

EL DERECHO DEL MAR EN TIEMPOS DE PAZ

ALFREDO M. DE LAS CARRERAS *

Denominación

El Derecho del Mar es la rama del Derecho Internacional Público que estudia el conjunto de normas y principios que regulan las relaciones jurídicas internacionales de los Estados en los espacios marítimos. El mar es, en consecuencia, el ámbito de aplicación del Derecho del Mar.

Por mar se entienden los océanos y los mares propiamente dichos; abarcan las siete décimas partes (7/10) de la superficie del planeta.

En un primer momento, sus normas se referían a su superficie: al Alta Mar y al Mar Territorial; posteriormente se extendió a otros ámbitos como a la Plataforma Submarina y a los Fondos Oceánicos (sus suelos y subsuelos), es decir a las profundidades.

Las normas de la "superficie" a su vez, se fueron desarrollando al dividirse en zonas que se denominan sucesivamente, a partir de la costa en: Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Alta Mar. Se incluyeron finalmente normas referidas al espacio aéreo suprayacente al marítimo.

La denominación de Derecho del Mar fue propuesta por las Naciones Unidas al convocar a la Conferencia de 1958, sin embargo es más preciso referirse al "Derecho Internacional de los Espacios Marítimos" o "Régimen Jurídico de los Espacios Marítimos". No obstante, debido al uso generalizado de la expresión Derecho del Mar se la continúa usando.

* Abogado. Profesor Titular de Derecho Internacional Público.

Antecedentes

Las primeras especulaciones sobre la existencia de un derecho que en un comienzo se denominó Derecho de Gentes y que posteriormente se reconocería como Derecho Internacional Público (DIP), nacieron con respecto al mar. En consecuencia, puede afirmarse que el DIP y su rama el Derecho del Mar, nacieron simultáneamente.

A fines del siglo XV, comienzos de la Edad Moderna, se constituyeron los primeros Estados tal como los conocemos actualmente: España, Portugal, Francia y Gran Bretaña. El mar fue prácticamente el centro de las primeras relaciones de derecho que se originaron entre ellos.

En efecto, durante la Edad Media, se aceptaban derechos exclusivos al mar. Venecia consideraba como mar propio al Adriático, Génova al mar de Liguria, Suecia y Dinamarca al Báltico, Inglaterra al Mar del Norte y sus adyacencias, denominado mar Inglés. Estos derechos sobre los mares, obligaba a solicitar permisos de tránsito, a abonar gravámenes a la navegación, prohibían la pesca, a aceptar la jurisdicción, a saludar la bandera, etcétera.

El Tratado de Alcaçovas (1479), que puso fin a la guerra entre España y Portugal por la sucesión del trono de Castilla, aprobado por el Papa Sixto IV como era costumbre en la época, prohibía a las naves que no fueran portuguesas navegar por el Océano Atlántico al sur del paralelo de las islas Canarias (28° de latitud norte). La navegación era costera al África donde los navegantes portugueses iban extendiendo sus descubrimientos en busca de un pasaje que los llevase al oriente. Un decreto del rey de Portugal disponía que de todo navío que fuera sorprendido navegando al sur de dicho paralelo, tanto el capitán como su tripulación fueran arrojados al mar.

El descubrimiento de América (1492) demostró no sólo la existencia de nuevas tierras sino la posibilidad de navegar hacia el poniente cruzando el Atlántico, lo que trajo aparejado importantes cambios con respecto al derecho de navegación por los mares.

Al regreso del viaje de Colón, por pedido expreso de los Reyes Católicos, el Papa Alejandro VI promulgó las famosas bulas *Inter Coetera*, del 3 de mayo y 28 de junio de 1493, que adjudicaron "tierras y mares" a España. Rechazadas por Portugal, se suscribió entre ambos países el Tratado de Tordesillas el 7 de junio de 1494, que adjudicó las tierras descubiertas y a descubrir y dividió el Atlántico mediante una línea meridiana trazada a 370 leguas al occidente de las Islas del

Cabo Verde. De esta manera, la soberanía portuguesa se proyectaba al oriente de dicha línea y “el mar de Castilla” al occidente. El antemeridiano adjudicaba el Pacífico a España y el Índico a Portugal. Se pretendía continuar en cuanto a la propiedad de los mares con la práctica de la Edad Media.

Estas divisiones oceánicas fueron rechazadas por Inglaterra y Francia. Cuenta la anécdota que notificado el rey francés Francisco I, exclamó “¡Muéstrenme el testamento de Adán donde excluye a Francia de la partición del mundo!”. Quedó así planteado el derecho a la “libertad de navegación”, más tarde denominado con mayor precisión “libertad de los mares”, por comprender otras libertades. Sin embargo, las pretensiones de soberanía continuaron con respecto a algunos mares hasta entrado el siglo XVIII, provocando importantes incidentes y reiteradas reclamaciones, en especial en torno al “mar inglés” (Mar del Norte y de Irlanda).

La “batalla libresca”

Francisco de Vitoria, dominico español, fue el primero que a principios del siglo XVI, recién iniciada la navegación transoceánica, analizó el derecho de los Estados respecto a las tierras y mares recién descubiertos. A esta rama nascente del derecho la denominó *ius gentium*. Vitoria defendió la inapropiabilidad de los mares basándose en el derecho natural de los pueblos a comunicarse libremente, *ius communicationis*. Por lo tanto, a su juicio, carecía de fundamento la adjudicación de soberanía sobre los mares, tal como lo habían dispuesto las bulas alejandrinas y el mismo Tratado de Tordesillas.

Hugo Grocio, filósofo y jurista holandés, en su obra titulada *De Iure Praedae* (1609), expuso en uno de sus capítulos, “*Mare Liberum*”, su famosa tesis sobre la libertad de los mares. Sostenía Grocio que el mar era *res communis*, de uso común, y por lo tanto no era susceptible de ser apropiado. Argumentaba que no tenía la condición de *res nullius* y que, por lo tanto, no podía ejercerse sobre él dominio alguno; agregaba que tampoco podía por su propia naturaleza ser objeto de ocupación efectiva.

La tesis de Grocio formó parte de la defensa de los intereses de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales contra las pretensiones de España (sucesora de Portugal) en la región. Como era de esperar, los argumentos de Grocio, que cita en su exposición reiteradamente a Vitoria, trajeron aparejadas numerosas controversias en torno

al problema de navegar libremente los mares, sobresaliendo la opinión contraria del jurista inglés John Seldem en su opúsculo *Mare Clausum sive Dominio Maris* (1636) en la que defiende los derechos ingleses a apropiarse de los mares adyacentes a su costas, fundado en razones de seguridad.

El monje español Vázquez de Menchaca (1512-1569), entre otros autores, argumentó que el dominio sobre los lugares comunes como el mar, no pueden adquirirse bajo ningún concepto, ni siquiera por prescripción por ser, argumenta, de derecho primario y necesario para la comunicación. Negó los derechos aducidos por Venecia y Génova y las pretensiones de la propia España y Portugal.

Quedó planteada la "batalla libresca" por la libertad de los mares. El tiempo demostró que las argumentaciones de uno y otro bando no eran incompatibles, dando origen a los conceptos de "Mar Territorial" consistente en una franja de mar susceptible de soberanía por estar adyacente a los Estados, y de "Alta Mar", situada fuera del poder estatal, donde la norma es la libertad de navegación y de pesca.

Esta solución fue afirmándose en cuanto a la franja de mar adyacente al territorio, en razones de seguridad y de policía fiscal y aduanera y en la efectiva relación económica existente con las poblaciones costeras; respecto al Alta Mar, prevalecieron los razonables intereses de las naciones en comunicarse y comerciar libremente y en explotar los recursos vivos del amplio espacio marítimo.

En definitiva, ambos espacios marítimos han quedado individualizados y distinguidos por su distinta naturaleza jurídica.

Sobre el mar adyacente, hoy Mar Territorial, el Estado costero posee soberanía, emergente de la costumbre, actualmente confirmada en las convenciones sobre el Derecho del Mar. Cabe distinguir que poseer soberanía sobre la franja de mar costera es un concepto más amplio que poseer derechos de soberanía, ello sin perjuicio de que en dicha franja, la soberanía se encuentre limitada por el derecho de paso inocente de los buques de terceras banderas.

En cuanto al Alta Mar, su naturaleza jurídica se fundamenta en su condición de ser *res communis usus*, comprensivo del *ius communicationis*, es decir que es de uso común para todos los Estados. Ha quedado de lado la teoría de ser *res nullius*, porque no puede ser objeto de apropiación y tampoco es aceptable afirmar que es simplemente *res communis*, porque esta expresión conlleva la idea de condominio, lo que traerá aparejado las consecuencias propias de esta institución. Por eso es más acertado afirmar que el Alta Mar es un espacio marítimo de uso común, como medio de comunicación y para explotación

de sus recursos por todos los Estados. Ha sido definido como "la parte de mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores" (Art. 1. Convención de Ginebra, 1958).

El Derecho del Mar en las relaciones de paz y en los conflictos armados

El estudio del Derecho del Mar comprende dos aspectos o ramas claramente diferenciadas entre sí. Por un lado, el conjunto de normas y principios que rigen los espacios marítimos en tiempo de paz y por otro las normas que se aplican en dicho espacio durante los conflictos armados (guerra naval). Ambas ramas nacieron simultáneamente. En efecto, la polémica sobre la libertad de los mares dio origen al conflicto entre las armadas, debido al apresamiento de buques mercantes en mares reivindicados por los Estados. El primer caso sobre presas fue defendido por Grocio, como se ha señalado.

Derecho Internacional del Mar en tiempo de Paz

En su estudio se distinguen dos etapas claramente diferenciadas. La primera abarca desde comienzos del siglo XVI hasta el año 1945, de lento desarrollo y en la que se trataron dos temas principales: la libertad de los mares y el ejercicio de la soberanía sobre una franja costera.

La segunda etapa abarca desde las Proclamas del Presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman, en 1945, hasta la fecha. Se caracteriza por un acentuado desarrollo normativo y la diferenciación de nuevos espacios marítimos de superficie y la incorporación de otros como la plataforma submarina y el suelo y subsuelo del alta mar.

El desarrollo de estos nuevos espacios alcanzó un grado de evolución significativo en las Conferencias del Mar, de Ginebra de 1958 y muy especialmente en Montego Bay (Jamaica) en 1982, ambas convocadas por las Naciones Unidas.

Por supuesto que esta evolución no fue espontánea ya que su gestación comienza a fines de la primera etapa y se caracteriza por la insistencia de los Estados en acceder con carácter exclusivo a determinados recursos naturales del mar.

Primera Etapa. Fuentes de derecho

Durante esta etapa, el Derecho de Mar reconoció en la costumbre internacional, el principal origen de sus normas, nacidas de la

práctica inveterada de navegar libremente los mares y proveerse de los recursos vivos que en él se encuentran, con algunas restricciones en las aguas adyacentes a las costas de los Estados, accesos a puertos, pasaje por estrechos y otras limitaciones menores impuestas por las legislaciones particulares.

Se reconocieron por lo tanto dos zonas, el Alta Mar y el Mar Territorial, sobre el cual, sin embargo, no hubo consenso en cuanto a su extensión. Se suscribieron acuerdos bilaterales y multilaterales, siendo los principales referidos a derechos de los ribereños a la franja costera, a pasajes por estrechos y canales y a la pesca, caza y conservación de ciertas especies. Los Estados dictaron también normas sobre seguridad, policía fiscal y aduanera.

Estos acuerdos, reclamaciones y conflictos de intereses dieron lugar a laudos y sentencias que originaron posteriormente nuevas instituciones del Derecho del Mar que fueron consagradas definitivamente en las futuras convenciones (Ginebra de 1958 y Montego Bay de 1982). Al mismo tiempo, estudios de internacionalistas plantearon, en esta primera etapa, distintas cuestiones que, debatidas en conferencias, fueron reafirmando la necesidad de establecer normas que contemplaran los nuevos aspectos en las relaciones de los Estados en el mar.

Laudos y Sentencias

Durante esta etapa tuvieron lugar laudos y sentencias que confirmaron el derecho consuetudinario e influyeron positivamente en el futuro desarrollo del Derecho de Mar. Entre los casos más significativos se encuentran el laudo arbitral sobre las Pesquerías en Terranova (Atlántico Norte) y las sentencias judiciales en los casos Lotus, Canal de Corfú y de las Pesquerías de Mar del Norte.

Pesquerías en Terranova. Las “bahías históricas”

La Corte de Arbitraje de la Haya debió pronunciarse en 1910 sobre un reclamo de Gran Bretaña relativo a sus pretensiones de pescar en las bahías y mares adyacentes a la península de Terranova contra la oposición de los Estados Unidos, que alegaba derechos exclusivos en esas aguas por considerarlas territoriales.

El laudo, con el voto mayoritario, recomendó que se delimitaran los derechos pesqueros de EE.UU., trazando una “línea recta atrave-

sando las bahías, en la parte más cercana a su desembocadura en el primer punto en que su ancho no excediera de 10 millas” y desde allí trazar “una línea perpendicular de tres millas en dirección hacia el mar”, línea que definía el límite exterior del Mar Territorial a partir de la cual Gran Bretaña tiene derecho a pescar.

Lo interesante del caso fue el voto minoritario en disidencia del jurista argentino Luis María Drago, que negó la existencia de la norma de la costumbre referida al trazado de la línea 10 millas en la boca de las bahías, y agregó textualmente: “Puede afirmarse con toda seguridad que cierta clase de bahías que propiamente podrían denominarse bahías o estuarios históricos, como las bahías de Chesapeake y Delaware en Norte América y el grande estuario del Río de la Plata en Sur América, forman una categoría distinta y separada y pertenecen, indudablemente, a los países ribereños, cualquiera sea la anchura de su entrada y la distancia de su penetración dentro de tierra firme, cuando dichos países han afirmado su soberanía y determinadas circunstancias, tales como la configuración geográfica, el uso inmemorial y, más que todo, la necesidad de la propia defensa justifican esa pretensión.

El criterio de Drago fue aceptado y consagrado posteriormente en la Primera Convención del Mar de Ginebra de 1958 (Art. 7, punto 6) y ratificado en Tercera Conferencia del derecho del Mar de Montego Bay (Jamaica) de 1982 (Art. 10, punto 6).

Caso Lotus. La Haya 1927

Entre el buque de bandera francesa Lotus y el buque turco Boz-Kourt se produjo un abordaje en alta mar (mar Egeo), hundiéndose el buque turco y pereciendo ocho tripulantes de esa nacionalidad. Al arribar el Lotus al puerto de Constantinopla (hoy Estambul) en Turquía, fue detenido su oficial de guardia, juzgado y condenado a prisión. El gobierno francés protestó sobre la base de que el abordaje se había producido en alta mar y por lo tanto, con respecto al súbdito francés, la jurisdicción correspondía a Francia por ley del pabellón. Sometido el caso al Tribunal Permanente de Justicia Internacional, éste dio la razón a Turquía, fundándose en que el abordaje del Lotus había producido efecto en un buque de bandera turca, debiéndose considerar como si se hubiera cometido en territorio turco.

La sentencia fue objeto de numerosas críticas debido a que en alta mar, según se argumentó, la jurisdicción sobre sus tripulantes

corresponde al Estado de la bandera que enarbola el buque, conforme a la costumbre internacional.

Con posterioridad, la Convención sobre Alta Mar de Ginebra de 1958, dio la razón a la crítica (artículo 11) lo mismo que la Convención de Montego Bay de 1982 (artículo 94, puntos 1 y 7).

Caso del Canal de Corfú

Este caso llegó a la Corte Internacional de Justicia en 1948, planteado por Gran Bretaña contra Albania, a raíz de que, dos años antes, dos destructores británicos navegando por el Canal de Corfú en dirección norte chocaron con minas sembradas y como consecuencia murieron cuarenta y cuatro tripulantes. La cuestión a juzgar quedó centrada sobre dos puntos principales: si la soberanía albanesa sobre las aguas de canal (estrecho) de Corfú fueron violadas por las naves británicas y si Albania era responsable de haber sembrado las minas en sus aguas territoriales.

La Corte sentenció que el canal era usado para la navegación internacional y que por lo tanto el pasaje no puede ser prohibido ni tampoco obstaculizado con minas o de cualquier otra forma, por ser contrario al Derecho Internacional, máxime cuando el pasaje es inocente, situación esta que se daba en los destructores británicos ya que no navegaban en formación de combate ni entrañaban peligro para Albania. La Corte confirmó, en consecuencia, el derecho a la libre navegación por las aguas de estrechos que comunican dos mares libres, aun cuando sean consideradas aguas territoriales.

En cuanto a la segunda cuestión, la sentencia reconoció que no estaba probado que Albania había minado el estrecho pero atento que "ejercía una vigilancia muy atenta sobre sus aguas era prácticamente imposible minarlas sin que de ello tuviera noticia". Recordó la responsabilidad que le correspondía a Albania por permitir que se utilizara su territorio para fines contrarios al derecho de los otros estados.

Las pesquerías del Mar del Norte

El gobierno de Noruega dictó un decreto en 1935 reservando para sus nacionales la exclusividad de pescar dentro de una zona que delimitó al norte del paralelo de 66° N, lo que motivó el apresamiento de pesqueros británicos. Gran Bretaña protestó basándose en que los pesqueros habían sido apresados en aguas que consideraba libres, es decir de Alta Mar, ya que las líneas de base a partir de la cual Norue-

ga contaba las 4 millas marinas de anchura del mar territorial, no habían sido trazadas de conformidad al Derecho Internacional.

La sentencia de la Corte Internacional de Justicia, a la que recurrió el gobierno británico luego de varios años de negociaciones, fue dictada en el año 1951.

La Corte analizó el trazado del límite fijado por Noruega, con una extensión de 1.500 km, en una costa con escotaduras, bahías y fiordos que penetran profundamente en el territorio, con bocas superiores a las 10 millas marinas. Puso especial énfasis en la configuración especial de la costa en la zona en cuestión debido a la existencia de islas, islotes, roqueríos y arrecifes, apartados de la costa continental que conforman una verdadera muralla, denominada *skjaergaard* y sobre la cual Noruega había trazado la línea de base de su Mar Territorial.

Sostuvo el fallo que debido a la particular configuración de la costa era aceptable que el trazado de la línea de base del Mar Territorial se hubiere practicado eligiendo los puntos apropiados del *skjaergaard*, uniéndolos mediante el método de las líneas de base rectas, con la condición de que estas líneas siguieran en su traza la dirección general de la costa, condición que cumplía el decreto noruego.

En consecuencia, las aguas encerradas en los fiordos y entre la costa continental y las líneas de base recta apoyadas en el *skjaergaard* eran aguas interiores y las aguas entre las líneas de base recta y las líneas paralelas a éstas, trazadas a 4 millas como límite exterior por el decreto noruego, conforman las aguas territoriales. Por lo tanto, la Corte confirmó que las aguas así encerradas son de pesca exclusiva de Noruega.

Agregó que la geografía particular de la costa noruega ha impuesto este sistema desde larga data y no pudo haber sido ignorado por Gran Bretaña. Finalmente, argumentó la existencia de intereses económicos pesqueros de los pobladores asentados en los fiordos, razón coadyuvante para fallar a favor de Noruega.

El artículo 4° de la Convención de Mar de Ginebra de 1958 aceptó los principios de este fallo, de igual manera lo hace el artículo 7° de la de Montego Bay de 1982.

La extensión del Mar Territorial

El debate sobre si era posible apropiarse de espacios marítimos y hasta dónde podía extenderse en el mar la soberanía de los Estados costeros, consumió siglos enteros de conflictos y declaraciones, de

manera que en esta primera etapa no se llegó a una solución definitiva y aceptada universalmente, porque los Estados fijaban distancias según sus propios intereses.

En los primeros años de la Edad Moderna, es decir desde el siglo XVI y durante todo el siguiente, los partidarios de la soberanía sobre el alta mar fueron admitiendo la aplicación del concepto del derecho romano *terra potestas finitur ubi finitur armorum vis*, de manera que fue ganando adeptos la soberanía sobre una franja de mar costera. Este principio de "efectividad" del ejercicio de la soberanía estatal fue precisado por el holandés Cornelio van Bynkershoek en *Dominio Maris* (1703), fundándolo en razones de defensa y seguridad, hasta el alcance de tiro del cañón, sin necesidad, agregaba, de que se encuentren realmente emplazados en las costas.

Pareció que dicha medida de artillería quedaba estabilizada en las 3 millas marinas, por haber sido consagrada en algunos tratados y especialmente reconocida por los grandes estados marítimos, Inglaterra y Estados Unidos. Sin embargo, ambos dictaron sus propias normas internas que extendían su jurisdicción mas allá de las 3 millas, tendientes a evitar el contrabando y a asegurar el control aduanero y fiscal. Inglaterra en las *Hovering Acts* para combatir el contrabando y los Estados Unidos en virtud de la ley Volstead, ley seca (1924) para combatir a los *rum runners*, buques que se anclaban fuera de las tres millas a la espera de una oportunidad, para dirigirse a la costa y desembarcar rápidamente el contrabando de licores.

Paulatinamente, los Estados costeros fueron introduciendo, junto a los criterios de seguridad y defensa, y aduanero y fiscal, el de interés económico, consistente en la reivindicación de derechos exclusivos de pesca. Como directa consecuencia se abandonaron las tres millas en beneficio de una mayor extensión y simultáneamente apareció la nueva noción de aguas interiores y zona contigua, desarrollada en 1932 por el jurista francés Gilbert Gidel.

La Conferencia de La Haya de 1930, convocada por la Sociedad de las Naciones para codificar, entre otros temas, el Derecho del Mar, fracasó al quedar demostrado el rechazo de la regla de las tres millas como anchura de mar territorial. No obstante quedó definido el concepto de mar territorial y la aceptación de la existencia de aguas interiores y de una zona contigua, aunque no definidas en su alcance.

Tuvo importante influencia la exposición que años antes (1918), había realizado el argentino José León Suárez sobre los derechos eco-

nómicos que les correspondían a los estados costeros en el mar epicontinental, que derivó en importantes consecuencias futuras al aceptarse no sólo derechos de soberanía sobre la zona contigua, sino el reconocimiento de una Zona Económica Exclusiva para la explotación de los recursos naturales existente en la misma (Convención del Mar de 1982).

Régimen de paso en los estrechos

Grocio admitía el ejercicio de soberanía sobre las aguas de los estrechos limitado por el derecho de paso inocente y aceptando ciertas regulaciones y obligaciones de parte del estado costero, como imponer contribuciones, dar servicios de señalamiento, etcétera.

Durante el siglo XIX se fue haciendo la distinción entre estrechos que comunican dos mares libres, pertenecieren o no a un mismo Estado y estrechos que comunican el mar libre con aguas o mares interiores. En el primer supuesto de admitió, con carácter de norma consuetudinaria, el libre paso inofensivo, derecho que se extendió de los buques mercantes a los buques de guerra en tiempos de paz. En el caso de que el estrecho comunicase con aguas interiores el paso estaba prohibido.

Un ejemplo clásico en los aspectos señalados es el de los Dardanelos y el Bósforo, dos estrechos que unen dos mares, el Egeo con el Mar Negro, a través del mar de Mármara, ambas márgenes son territorio turco.

Mientras las costas del Mar Negro pertenecieron exclusivamente a Turquía, la libre navegación por los mismos no estaba permitida, por ser dicho mar un mar interior. Cuando parte de las costas del mar Negro pasaron a manos rusas, Turquía se vio obligada a permitir el pasaje de buques de terceras banderas. Luego de varios acuerdos, finalmente por el Tratado de Montreux de 1936, se dejaron sin efecto todas las restricciones, con algunas reglamentaciones referidas al tránsito de buques de guerra, especialmente en casos de hostilidades. En la actualidad las márgenes del mar Negro pertenecen a varios Estados, con lo que la solución de libre tránsito se reafirma.

El estrecho de Magallanes, que une el O. Atlántico con el O. Pacífico, está regulado por el Tratado entre Argentina y Chile de 1881, cuyo artículo 5º dispuso su neutralización a perpetuidad y la libre navegación a todas las banderas.

Existen otros estrechos cuyos pasajes están dispuestos mediante convenciones, siguiendo la regla general de la libertad de tránsito,

con normas reglamentarias propias en cuanto al pasaje de buques de guerra, como los casos del Gran Belt, el Sund y el Kattegat que unen el mar Báltico con el Mar de Norte, separando Dinamarca de Suecia y de Noruega.

Canales Interoceánicos

Los canales son vías de navegación construidas artificialmente dentro del territorio de un Estado. Nos referiremos exclusivamente a los canales interoceánicos.

El Canal de Suez es uno de los más importantes por su condición de vía comercial y estratégica al unir el mar Mediterráneo con el mar Rojo posibilitando el paso al océano Índico. Construido en 1869 por una empresa francesa concesionaria del gobierno turco, fue objeto de numerosos acuerdos y convenciones, especialmente cuando el canal fue pasando de una soberanía a otra (de Turquía a Egipto, a Protectorado de Gran Bretaña y nuevamente a Egipto). Tuvo singular importancia con motivo de las dos guerras mundiales y de las actuales luchas de Israel con los Estados árabes. En todos los casos se tendió a asegurar el libre tránsito, inclusive de buques de guerra. Egipto, actual soberano y administrador del canal, cerró el paso hasta hace pocos años pero en la actualidad ha asumido el compromiso de respetar los principios establecidos en el Tratado de Constantinopla (1888), de libre tránsito a buques mercantes y de guerra en cualquier época y cualquiera sea la bandera. Se reserva únicamente el derecho de inspección y al cobro de una tasa por su mantenimiento.

El Canal de Panamá, construido por los Estados Unidos a través del istmo del mismo nombre, une el Mar Caribe con el Océano Pacífico. Habilitado en 1914, fue objeto de varios tratados entre los Estados Unidos y el Gobierno de Panamá. Está abierto al libre tránsito de todas las banderas. Actualmente está administrado por Panamá, después de haberlo sido por los Estados Unidos hasta el 31 de diciembre de 1999.

El Canal de Kiel, construido por Alemania en 1886, corre a través de su territorio, en la base de la península de Jutlandia (Dinamarca), uniendo el mar Báltico con el mar del Norte. El Tratado de Versalles (1918) reafirmó su libre navegación a los buques de todas las naciones (Arts. 380 a 386).

El libre paso por este canal dio origen al pronunciamiento de la Corte de Justicia Internacional en el caso "Wimbledon". Se trataba de un buque mercante de bandera británica fletado por un armador

francés, con pertrechos para el gobierno polaco en guerra contra Rusia. El gobierno alemán le negó el paso aduciendo que si accedía violaría la neutralidad. El Tribunal sentenció, en 1923, que uniendo el canal en cuestión dos mares libres queda asimilado a los estrechos naturales, de manera que el paso de un buque de guerra no comprometía la neutralidad de Alemania.

Pesca

La pesca, o el derecho a pescar, no formó parte de los primeros debates sobre la libertad de los mares, debido a que se estimaban inconmensurables los recursos provenientes del mar.

A mediados del siglo XIX los Estados fueron tomando conciencia de la necesidad de preservar los recursos pesqueros, principal componente de la alimentación de muchos pueblos de Europa y Asia. En ese sentido, se suscribieron los primeros acuerdos multilaterales.

En 1882, a iniciativa de Holanda, se reunió una conferencia con el objeto de regular la pesca en el Mar del Norte con la participación de Francia, Bélgica, Gran Bretaña, Alemania y Dinamarca, que dispuso que las infracciones a las disposiciones sobre pesca debían ser controladas por los nacionales de la bandera del buque pesquero. Se permitía la intervención de buques de guerra, al solo efecto de constatar la bandera y la documentación.

A este tratado siguieron otros y numerosas conferencias, creándose comisiones de estudio como la comisión para el mar Mediterráneo a fines del siglo XIX. Posteriormente, y a iniciativa de la Sociedad de las Naciones, se suscribieron acuerdos relativos a la caza de focas y ballenas. A la terminación de la Segunda Guerra Mundial (1945), se renovaron los reglamentos reguladores y protectores de la pesca indiscriminada, de la caza de focas y ballenas y de otras especies marinas. Esta toma de conciencia de protección de las especies del medio marino fue adquiriendo consenso entre los Estados, posteriormente concretada en las conferencias sobre el Mar de 1958 y de 1982.

Las pesquerías del mar de Behring

Rusia consideraba el mar de Behring como un mar cerrado sometido a su soberanía, de manera que monopolizaba la caza de focas en dicho mar. Cuando el territorio de Alaska, bañado por la parte oriental de dicho mar, fue vendido a los Estados Unidos en 1867, se planteó la cuestión de si sus aguas pasaban a ser mar libre y en con-

secuencia la caza de focas estaba abierta a todos los Estados, lo que llevaría al abuso y a la extinción del recurso. Sometido el caso a arbitraje en 1893, el laudo declaró que el mar de Behring era alta mar y por lo tanto sus aguas eran libres, pero agregó la necesidad de reglamentar la caza de focas en el futuro. Reunida posteriormente una convención entre Rusia, los Estados Unidos, Japón y Gran Bretaña (1911), puesta al día en 1952, la caza se reglamentó y la población de focas, a punto de extinguirse, se recuperó.

Conferencia de La Haya de 1930. Final de la Primera Etapa

El esfuerzo en esta Primera Etapa para establecer normas del Derecho del Mar que fueran universalmente aceptadas, culminó en la conferencia de La Haya de 1930, convocada por la Sociedad de las Naciones. La conferencia fracasó por la imposibilidad de llegar a un acuerdo general, lo que demostró que a pesar de los cinco siglos transcurridos desde las primeras especulaciones, no existían en la comunidad de naciones criterios ni prácticas universales, especialmente en cuanto a la extensión del Mar Territorial. Quedó, sin embargo, latente la necesidad de resolver los cada vez más numerosos problemas que se iban presentando debido a las nuevas técnicas de exploración y explotación de los recursos y a la posibilidad cada vez más cierta de allegarse a las profundidades y suelos marinos.

Se fue haciendo conciencia cada vez más generalizada de que el derecho consuetudinario no era suficiente para resolver los nuevos problemas que se iban presentando, ni tampoco era razonable esperar que se fueran creando nuevas normas originadas en esta fuente de derecho, debido al rápido y gran desarrollo tecnológico que ya había empezado a insinuarse desde el comienzo de la década de 1930. Era, pues, necesario apelar a otros métodos que marcharen por delante de las nuevas posibilidades técnicas. El deterioro de la política internacional, que desembocó en la Segunda Guerra Mundial, provocó una pausa que se reanudó no bien finalizaron las hostilidades.

Segunda etapa: de 1945 a la fecha

A la terminación de la Segunda Guerra Mundial en 1945, quedó demostrada la importancia que para los países tenían los recursos naturales, vivos y minerales, existentes en el mar y en el suelo y subsuelo marino.

Concretamente, la posibilidad cierta de extraer hidrocarburos y minerales de la plataforma submarina, unida a la evolución de los sistemas de transporte de gas y petróleo, debido a la posibilidad de montar gasoductos y oleoductos submarinos y construir buques tanques de gran tonelaje; la evolución de los sistemas de pesca con el apoyo de información del radar y la circunstancia de poder contar con buques factorías modernamente equipados con rápidos sistemas de procesamiento y conservación indefinida del producto; la existencia de las nuevas tecnologías para acceder a los fondos marinos y extraer nódulos metalíferos a profundidades jamás soñadas, etcétera, afirmaron el convencimiento de la necesidad de establecer normas que regularan la investigación, exploración y explotación de los recursos del mar puestos al alcance del hombre.

En resumen, la aparición y desarrollo previsible de nuevas tecnologías y métodos que hacían posible y rentable actividades en el mar que antes no lo eran, demostraron la necesidad impostergable de poner al día el Derecho del Mar. Al mismo tiempo, fue despertándose la conciencia de velar por la explotación racional de los recursos vivos del mar a la par que evitar la contaminación del medio marino.

El antiguo concepto de seguridad y defensa que caracterizó a las primeras normas del Derecho del Mar, dejó la prioridad, a partir de 1945, a una extensa gama de intereses económicos. Estos intereses reclamados en un primer momento por actos unilaterales de los Estados, fueron dando paso a prácticas regionales entre las cuales se destaca América como impulsora importante en el desarrollo del nuevo Derecho de Mar.

Estos nuevos intereses fueron puestos en movimiento por las dos Proclamas del Gobierno de los Estados Unidos en 1945 a las cuales se plegaron otros países americanos.

El posterior acceso a la independencia de las colonias africanas y asiáticas, significó también la aparición de nuevas ideas y pretensiones. En Europa los países reclamaron nuevos derechos sobre los espacios marinos, como el caso de la Plataforma de mar del Norte que dio lugar a la sentencia de la Corte Internacional de Justicia en 1969.

Todas estas consideraciones inspiraron a las Naciones Unidas a convocar una serie de conferencias: en 1958 en Ginebra; en 1960 en La Haya; y la de 1973 que finalizó luego de innumerables reuniones plenarias y de comisiones, al suscribirse en 1982 el Acta Final en Montego Bay, Jamaica.

Proclamas de los Estados Unidos

El presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman, suscribió del 28 de septiembre de 1945, dos Proclamas reivindicando la plataforma continental y los derechos exclusivos a la pesca en zonas costeras.

La primera de las proclamas “considera el subsuelo y lecho marino de la plataforma continental debajo de la Alta Mar pero contiguos a la costa de los Estados Unidos, como propiedad de los Estados Unidos, sujetos a su jurisdicción y control”.

Fundamenta este derecho en tres considerandos: en la “necesidad mundial de nuevas fuentes de petróleo y otros minerales”; en que las mismas “según expertos se encuentran bajo muchas partes de la plataforma continental” y finalmente en que “el ejercicio de la jurisdicción sobre los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la plataforma continental por la nación contigua es justo y razonable”. Declara, al mismo tiempo, la preocupación del gobierno “de conservar y utilizar prudentemente sus recursos naturales”.

La segunda Proclama, referida a la pesca costera, “establece zonas de conservación contiguas a la costa de los Estados Unidos, sujetas a las actividades exclusivas de sus nacionales y a su reglamentación y control”.

Expresa que en caso de que en dichas zonas se hayan desarrollado actividades legítimas en conjunto con nacionales de otros Estados, serán sometidas en lo sucesivo a acuerdos. Admite derechos similares de otros Estados a establecer sus propias zonas siempre que en ellas, cuando existan intereses pesqueros de los Estados Unidos, se los reconozcan.

Alega que el derecho invocado se funda en la protección de los recursos pesqueros contiguos a sus costas; en la importancia de la pesca para las comunidades ribereñas y para la nación como alimento y recurso industrial; y en la necesidad de evitar el agotamiento y explotación destructiva de la pesca.

Contribución de América

Un mes después de las Proclamas del presidente norteamericano, México formuló una declaración similar extendiendo su dominio a la plataforma continental y zócalo submarino, iniciando la tendencia de los Estados americanos a proceder de igual forma.

La Argentina en 1946, Panamá el mismo año, Chile y Perú el año siguiente, Costa Rica y Nicaragua en 1948, Guatemala en 1949,

Brasil, Honduras y El Salvador en 1950, reivindicaron sus propias plataformas.

Chile y Perú declararon zonas marítimas de 200 millas de extensión. Con posterioridad, y luego de la Declaración sobre Zona Marítima de Santiago de Chile de 1952, otros países de América del Sur, como la Argentina y Brasil, también ampliaron sus jurisdicciones hasta las 200 millas, con la expresa constancia de respetar la libertad de navegación. Varias de estas declaraciones reivindicatorias adolecen de fallas al no precisar cómo y desde dónde se contará dicha extensión y confundir esta nueva concepción con el Mar Territorial.

La Décima Conferencia Interamericana (Caracas, 1954) reafirmó los actos y declaraciones de sus miembros a la soberanía sobre la plataforma submarina y jurisdicción a las aguas adyacentes en cuanto a la exclusividad de explotación de los recursos naturales.

La Conferencia sobre Plataforma Submarina y Aguas del Mar, de Ciudad Trujillo (1956), propuso que el límite de la plataforma submarina fuera "hasta una profundidad de 200 metros o que hasta más allá de ese límite permita la explotación".

Todos los criterios expuestos, innovadores en cuanto al derecho consuetudinario del mar, influyeron decisivamente en la Primera Conferencia del Mar convocada por las Naciones Unidas, en Ginebra en 1958.

Posteriormente, en mayo de 1970, se reunieron en Montevideo los Estados que habían declarado derechos jurisdiccionales hasta las 200 millas, suscribiendo la "Declaración de Montevideo sobre Derecho del Mar" donde se insiste, ante la falta de vigencia de los Acuerdos de Ginebra, en la reivindicación de una serie de derechos tales como la disposición y explotación de los recursos naturales del mar adyacente y del suelo y subsuelo de la plataforma continental hasta la profundidad en que sea posible explotarlos y de los fondos marinos hasta el límite jurisdiccional fijado por los Estados. Este último supuesto se refería a aquellos que tienen una muy limitada plataforma continental, como son los Estados sudamericanos con costa sobre el Océano Pacífico.

Poco después, en el mismo año 1970, en Lima se aprobó la "Declaración de Estados Latinoamericanos sobre Derecho del Mar", donde se reafirma lo resuelto en Montevideo y se reitera el derecho del Estado ribereño a participar en las investigaciones que se efectúen en dicha zona de 200 millas y el poder de policía para prevenir la contaminación de dichas aguas.

En 1972, se reúnen los Estados del Caribe donde se introduce la noción de "mar patrimonial", definido como adyacente al mar territorial. Establece que el mar territorial no debe sobrepasar las 12 millas, con lo que la zona que se reivindica consiste en 188 millas a contar del límite exterior de dicho mar. Estos límites y la libertad de sobrevuelo admitida en la nueva zona unido al libre tendido de cables submarinos, fueron importantes antecedentes para la Tercera Conferencia del Mar de las Naciones Unidas, en Montego Bay, Jamaica, 1982.

Europa y África

Los países europeos, mientras tanto, reaccionan luego de los Acuerdos de Ginebra de 1958, con especial interés sobre la pesca, aceptando en la Conferencia de Londres (1964) el límite de las 6 millas como de exclusividad estatal, y de otras 6 millas donde el Estado costero debe reconocer "derechos históricos" a aquellas banderas que habitualmente pescaban en esa zona. Suscribieron, al efecto, varios acuerdos bilaterales en este sentido.

La Corte Internacional de Justicia se pronuncia en 1969 sobre el conflicto planteado con relación a la partición de la Plataforma Continental del Mar del Norte.

La misma Corte Internacional, en fallo de 1974, reconoció a Islandia, frente al reclamo de Gran Bretaña, el derecho de fijar 12 millas como límite para el ejercicio exclusivo de pesca basándose en la costumbre creada a partir de la Conferencia de Ginebra de 1958.

Los países africanos reivindicaron, siguiendo el precedente latinoamericano, las 200 millas con derecho exclusivo de pesca para los estados costeros, a la que denominaron "zona económica exclusiva" (1972), origen de la zona de igual nombre declarada en la Convención de Montego Bay de 1982.

Fuentes del Nuevo Derecho del Mar

Esta segunda etapa se caracteriza por tener como fuente principal los tratados y la incorporación de normas de "desarrollo progresivo".

Los Tratados y Declaraciones de carácter regional y generales y las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958, conducen finalmente al proceso de codificación llevado a cabo en la Tercera Convención del Derecho del Mar cuya Acta Final fue firmada en Jamaica, en 1982.

Si bien es cierto que parte de las normas codificadas tienen su origen en la costumbre, sin embargo la mayoría se refieren a mate-

rias y aspectos no regulados anteriormente. Se incorporan nuevos espacios marítimos y normas referidas a actividades no considerados hasta ahora. Estas nuevas normas tienen carácter de “desarrollo progresivo” (*ex novo*) porque regulan situaciones totalmente nuevas o se refieren a cuestiones sobre las cuales no había definiciones hasta el momento.

Paralelamente, se introdujo un sistema de jurisdicción internacional para solucionar las controversias.

Primera Convención sobre el Derecho del Mar. Ginebra, 1958

Convocada por las Naciones Unidas participaron ochenta y seis Estados, sin tener en cuenta organismos especializados y otras organizaciones no gubernamentales. Se suscribieron cuatro convenciones y un protocolo relativo al arreglo de controversias.

La primera convención referida al “Mar territorial y la Zona Contigua” entró en vigor en 1964. La segunda sobre “Alta Mar” entró en vigencia en 1962; la tercera sobre “Pesca y Conservación de los recursos vivos de la Alta Mar”, en vigencia desde 1966, y la cuarta referida a “la Plataforma Continental”, en vigor en 1964.

Estas convenciones han sido superadas en cuanto a temática, precisión y carácter reglamentario, por la de Montego Bay (Jamaica) de 1982, sin embargo es un valioso antecedente por lo que significó respecto al consenso logrado sobre ciertos aspectos.

En la de “Mar Territorial y Zona Contigua”, se reconoció la existencia de “Aguas Interiores”, se incorporó el concepto de línea de “bases rectas” del fallo de las Pesquerías del Mar de Norte y el de “bahías históricas” del voto del Dr. Drago en el laudo de 1910; se aceptaron, la anchura máxima de las bahías de 24 millas, y los fundamentos del “paso inocente” del fallo del Canal de Corfú de 1949; se incorporó el concepto de “Zona Contigua” y precisaron las reglas aplicables a los buques a través del Mar Territorial, etcétera.

La convención de “Alta Mar” lo declaró definitivamente abierto a todas las naciones y señaló cuatro libertades: de navegación, de pesca, de tendido de cables y tuberías submarinas y de sobrevuelo, dejando constancia de la existencia de otras libertades “reconocidas por los principios de derecho internacional”. Aceptó las críticas al fallo del “Lotus” (CPJI, 1927), al reconocer que la jurisdicción penal sobre el capitán y otras personas al servicio del buque, sólo podrán ser ejercidas por el Estado de la bandera que enarbola. Consagra el derecho del Estado ribereño a la persecución ininterrumpida (*hot persecution*)

en caso de infracciones cometidas dentro de sus aguas interiores, mar territorial y zona contigua y a tomar las medidas necesarias para evitar la contaminación de las aguas en estos espacios.

La Convención sobre "Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar" luego de reafirmar el derecho de pescar de todos los Estados, pone el acento, premonitoriamente, en numerosos artículos dedicados a los deberes de conservación del recurso. Destaca el interés del estado ribereño en mantener la productividad de la parte de Alta Mar adyacente a su mar territorial, otorgándole ciertos derechos tales como adoptar unilateralmente medidas de conservación. Crea una Comisión especial para resolver los conflictos que pudieran presentarse.

La Convención sobre la "Plataforma Continental" avanza sobre el antecedente de la Proclama del Presidente Truman (1945) declarando la "soberanía" del Estado costero sobre la misma, sin afectar el régimen de las aguas suprayacentes. Acepta el criterio latinoamericano de que la plataforma se extiende hasta una profundidad de 200 metros o hasta donde sea posible su explotación, agregando al artículo la propuesta del delegado argentino Dr. I. Ruiz Moreno, en el sentido que si el ribereño no la explota nadie podrá hacerlo sin su expreso consentimiento. Consagra el criterio económico expuesto con anterioridad por el almirante argentino Storni de que pertenecen al ribereño, además de los recursos minerales y no vivos del suelo y subsuelo, los organismos vivos de especies sedentarias que en el período de explotación están inmóviles o se mueven en contacto físico con dicho suelo y subsuelo.

Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar

A pesar de los progresos que significó la conferencia de Ginebra de 1958, quedaron algunos aspectos sin que se llegara a un acuerdo como sobre el límite exterior del Mar Territorial y lo referente a la delimitación de zonas de pesca. Estas circunstancias dieron motivo a la convocatoria de la Segunda Conferencia, en marzo de 1960, también en Ginebra.

La conferencia fracasó en ambos aspectos ya que se enfrentaron los partidarios de trazar el límite exterior a 12 millas con los que pretendían que fuera a las 6 millas, sin poder ponerse de acuerdo. De todas maneras demostró que la tesis de las 12 millas tendría en el futuro una mayor aceptación.

Caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte

El Mar del Norte es poco profundo, posee, en consecuencia, una plataforma que se extiende en toda su extensión. Sus costas pertenecen al Reino Unido de Gran Bretaña, Noruega, Dinamarca, Alemania y Holanda.

La mayor parte de su plataforma fue delimitada por acuerdos entre Gran Bretaña, Dinamarca, Noruega y Holanda, siguiendo el principio de la "línea media" determinada por los puntos equidistantes a la línea de base del mar territorial, por estar enfrentadas sus costas. Las partes aplicaron el "sistema de equidistancia", de conformidad al artículo 6.1 de la Convención de Ginebra de 1958.

La particularidad geométrica de las costas de Alemania con Dinamarca y Holanda hizo que fracasara la aplicación de la equidistancia por oponerse Alemania al considerarlo injusto porque reducía considerablemente su plataforma.

En 1967 se firmó entre las partes el acuerdo para someter a la Corte Internacional de Justicia la divergencia. La cuestión quedó centrada sobre cuál debía ser el principio a aplicarse para la adjudicación de los sectores de plataforma.

La Corte, en 1969, en sentencia ponderada, declaró: a) que el método de "equidistancia" no era de aplicación obligatoria ya que no existía una práctica generalizada y constante de esa regla entre Estados limítrofes; b) que la Convención de Ginebra de 1958 coloca como prioridad que la delimitación se efectúe por acuerdo de partes y deja sentado el caso de que "circunstancias especiales justifiquen otra delimitación", caso que se daba en el supuesto sometido a la Corte; c) que los principios de Derecho Internacional señalan que la plataforma continental es "la prolongación natural del territorio sin usurpar la prolongación natural del territorio de otro", de manera que su partición debe hacerse equitativamente; d) que las áreas superpuestas deben dividirse por partes iguales en caso de no haber acuerdo, teniendo en cuenta, en las negociaciones, la longitud de las costas.

El fallo fue acatado por las partes y de común acuerdo se procedió a la división de la plataforma en disputa.

Pesca. Tratados bilaterales y multilaterales

La Convención de Ginebra sobre "Pesca y Conservación de los recursos vivos de Alta Mar" advertía que el desarrollo de la técnica moderna respecto a la explotación de los recursos vivos del mar ponía

en peligro estos recursos ante la posibilidad de ser explotados con exceso. Sugería la necesidad de que los Estados concertaran medidas tendientes a la conservación. En ese sentido su articulado disponía una serie de obligaciones con relación a la pesca en zonas de alta mar, especialmente cuando en ella convergían nacionales de dos o más Estados.

Se suscribieron una serie de acuerdos, entre otros el de las Pesquerías de Atlántico Nororiental (1959), la conservación del Atún en el Atlántico (1967), la referida al langostino entre Brasil y Estados Unidos (1972), la de Regulación de pesca del Arenque entre la Unión Soviética, Noruega e Islandia (1972), etcétera.

En 1971, en la Reunión de Colombo (Sri Lanka), el Comité Jurídico Africano-Asiático aprobó la necesidad de creación de una zona de 200 millas de soberanía de los Estados costeros, a los efectos de la exclusividad sobre la pesca y demás recursos vivos, origen de la futura Zona Económica Exclusiva (ZEE).

La Argentina y Uruguay incluyeron en el Tratado del Río de la Plata (1973) una zona común de pesca determinada por sendos arcos de circunferencia con un diámetro de doscientas millas trazados desde puntos apropiados de las respectivas costas.

Estas declaraciones, acuerdos bilaterales y zonales de pesca en Alta Mar, especialmente en las adyacencias de los mares territoriales, han sido causa que en la Convención de Montego Bay de 1982, el tema haya adquirido instancia universal. No obstante, los Estados, han continuado unilateralmente o mediante acuerdos regulando la pesca en cuanto a captura y conservación de especies, principalmente las de naturaleza transzonal y altamente migratorias.

Sentencia de la Corte Internacional de Justicia sobre zona de pesca (1974)

La reivindicación por parte de algunos Estados de zonas de pesca fuera de sus jurisdicciones marítimas, originó situaciones conflictivas, como el caso de la reclamación de Gran Bretaña y Alemania contra Islandia debido a que esta última había declarado una zona de 50 millas de su exclusiva pesca. Llegado el caso a la Corte Internacional de Justicia, ésta se pronunció en el sentido de que la extensión decretada unilateralmente por Islandia no era oponible a los demandantes porque éstos tenían derechos concurrentes de pesca adquiridos por haber intercambiado notas al respecto en 1961 y ser, además, esta actividad económicamente importante para Gran Bretaña y Ale-

mania. Admitía, sin embargo, la existencia de derechos preferenciales de pesca de los Estados costeros sobre aguas adyacentes a su Mar Territorial para casos especiales de dependencia económica o de conservación de la especie; pero que en el caso, Islandia debía negociar con Gran Bretaña y Alemania al respecto.

Nuevas realidades

Las cuatro convenciones de Ginebra de 1958, aun cuando fueron ratificadas por un número suficiente de Estados, no lograron resolver los numerosos problemas y reclamaciones de los Estados suscriptores, lo que hacía aconsejable contar con normas que contemplaran las nuevas situaciones y aportaran soluciones concretas, unificando la diversidad de criterios que separaban los opuestos intereses de los Estados.

Otras circunstancias tales como: las reclamaciones de un grupo de Estados, antiguas colonias, de África, Asia y América, que argumentaban no haber participado en la formación de la costumbre internacional ni haber estado presente en la Conferencia de Ginebra, exigiendo en lo que al mar respecta, el reconocimiento de sus propios intereses a la exclusividad sobre recursos vivos dentro de las 200 millas marinas; las disposiciones sobre la navegación en los estrechos no satisfacían a las grandes potencias, en especial en caso de conflictos; los accidentes producidos por derrames de petróleo en el mar, como el ocurrido en 1967 con el del Torrey-Canyon y la consiguiente necesidad de controlar la contaminación de las aguas; la Resolución 2340 (XXII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas declarando los fondos marinos para uso pacífico y en beneficio de la humanidad y fuera de las jurisdicciones locales; el acelerado progreso de la técnica en la exploración y explotación de los recursos naturales del mar, tanto con relación a los vivos como a los fondos marinos; y finalmente, la aparición de nuevas causas económicas y políticas, fundamentaron la convocatoria de una nueva conferencia en 1973, por parte de las Naciones Unidas.

Tercera Conferencia de las Naciones Unidas del Derecho del Mar

Luego de once períodos de sesiones a partir de la de Nueva York en 1973 y de numerosas consultas y reuniones de expertos, se suscribió en Montego Bay, Jamaica, en 1982, el Acta Final de la Conferencia.

El texto fue aprobado mediante el sistema de *acomodation o package deal*, consistente en que en lugar de negociarse y votarse cada artículo separadamente, se negoció globalmente el texto final del Tratado, aceptándose unos artículos con la condición de que se aceptaran otros. Este sistema posibilitó destrabar complejas opiniones encontradas entre los tres principales sectores de intereses en que se dividió la conferencia: las grandes potencias marítimas, los Estados de menor desarrollo pero con litoral marítimo y los Estados sin litoral.

Otra de las características de la Conferencia ha sido haber legislado sobre materias en las cuales el Derecho Internacional del Mar todavía no se había desarrollado suficientemente o eran totalmente nuevas, creando normas de “desarrollo progresivo”.

La Convención consta de 320 artículos y 9 anexos; entró en vigor el 16 de noviembre de 1964, por haber sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación ante el Secretario General de las Naciones Unidas (Arts. 306 y 308).

Las principales disposiciones, entre otras, son:

- Pone punto final a la discusión sobre la anchura del “Mar Territorial” al fijarlo en 12 millas marinas medidas a partir de la línea de base del mar territorial (Art. 3). El trazado de “la línea de base” debe efectuarse en la bajamar, teniendo en cuenta los accidentes de la costa (desembocadura de ríos, bahías, puertos, radas, arrecifes, elevaciones que emergen en bajamar, líneas de base rectas, etc.). La línea exterior del mar territorial debe ser trazada paralelamente a la línea de base a la distancia señalada (Parte II, Secc. 2).
- Las aguas que quedan entre la línea de base del mar territorial y la costa son consideradas “Aguas Interiores”, sujetas a la soberanía del Estado, sin derecho de paso inocente de buques de terceras banderas. Sin embargo, se admitirá el paso inocente si al emplearse el sistema de “líneas de base rectas” quedan encerradas como aguas interiores las que con anterioridad no eran consideradas como tales (Punto 2, Secc. 2).
- Define el “Paso Inocente” como el derecho que “gozan todos los buques de todos los Estados” de atravesar el mar territorial o dirigirse a las aguas interiores o salir de ellas, siempre que no sea “perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño”. Debe ser “rápido e ininterrumpido”. Enumera

supuestos en que se presume que el paso no es inocente, citando, entre otros, el caso en que los terceros buques realicen otras actividades “que no estén directamente relacionadas con el paso”. Autoriza al Estado ribereño a fijar vías marítimas cuando sea necesario, siempre que no dificulte el paso inocente (Parte II, Secc. 3 A).

- Establece la jurisdicción penal y civil aplicable a buques extranjeros en su paso por el mar territorial, según sean mercantes, del Estado con fines comerciales o de guerra y las responsabilidades e inmunidades que pudieran corresponderles. (Parte II, Secc. 3 B y C).
- Define la “Zona Contigua” como la zona adyacente al mar territorial donde el “Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios y sancionar las infracciones a esas leyes y reglamentos”. Esta zona no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde la línea de base del mar territorial (Parte II., Secc. 4).
- Distingue entre la distinta clase de Estrechos, a los “utilizados para la navegación internacional”, definiéndolos como los que “unen una parte de alta mar o zona económica exclusiva con otra parte de alta mar o zona económica exclusiva”. Para esos estrechos establece el “Paso en Tránsito”, tanto para buques de guerra como comerciales, el que “no debe ser obstaculizado” y con la condición que sea exclusivamente para el tránsito “rápido e ininterrumpido”. Reglamenta las obligaciones de los que los utilicen; entre otras, señala: avanzar sin demora, no realizar tareas de investigación, abstenerse de amenaza o uso de la fuerza o de la violación de los principios de derecho internacional de la Carta de las Naciones Unidas. Establece las facultades de los Estados ribereños para dictar leyes o reglamentos sobre seguridad, contaminación, prohibición de pesca, embarco o desembarco de determinados productos, designar vías de navegación, etcétera (Parte III).
- Para los Estrechos “situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado” el régimen que corresponde es el de Paso Inocente.
- Incluye la nueva noción de “Estados Archipelágicos”, que define como “el constituido totalmente por uno o varios archipiélagos”. Se diferencian por lo tanto de los Estados con archipiélagos. Es-

tablece las normas para el trazado y condición jurídica de sus líneas de base, de las aguas interiores y de las zonas contigua y económica y de la plataforma continental. Regula el derecho de paso inocente por las vías marítimas archipelágicas y las rutas de navegación (Parte IV).

- Crea la “Zona Económica Exclusiva” (ZEE), a la que define como “un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste”, asignándole “derechos de soberanía para los fines de exploración, 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”. Le fija una extensión de 200 millas marinas a partir de la línea de base del mar territorial. Sobre esta ZEE el Estado ribereño no tiene soberanía sino derechos de soberanía que enumera, entre los cuales está la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos. Los terceros Estados gozan de libertad de navegación y sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y otros usos relacionados con esas libertades. En cumplimiento del derecho de conservación del recurso pesquero, cooperará con terceros Estados y organizaciones internacionales, respecto de las especies altamente migratorias, y establece modalidades de pesca y conservación de especies anádromas (nacen en los ríos y se dirigen al mar) y catádromas (nacen en el mar y viven en aguas marinas o dulces). Los Estados sin litoral podrán “participar equitativamente en la explotación del excedente de los recursos vivos de la Zona Económica Exclusiva”, en determinados casos (Parte V).
- En la ZEE podrán construirse “islas artificiales”, que no tendrán mar territorial ni “afectarán la delimitación del mar territorial, la zona económica exclusiva ni la plataforma continental del Estado”, el que sólo podrá establecer una “zona de seguridad” (Parte V).
- Desarrolla el concepto de “Plataforma Continental”, modificando el criterio de la Convención de Ginebra de 1958 en cuanto a su alcance y extensión. La define como “el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial”. Establece diversas fórmulas de medición y delimitación para el caso que el borde exterior exceda la mencionada distancia, admi-

tiendo un límite máximo de 350 millas de la línea de base o de 100 millas desde la isóbata de 2500 metros. Declara que no se afecta la condición jurídica de las aguas suprayacente ni del espacio aéreo. Crea la "Comisión de Límites" a los efectos de hacer recomendaciones, obligando a los Estados a depositar en la Secretaría General de las Naciones Unidas la documentación referida a extensión que reivindican (Parte VI).

- La Convención no define el "Alta Mar", de manera que continúa siendo aplicable la de Ginebra en su artículo primero en el sentido que es "la parte de mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado". Declara su utilización exclusiva con fines pacíficos y sobre la que no puede pretenderse soberanía. A las cuatro libertades de la Convención de Ginebra, navegación, sobrevuelo, pesca y tendido de cables submarinos, añade otras dos: "la construcción de islas artificiales" y "la investigación científica", sin perjuicio —agrega— de otras que pudieran corresponder. Reitera la jurisdicción de la ley del pabellón en los buques que naveguen por dichas aguas. Define la piratería y el deber de todos los Estados en reprimirla, así como también el tráfico de estupefacientes. Reglamenta el derecho de visita y persecución. Regula la condición jurídica de los buques y sus deberes (Parte VII).
- Reitera el derecho de los nacionales de todos los Estados a pescar en las aguas del alta mar y a la obligación de cooperar en la conservación de los recursos vivos (Parte VII).
- Dedicar un capítulo al "Régimen de las Islas" a las que define como "una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar". Declara que poseen mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental de conformidad a las disposiciones generales aplicables por la Convención. Las rocas no aptas para ser habitadas carecen de zona económica exclusiva y de plataforma continental (Parte VIII).
- Como "Mares Cerrados o Semicerrados" "se entiende un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado por otro mar o el océano por una salida estrecha o compuesta entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos a más Estados ribereños". Las disposiciones que regula se refieren únicamente a la cooperación y coordinación en la explotación de sus recursos, protección del medio marino y su investigación científica. No establece

ningún régimen jurídico respecto a estos mares; se ha fundado esta posición en que no se ha querido establecer normas generales debido a que cada mar tiene sus propias características, lo que parece razonable. En efecto, no pueden compararse entre sí mares como el Mediterráneo, el de Azov, el de Japón, el Negro, el Báltico, el Egeo, el Caspio, el Mar Muerto, y todos los mares periféricos a los grandes océanos, etcétera, que poseen distintas dimensiones, diferente número de Estados ribereños, complejos límites territoriales proyectados hacia el mar, etcétera, lo que hace difícil en unos casos e imposible aplicar criterios similares a estos espacios marítimos, prefiriéndose que sean concertados directamente por los Estados interesados (Parte IX).

- Agrega un capítulo especial referido a los “Estados sin litoral marítimo”, declarando “el derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos que se estipulan en esta convención”, para lo cual “gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte”. El ejercicio de esta libertad deberá ser convenido por las partes (Parte X).
- Introduce en el Derecho del Mar un nuevo espacio, el de los “Fondos Marinos”, al que denomina “La Zona”, que se extiende más allá de la plataforma continental de los Estados. La Zona y sus recursos son “patrimonio común de la humanidad”, por lo tanto no se “podrá reivindicar o ejercer soberanía”. Las actividades en la Zona podrán ser realizadas por los Estados y sus empresas, por personas naturales o jurídicas u organizaciones internacionales, debidamente autorizadas. La explotación se realizará en beneficio de toda la humanidad, para lo cual crea la “Autoridad Internacional de los Fondos Marinos” que “dispondrá la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos derivados de las actividades en la Zona”. Se contemplarán los intereses de los ribereños cuyos yacimientos se extienden más allá de su plataforma continental. Regula exhaustivamente las actividades en la Zona y las políticas de producción por intermedio de la Autoridad (Parte XI).
- La “Autoridad Internacional de los Fondos Marinos”, está compuesta por todos los Estados Partes, tendrá su sede en Jamaica. Su función es organizar y controlar las actividades en La Zona, con “miras a la administración del recurso”. Sus órganos principales son: la Asamblea formada por todos los Estados miembros; el Consejo, con facultades ejecutivas, está compuesto por 36 miem-

bros elegidos por la Asamblea; la Secretaría compuesta por un Secretario General y la Empresa para "realizar actividades en La Zona". Dispone su funcionamiento, las facultades, derechos y obligaciones de cada uno de los órganos. Crea una Sala de Controversias de los Fondos Marinos en el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (Parte XI).

- Reglamenta la "Protección y Reservación del Medio Marino" como obligación de los Estados, para lo cual deberán tomar todas las medidas individual o conjuntamente que fueran necesarias que enumera, con el fin de evitar la contaminación. Asigna la responsabilidad de los Estados por su incumplimiento (Parte XII).
- Declara que "todos los Estados y las organizaciones internacionales tienen derecho a realizar Investigaciones Científicas Marinas" en Alta Mar y establece "los principios generales para su realización" y las condiciones en que deben ser cumplidas (Parte XIII). Dispone la cooperación de los Estados para fomentar el Desarrollo y Transmisión de la Tecnología Marina (XIV).
- Los Estados parte en la Convención asumen la obligación de "resolver sus controversias por medios pacíficos de conformidad con el párrafo 3º, artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas y con ese fin, procurarán su solución por los medios indicados en el párrafo 1 del artículo 33 de la Carta", sin perjuicio de hacerlo por "cualquier medio pacífico de su elección" (Parte V, Secc. 1). Para el caso en que no hayan podido resolver el conflicto por el medio que hubieren elegido, se aplicará el procedimiento establecido por la Convención. Si se tratare de una controversia entre Estados Partes referida "a la interpretación o aplicación de esta Convención", procederán "sin demora" a tratar de resolverlo por intermedio de la negociación directa o de la conciliación. Si no hubiera podido ser resuelto por alguno de esos medios, "se someterá, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a la Corte o Tribunal que sea competente conforme a lo dispuesto por la Convención".
- "Los Estados podrán elegir uno o varios de los medios siguientes para solución de controversias", al firmar, ratificar o adherirse a la Convención: a) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar; b) la Corte Internacional de Justicia; c) el Tribunal Arbitral del Anexo VII; y c) el Tribunal Arbitral del Anexo VIII (Parte XV), "para las categorías que en él se especifican".
- La ley aplicable en el Tribunal y la Corte son las disposiciones de la Convención y las normas de Derecho Internacional compatibles. Antes de someter la controversia a la Corte o al Tribunal,

las partes deberán haber agotado “los recursos internos, de conformidad con el Derecho Internacional” (Parte XV, Secc. 2). Se establecen una serie de “limitaciones y excepciones” a la intervención del Tribunal y la Corte (Parte XV, Secc. 3).

- Dentro del Tribunal Internacional del Mar, se crea una “Sala de Controversias de los Fondos Marinos” con competencia para resolver las relativas a la interpretación o aplicación de las actividades en La Zona (Parte XI, Sección 5).

El Derecho del Mar ha desembocado, con la vigencia de la Convención de 1982, en un verdadero Código del Mar, pero no significa que, de ahora en más, esta rama del Derecho Internacional Público quede cristalizada ya que no es difícil prever que nuevas tecnologías, la necesidad de resolver cuestiones derivadas de la misma Convención y actitudes propias de los Estados, hagan necesarias nuevas normas.

Hacia nuevos “territorios” marítimos

El gobierno de Chile introdujo en 1991 un nuevo concepto en el Derecho del Mar: el “mar presencial”, que definió como “aquella parte de alta mar existente entre el límite de nuestra zona económica exclusiva continental y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito n° 1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile y Perú hasta el Polo Sur”. El efecto inmediato es extender sus propias competencias en materia de pesca al alta mar, mucho más allá de las 200 millas marinas.

La República Argentina dictó a fines del año 1991 la ley 23.968, sobre las líneas de base a partir de las cuales se fija la extensión del mar territorial y de la zona económica exclusiva. En su artículo 5° dispone que “las normas nacionales sobre la conservación de los recursos se aplicarán más allá de las 200 millas marinas sobre las especies de carácter migratorio o sobre aquellas que intervienen en la cadena trófica de las especies de la zona económica exclusiva argentina”.

Posteriormente, la ley 24.922 del año 1998, sobre el Régimen Federal de Pesca, dispone que “en su condición de Estado ribereño, podrá adoptar medidas de conservación en la Zona Económica Exclusiva y en el área adyacente a ella sobre los recursos transzonales y altamente migratorios o que pertenezcan a una misma población o poblaciones de especies asociadas a las de la Zona Económica Exclusiva Argentina” (Art. 4).

En mayo de 1994 entró en vigor en Canadá la nueva ley de Protección de la Pesca Costera por la cual se prohibía la pesca en la zona de alta mar del Convenio de Pesca del Noroeste del Atlántico a determinados países, incluidos España y Portugal juntamente con otros de Centroamérica. Esta decisión unilateral canadiense, dictada sin la autorización de los demás firmantes del citado Convenio del Noroeste, conlleva el uso de la fuerza por parte de Canadá en el Alta Mar y el derecho de persecución continuada iniciada en Alta Mar.

Esta decisión del Gobierno de Canadá implica lisa y llanamente extender su jurisdicción en zonas y a buques jamás pensada hasta el momento. Si bien es cierto que no afecta la libertad de navegación, avanza sobre la jurisdicción del Estado sobre el buque que enarbola su bandera, y finalmente sobre la libertad de pesca.

Estos antecedentes y otros similares han extendido aspectos jurisdiccionales mas allá de lo establecido en la Convención de 1982. El fundamento puede encontrarse en que la milla 200 de la Zona Económica Exclusiva, al haber sido fijada teóricamente, no contempla situaciones reales, como la regulación, protección y conservación de recursos pesqueros altamente migratorios, transzonales o de especies asociadas.

Resoluciones de la Asamblea General de la ONU

La Asamblea de las Naciones Unidas, mediante dos Resoluciones, la 48/623 del 28 de julio de 1994 y la 50/24 de 1995, modificó determinados artículos de la Convención de 1982.

Por la primera de ellas, la 48/623, aprobó las modificaciones incluidas en el "Acuerdo relativo a la Zona". Estos cambios se refieren, entre otros: a "La Empresa"; a la integración de "El Consejo de la Autoridad de los Fondos Marinos" y a la mayoría necesaria para adoptar decisiones de fondo (Art. 161, puntos 1 y 8, apartados b y c); a la convocatoria de la Conferencia de Revisión en la parte referida a La Zona, etcétera (artículo 155).

Por la Resolución 50/24, la Asamblea General adoptó el "Acuerdo de Nueva York del 4 de agosto de 1995", "relativo a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios", más allá de las 200 millas marinas, límite exterior de la Zona Económica Exclusiva.

Este Acuerdo, que no fue sometido a votación de las partes, tiene 50 artículos y dos anexos que modifican el texto de la Convención del

Mar de 1982 al extender la jurisdicción del Estado ribereño sobre los recursos vivos sobrepasando las 200 millas y sobre los buques pesqueros en alta mar, cualquiera sea la bandera que enarboles.

Se cambia el sentido de "cooperación" entre el Estado ribereño y los Estados pesqueros respecto de las "poblaciones de peces" migratorias y transzonales (compartidas), dispuesta por los artículos 61 y 118, Convención de 1982, por la obligación de los terceros Estados de tener en cuenta "las medidas de conservación y ordenación" dispuestas por el Estado ribereño; la finalidad está en que no se menoscaben las medidas dispuestas por este último. La medida anterior conlleva, como lo hace el Acuerdo, a extender el control del Estado costero sobre todos los buques de pesca en Alta Mar, a partir de la milla 201, independientemente del pabellón que enarbole, inclusive se autoriza al uso de la fuerza. Los Estados pueden proibir el desembarco y transbordo en los puertos de su jurisdicción cuando se hubiere demostrado que las capturas se han obtenido en contra de las medidas de conservación y ordenación en alta mar.

Ambas resoluciones forman parte de la Convención de 1982 y necesitan la ratificación de los Estados que hayan ratificado dicha Convención. Los que la ratifiquen en el futuro se entienden que lo hacen aceptando las modificaciones.

Estas nuevas aportaciones *ex novo* al Derecho Internacional del Mar han tenido – y tienen cada vez más – "una considerable influencia en la práctica de los Estados, independientemente de su posición respecto a la firma, la ratificación o la adhesión", según palabras del Secretario General de las Naciones Unidas al cumplirse el décimo aniversario de la vigencia de la Convención del Mar de 1982.

Conclusión final

El Derecho del Mar, desde sus comienzos en el siglo XV hasta la fecha, ha estado en constante evolución, lenta en un principio, acelerada en los últimos tiempos.

La antigua "batalla libresca" entre la soberanía y la libertad en los mares fue resuelta en un comienzo en beneficio de la libertad de navegación. Casi enseguida hubo de compatibilizarse esta libertad con las necesidades de seguridad reclamada por los Estados costeros, traducida en una franja de Mar Territorial de 12 millas, donde la libertad de navegación quedó asegurada mediante el derecho del paso inocente a todos los buques de todas las banderas.

La necesidad de proteger intereses fiscales, aduaneros, de inmigración y sanitarios, amplió la franja costera hacia una nueva zona de otras 12 millas, la Zona Contigua, pero manteniéndose la libertad de navegar.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, los intereses económicos relegaron los argumentos de seguridad, cambio que fundamentó un nuevo avance sobre el Alta Mar mediante la creación de un nuevo espacio: la Zona Económica Exclusiva, de 188 millas de extensión sobre el cual solo se admitieron determinados derechos jurisdiccionales sobre los recursos naturales vivos y no vivos, pero quedando asegurada la libre navegación.

El progreso acelerado de la técnica posibilitó a los Estados tener acceso al suelo y subsuelo de los mares. Resurgió el primitivo conflicto: el de los estados costeros y los de la comunidad de naciones. Los ribereños reivindicaron la Plataforma Continental como parte de su territorio, la nueva noción de Patrimonio Común de la humanidad fundamentó el derecho de todos los Estados a los Fondos Marinos, La Zona.

Las necesidades de conservación y ordenación de la pesca está llevando a que los Estados costeros prorroguen su jurisdicción mas allá de la Zona Económica Exclusiva.

A pesar de los cambios el Derecho del Mar continúa respetando la libertad de navegación, el *ius communicationis* del padre Vitoria.

Bibliografía

- AJA ESPIL, Jorge A., *El Derecho del Mar*, Temis, 1973.
- ARELLANO GARCÍA, Carlos, *Derecho Internacional Público*, Porrúa, 1983.
- ALVAREZ, Alvaro, *Nuevos Principios del Derecho del Mar*, Montevideo, 1969.
- ARMAS PFIRTER, Frida M., *El Derecho Internacional de Pesquerías*, CARI, 1994.
- AZCÁRRAGA, José Luis, *Derecho Internacional Marítimo*, Barcelona, Ariel, 1970.
- CASELLAS, Alberto O., *La Alternativa Oceánica*, Inst. de Publicaciones Navales.
- CEPAL, *La Autoridad de los Fondos Marinos*.
- CAVARE, Louis, *Le Droit International Public Positif*, t. II., Paris, Pedone, 1962.
- DAVEREDE, Alberto, *Derecho del Mar*, Eudeba.
- GARCIA ARIAS, Luis, *Estudios de Historia y Doctrina del Derecho Internacional*, Madrid.
- GARCIA GHIRELLI, José I., *Repertorio de Jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia*, Zavalía, 1973.
- , *Tratados y Documentos Internacionales*, Zavalía, 1984.
- JIMÉNEZ DE ARECHAGA, Eduardo, *Derecho Internacional Contemporáneo*, Tecnos, 1980.
- LA GUARDIA, Ernesto de y otros, *El Nuevo Derecho del Mar*, CARI, 1997.

- MESEGUER SANCHEZ, JOSÉ L., *Los Espacios Marítimos en el Nuevo Derecho del Mar*, Barcelona, Pons, 1999.
- NACIONES UNIDAS, *Tendencias del Derecho del Mar Contemporáneo*.
- , *Práctica de los Estados en el momento de entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, 1995.
- , *Derecho del Mar. Zona Económica Exclusiva*.
- , *Derecho de Mar. Definición de la Plataforma Continental*.
- , *Derecho del Mar. Estrechos utilizados para la navegación internacional*.
- , *Derecho del Mar. Legislación nacional sobre el mar territorial, el derecho de paso inocente y la zona contigua*.
- , *Derecho del Mar. Reivindicaciones nacionales de jurisdicción marítima*.
- , *Resúmenes de los fallos, opiniones consultivas y providencias de la Corte Internacional de Justicia, 1992-1996*.
- , *Memoria Anual sobre la Labor de la Organización*.
- NUSSBAUM, Arthur, *Historia del Derecho Internacional*, Madrid, Revista de D. Privado.
- OPPENHEIM, L., *Tratado de Derecho Internacional Público*, t. I-2, Barcelona, Bosch.
- PASTOR RIDRUEJO, JOSÉ A., *Jurisprudencia del Tribunal Internacional de La Haya*, Rialp, 1962.
- PASTOR RIDRUEJO, JOSÉ A., *Curso de Derecho Internacional Público*, Tecnos, 1987.
- PODESTÁ COSTA RUDA, JOSÉ M., *Derecho Internacional Público*, Tea, 1979.
- PUIG, JUAN C., *Caso de las Pesquerías*, Depalma, 1968.
- REBAGLIATI, ORLANDO R., *La Plataforma Continental*, Eudeba, 1986.
- REY CARO, ERNESTO J., *Estudios de Derecho Internacional*, Astrea, 1982.
- RUIZ MORENO, ISIDORO, *Derecho Internacional Público*, t. II, 1940.
- ZACKLIN, RALPH y otros, *El Derecho del Mar en Evolución: La Contribución de los Países Americanos*, Fondo de Cultura Económica, 1975.