
- MALEK, C.: "La Théorie Dite des Baies Historiques" en *Revue de Droit International pour le Moyen-Orient*, Sixième Année, n° 2, Décembre 1957.
- MARIN LOPEZ, A.: "El régimen de las islas en el actual Derecho del Mar" en *REDI*, vol. XXXVIII, n° 1, Madrid, 1986.
- MARQUINA BARRIO, A.: "El Contencioso de Gibraltar después de la Declaración de Bruselas" en *Liber Amicorum. Colección de Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Dr. D. José Pérez Montero*, Universidad de Oviedo, 1988.
- MARQUINA BARRIO, A.: "Gibraltar en la Política Exterior del Gobierno Socialista" en *REI*, Madrid, vol. 6, n° 4, octubre-diciembre de 1985.
- MARQUINA BARRIO, A.: "La entrevista Calvo Sotelo-Margaret Thatcher, fin e inicio de un proceso en Gibraltar" en *REI*, vol. 3, n° 1, enero-marzo de 1982.
- MARQUINA BARRIO, A.: "La pista de aterrizaje de Gibraltar" en *REI*, vol. 2, n° 2, abril-junio de 1981.
- MARTEL, E.: "Gibraltar y Política Exterior: un principio de solución" en *REI*, vol. 6, n° 4, octubre-diciembre de 1985.
- MESA, R.: "La Política Exterior en la España Democrática" en *REI*, vol. 3, n° 1, Madrid, enero-marzo de 1982.

- MERRILL WESLEY, C. Jr.: *Historic Bays and Waters: A Regime of Recent Beginnings and Continued Usage*, New York/London/Rome, 1994.
- MESEGUER, J. L.: "La solución jurisdiccional obligatoria de las controversias en el nuevo Derecho del Mar: Las excepciones en materia de recursos vivos" en *REDI*, vol. XXXVIII, nº 2, Madrid, 1986.
- MESEGUER, J. L.: "La teoría comunitaria de los espacios marítimos a efectos de pesca y las negociaciones de adhesión de España" en *RIE*, vol. 7, año 1980, nº 2.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES: *Cuadernos de Documentación. III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Oficina de Información Diplomática, Madrid, 1978.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES: *Documentos sobre Gibraltar presentados en las Cortes Generales*, Madrid, 1965.
- MOCHOT, J.: *Le Régime des Baies et des Golfes en Droit International*, París, 1938.
- O'CONNELL, D. P.: *The International Law of the Sea*, vol. I y II, Oxford, First Edition 1982, Reimpr. 1984.
- OLIVIE, F.: *Estudios sobre Gibraltar*, INCIPE, 1996.
- ORIHUELA CALATAYUD, E.: *España y la delimitación de sus espacios marinos*, Universidad de Murcia, 1989.
- OSMAÑCZYK, E. J.: *Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas*, Fondo de Cultura Económica, México/Madrid/Buenos Aires, 1976.
- PASTOR RIDRUEJO, J. A.: *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, sexta edición, Madrid, 1996.
- PASTOR RIDRUEJO, J. A.: "España y la pesca marítima en el Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas" en *RIE*, vol. 13, año 1986, nº 3.
- PASTOR RIDRUEJO, J. A.: "La Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar y los intereses de España" en *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, Universidad del País Vasco, 1983.
- PASTOR RIDRUEJO, J. A.: "La solución de controversias en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" en *REDI*, vol. XXX, nº 1, Madrid, 1977.
- PEREIRA CASTAÑARES, J. C.: "La cuestión de Gibraltar. (Cambios, ofensivas y proyectos en la búsqueda de un acuerdo hispano-británico en el primer tercio del siglo XX)" en *Las Relaciones Internacionales en la España Contemporánea*, Murcia, 1989.
- PIÑOL I RULL, J.: "La categorización de la Ciencia del Derecho como conocimiento preteórico: consecuencias para el profesor de Derecho Internacional Público" en *Hacia un Nuevo Orden Internacional y Europeo. Estudios en Homenaje al profesor D. Manuel Díez de Velasco*, Madrid, 1993.
- PRESCOTT, J.R.V.: *The maritime political boundaries of the world*, London/New York, 1985.
- REMIRO BROTONS, A; RIQUELME CORTADO, R. M.; ORIHUELA CALATAYUD, E.; DIEZ-HOCHLEITNER, J. y; PEREZ-PRAT DURBAN, L.: *Derecho Internacional*, Madrid, 1997.

- REMIRO BROTONS, A.: *Derecho Internacional Público 1, Principios Fundamentales*, Madrid, 1982.
- REMIRO BROTONS, A.: "Archipiélagos e islas", *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, I, Primera Parte, Madrid, 1974.
- RIQUELME CORTADO, R.: "Las claves de la limitada autorización de intervención de Nicaragua en la controversia insular y marítima entre Honduras y El Salvador. (Sentencia de la CIJ -Sala- de 13 de septiembre de 1990)" en *REDI*, vol. XLIV, nº 1, Madrid, 1992.
- RIQUELME CORTADO, R.: *España ante la Convención sobre el Derecho del Mar. Las Declaraciones formuladas*, Universidad de Murcia, 1990.
- RIQUELME CORTADO, R.: "Reflexiones sobre la firma y la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982). A propósito de la firma por España" en *ADI*, VIII, Pamplona, 1985.
- ROBINSON, D. R.; COLSON, D. A. y RASHKOW, B. C.: "Some Perspectives on Adjudicating before the World Court: the Gulf of Maine Case" en *AJIL*, vol. 79, 1985.
- RODRIGUEZ CARRION, A. J.: *Lecciones de Derecho Internacional Público*, cuarta edición, Madrid, 1998.
- RODRIGUEZ GONZALEZ, S.: *El Golfo de Fonseca y el Tratado Bryan-Chamorro, celebrado entre los Estados Unidos de Norte América y Nicaragua*, San Salvador, 1917.
- ROUSSEAU, Ch.: *Derecho Internacional Público*, tercera edición, Barcelona, 1966.
- RUILOBA SANTANA, E.: "Una nueva categoría en el panorama de la subjetividad internacional: el concepto de pueblo" en *Estudios de Derecho Internacional. Homenaje al profesor Miaja de la Muela*, Madrid, 1979.
- SAINZ MORENO, F.: "Término municipal y dominio marítimo" en *Revista de Administración Pública*, 112, 1987.
- SANCHEZ MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*, Cádiz, 1989.
- SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I.: "El derecho de pesca en la C.E.E. y el Acta de Adhesión de España" en *RIE*, vol. 15, año 1988, nº 1.
- SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I.: "La sentencia del Tribunal Internacional de Justicia, de 24 de febrero de 1982, en el asunto relativo a la plataforma continental entre Túnez y La Jamahiriya Arabe Libia" en *REDI*, vol. XXXV, nº 1, Madrid, 1983.
- SAURA ESTAPA, J.: *Límites del Mar Territorial*, Cuadernos de Cátedra, nº 4. Derecho Internacional Público, Barcelona, 1996.
- SAURA ESTAPA, J.: "España ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", *REDI*, vol. XLVIII, nº2, 1996.
- SCHARTER O. and JOYNER, C. C.: *United Nations Legal Order*, Volume 2, *ASIL*, Cambridge, 1995.
- SCHNEIDER, J.: "The Gulf of Maine Case: the Nature of an Equitable Result" en *AJIL*, vol. 79, 1985.
- SCOVAZZI, T.: *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Madrid, 1995.

- SHAW, M. N.: "Case concerning the Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), Judgement of 11 September 1992" en *International Court of Justice: Recent Cases*, October 1993.
- SOCIETE FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL: *Actualités du Droit de la Mer, Colloque de Montpellier*, París, 1973.
- SOCIETE FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL: *Perspectives du Droit de la Mer à l'issue de la III Conférence des Nations Unies*, París, 1984.
- SOHN, L. B. and GUSTAFSON, K.: *The Law of the Sea*, Minnesota, USA, 1990.
- SOLIS GUILLEN, E.: *Derecho Oceánico*, México, 1987.
- STROHL, M. P.: *The International Law of Bays*, The Hague, 1963.
- SUAREZ DE VIVERO, J. L.: *Las aguas interiores en la ordenación del litoral*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría de Planificación y Concertación Territorial, Instituto del Territorio y Urbanismo, Madrid, 1992.
- SUAREZ DE VIVERO, J. L.: "La Costa de la Ley de Costas" en *CEUMT, La revista municipal*, nº 106/107, 1988.
- SUAREZ DE VIVERO, J. L.: *El nuevo orden oceánico. Consecuencias territoriales*, Junta de Andalucía/Consejería de Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio, Sevilla, 1985.
- TUNKIN, G.: *Curso de Derecho Internacional*, vol. 2, Moscú, 1979.
- TREVES, T.: "Codification du Droit International et pratique des Etats dans le Droit de la Mer" en *Recueil des Cours*, Académie de Droit International de La Haye, IV, Tome 223, 1990.
- TREVES, T.: "Problemas generales del Derecho Internacional a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" en *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, Universidad del País Vasco, 1984.
- URUEÑA ALVAREZ, M. R.: *La Protección del Medio Marítimo en España*, Universidad de Valladolid, 1986.
- UXO PALASI, J.: "Gibraltar (Las aguas de la bahía durante el siglo XX)" en *Revista General de la Marina*, agosto-septiembre de 1987.
- UXO PALASI, J.: "Gibraltar (Las aguas de la bahía durante el siglo XIX)" en *Revista General de la Marina*, enero de 1987.
- UXO PALASI, J.: "Gibraltar: Aguas y Puerto" en *Ejército*, septiembre de 1986.
- VILA MASOT, O.: *The Gulf of Venezuela. A case of Historic Waters*, Caracas, 1991.
- VILLENEUVE, R.: *De la détermination de la ligne séparative des eaux nationales et de la mer territoriale spécialement dans les baies*, París, 1914.

JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL

* Corte Internacional de Justicia

- "Fisheries case", Judgment of 18 December 1951, *I.C.J. Reports*, 1951, p. 116.

- "Case concerning the land, island and maritime frontier dispute (El Salvador/Honduras; Nicaragua intervening", Judgment of 11 September 1992, *I.C.J. Reports*, 1992, p. 351.



*Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Pedro Cid, s. A.,
impresores en Madrid,
el día 11 de diciembre,
fiesta del Papa San Dámaso,
de origen hispano, a quien se recuerda
por combatir al arriano,
por haber sugerido a San Jerónimo
la traducción latina de la Biblia.*

