

DERECHO INTERNACIONAL CURSO GENERAL

ANTONIO REMIRO BROTONS

*Catedrático de Derecho Internacional Público
de la Universidad Autónoma de Madrid*

ROSA RIQUELME CORTADO

*Catedrática de Derecho Internacional Público
de la Universidad de Murcia*

ESPERANZA ORIHUELA CALATAYUD

*Catedrática de Derecho Internacional Público
de la Universidad de Murcia*

JAVIER DíEZ-HOCHLEITNER

*Catedrático de Derecho Internacional Público
de la Universidad Autónoma de Madrid*

LUIS PÉREZ-PRAT DURBAN

*Catedrático de Derecho Internacional Público
de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla*

tirant lo blanch

Valencia, 2010

Copyright © 2010

Todos los derechos reservados. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética, o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación sin permiso escrito de los autores y del editor.

En caso de erratas y actualizaciones, la Editorial Tirant lo Blanch publicará la pertinente corrección en la página web www.tirant.com (<http://www.tirant.com>).

© ANTONIO REMIRO BROTONS y otros

© TIRANT LO BLANCH
EDITA: TIRANT LO BLANCH
C/ Artes Gráficas, 14 - 46010 - Valencia
TELEFOS: 96/361 00 48 - 50
FAX: 96/369 41 51
Email: tlb@tirant.com
<http://www.tirant.com>
Librería virtual: <http://www.tirant.es>
DEPOSITO LEGAL: BI-2768-2010
I.S.B.N.: 978-84-9876-984-5
IMPRIME: Gráficas Díaz Tuduri, S.L.
MAQUETA: PMc Media

Si tiene alguna queja o sugerencia envíenos un mail a: atencioncliente@tirant.com. En caso de no ser atendida su sugerencia por favor lea en www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa nuestro

Sumario

Índice general.....	9
Prólogo.....	31

PRELIMINARES

Tema 1. Sociedad y Derecho Internacional.....	37
---	----

PARTE PRIMERA LOS SUJETOS

Tema 2. Los Estados.....	67
Tema 3. Soberanía e Igualdad Soberana de los Estados.....	89
Tema 4. Los Pueblos: Libre Determinación.....	111
Tema 5. Las Organizaciones Internacionales.....	145

PARTE SEGUNDA LA FORMACIÓN DE NORMAS Y OBLIGACIONES

Tema 6. La Formación de Obligaciones.....	175
Tema 7. La Formación de Normas mediante Costumbre.....	205

PARTE TERCERA SOBRE LOS TRATADOS

Tema 8. La Formación de los Tratados.....	239
Tema 9. La Participación en los Tratados Multilaterales.....	277
Tema 10. Patología y Revisión de los Tratados.....	309

PARTE CUARTA EL CUMPLIMIENTO DEL DERECHO INTERNACIONAL

Tema 11. La Aplicación de Normas y Obligaciones Internacionales por los Estados.....	345
Tema 12. Interpretación, Concurrencia y Conflicto entre Normas y Obligaciones Internacionales.....	373
Tema 13. La Responsabilidad Internacional.....	405
Tema 14. Invocación de Responsabilidad y Aplicación Coactiva del Derecho Internacional.....	437

volando el territorio de otro Estado el principio de soberanía de éste sobre su espacio aéreo determinará la sujeción de la aeronave a su jurisdicción, sin perjuicio de que el Estado de matrícula conserve la propia en lo que no contradiga las leyes del país que ejerce la soberanía aérea. En el caso de las *aeronaves de Estado*, la jurisdicción es en todo caso ejercida por el de matrícula.

Tema 17

La dimension territorial de la soberanía (2): los espacios marinos

LXXXIX. CONSIDERACIONES GENERALES

386. '*Mare liberum, mare clausum*'

Tradicionalmente los Estados tenían de la mar una *visión en superficie* considerándola primordialmente como medio de comunicación. De ahí que, reservada para el ribereño por razones de seguridad terrestre una estrecha franja de aguas adyacentes a la costa, a la que acabó llamándose *mar territorial*, se considerara el resto *alta mar* regida por el principio de la libertad.

Hubo intentos a lo largo de la Historia por apropiarse de espacios marinos más amplios para servir, sobre todo, el monopolio del tráfico mercantil al que aspiraban las potencias navales con posesiones ultramarinas. A nivel doctrinal la contradicción de intereses entre quienes sostenían esta política y la de quienes la negaban, pretendiendo desarticular el monopolio, tuvo una emblemática representación en la hora fundacional del Derecho Internacional moderno en los opúsculos *De Mare Clausum* de John Selden y *De Mare Liberum* de Hugo Grocio. La libertad de los mares guardaba estrecha relación con la libertad de comercio.

Ya en el siglo XX los avances tecnológicos desafiaron la suficiencia de la simple clasificación *mar territorial-alta mar* para agotar legalmente todo el océano. Junto a la dimensión estratégica, emerge para los ribereños una dimensión económica, centrada en el control y aprovechamiento de los recursos, vivos y no vivos, de los espacios marinos, explotables en términos antes no imaginados. El resultado es una multiplicación de regímenes jurídicos, eventualmente superpuestos, con un sentido expansivo, en términos generales, de la soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños y, por tanto, una reducción del espacio marino abierto al principio de libertad de los mares.

387. *Codificación y desarrollo progresivo del Derecho del Mar*

La codificación del Derecho Internacional del Mar se consideró el método adecuado para poner orden y certidumbre en este proceso de cambio. Su último y decisivo fruto ha sido la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en Montego Bay (Jamaica) en 1982, en vigor desde 1994, con ciento sesenta Partes, actualmente, incluidas la Unión Europea y todos sus Estados miembros, así como la totalidad de los países latinoamerica-

nos, salvo Venezuela. La CONVEMAR, completada por otros acuerdos a los que se hará oportuna referencia (v. par. 414, 415), nació para prevalecer (art. 311.1) sobre los cuatro Convenios de Ginebra, adoptados en 1958 (sobre mar territorial y zona contigua, plataforma continental, alta mar y pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar) que habían entrado en vigor en diferentes fechas, entre 1962 y 1966, y que pronto se consideraron una respuesta insuficiente para las pretensiones de un buen número de países.

388. Soberanía y jurisdicción en los espacios marinos

A la unidad física del medio marino el Derecho responde con una pluralidad de espacios y regímenes. En una aproximación general es posible distinguir entre *espacios sometidos a la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño* y *espacios situados más allá de la jurisdicción nacional*.

Espacios bajo soberanía y jurisdicción del Estado ribereño son, en primer lugar, las *aguas interiores* que, situadas del lado de tierra de las llamadas *líneas de base* se configuran como un espacio marino sometido a la soberanía plena del Estado ribereño, como si se tratara de un territorio terrestre. Más allá de las líneas de base, del lado de la mar y hasta las doce millas se encuentra el *mar territorial*, sometido también, tanto por lo que respecta a la columna de agua como al suelo y subsuelo, a la soberanía del Estado ribereño, con la única limitación del llamado *derecho de paso inocente*. Sigue a este espacio la *zona contigua*, de doce millas de anchura, sobre la que el ribereño puede ostentar competencias concretas y limitadas. Desde las doce hasta las doscientas millas contadas desde las líneas de base —solapándose pues en su extremo con la zona contigua— se extiende la *zona económica exclusiva* (ZEE), donde el Estado ribereño tiene derechos económicos exclusivos y la jurisdicción que corresponde a los mismos. La ZEE se superpone —en el suelo y subsuelo marinos— con la *plataforma continental*, institución cronológicamente anterior que ahora, desde un punto de vista territorial, se justifica porque, bajo ciertas condiciones, puede prolongarse más allá de las doscientas millas cuando (plataforma continental *residual*) (v. par. 389-398).

Los espacios marinos situados más allá de la jurisdicción nacional son el *alta mar*, un espacio común regido por el principio de la libertad de los mares, que comienza a partir de las doscientas millas marinas, a salvo el régimen particular de la plataforma continental residual, y la *zona internacional de fondos marinos y oceánicos* (ZIFMO), *patrimonio común de la humanidad*, que comienza donde acaba la ZEE y la plataforma continental (en su caso *residual*) de los Estados (v. par. 411-415).

XC. ESPACIOS BAJO SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN DEL ESTADO RIBEREÑO

389. Mensuración de los espacios marinos: las líneas de base

La caracterización jurídica de los distintos espacios marinos pone de relieve que su mensuración cuenta con un punto de referencia común: las *líneas de base*. Para su trazado el ribereño puede acudir a dos métodos: 1) el de la línea de *bajamar* a lo largo de la costa continental o insular, incluidos los arrecifes (CONVEMAR, arts. 5 y 6); y 2) el de las llamadas *líneas de base rectas* (art. 7), método con el que intentan salvarse determinados accidentes del litoral que dificultan el trazado de líneas de bajamar y, también, extender un poco más allá el imperio sobre la mar. Ambos métodos pueden combinarse (art. 14).

Ahora bien, aunque la práctica revela un recurso generalizado (España, RD. 2510/77) y no demasiado escrupuloso a las líneas de base rectas, conviene recordar, con la Corte Internacional de Justicia (*Delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein*, 2001), que su empleo está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos cuyo objeto es impedir los abusos y respetar derechos adquiridos, especialmente porque no existe un límite máximo de longitud para tales líneas que, como puso de manifiesto la Corte cincuenta años antes (*Pesquerías*, 1951), deben ser razonables y moderadas.

¿Cuáles son, pues, los requisitos?

1) Las líneas de base rectas deben trazarse en aquellos lugares en que la costa tenga *profundas aberturas o escotaduras* o en las que haya (una *franja de islas* en su proximidad inmediata.

2) Es preciso que el trazado de las líneas *no se aparte de manera apreciable de la dirección general de la costa*.

3) Las *zonas de mar* situadas del *lado de tierra* han de estar suficientemente *vinculadas al dominio terrestre* o, en otras palabras, la soberanía del Estado ha de ser capaz de proyectarse de manera efectiva sobre la zona.

4) Los puntos de apoyo de las líneas han de ser *terrestres*. Cabe aclarar que si un *bajío* (elevación natural del fondo del mar emergente sólo en bajamar) localizado a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial puede ser utilizado para medir éste desde su línea de bajamar (CONVEMAR, art. 13.1), con mayor motivo, podrá recurrirse a él como punto de apoyo de una línea de base recta. Ahora bien, si el bajío está situado *más allá* su utilización a tal fin sólo será posible si sobre él hay construcciones permanentemente por encima del agua (por ej., un faro) o ha sido objeto de un reconocimiento internacional (lo que podrá resultar en el caso concreto un punto muy discutido). Un problema adicional puede plantearse si el bajío se localiza en un punto en el que se solapan los espacios marinos potenciales de dos o más Estados. El bajío sigue al Estado en cuyas aguas territoriales se encuentra, pero

para saberlo, hay que delimitar (CIJ, *Delimitación marítima en el mar Negro*, Rumania c. Ucrania, 2009) (v. par. 404-408).

5) El método 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 ZEE*. Este requisito es, por ejemplo, conculcado por Marruecos en la línea de base trazada entre la Punta de Pescadores y el cabo Baba, que deja enclavado en las aguas interiores marroquíes el Peñón de Vélez de la Gomera, de soberanía española.

Cabe, además, tener en cuenta en el trazado los *intereses económicos propios de la región* de que se trate cuya realidad e importancia estén *claramente demostradas por un uso prolongado*.

La CONVEMAR completa su regulación en este punto con reglas particulares sobre *deseembocaduras de ríos, bahías* (excluidas las que pertenecen a dos o más Estados y las *históricas*) e *instalaciones portuarias* (arts. 9-11), que confirman las reglas codificadas en Ginebra (C. sobre el mar territorial y la zona contigua, arts. 7, 8 y 13).

390. Las aguas interiores

Por *aguas interiores* se entienden las aguas salinas situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial (CONVEMAR, art. 8.1). Su extensión depende del método utilizado. La soberanía del Estado ribereño en estas aguas (art. 2.1), que abarca el suelo y el subsuelo, es más acusada que sobre el *mar territorial*, ya que no existe en ellas derecho de paso de los buques extranjeros, a menos que al trazar líneas de base rectas, se hayan encerrado como interiores aguas que anteriormente no lo eran (art. 8.2).

La navegación por este espacio marino tiene que ver habitualmente por la entrada y salida en puerto. Salvo situaciones de peligro grave, arribada forzosa o fuerza mayor, el ribereño decide qué puertos y bajo qué condiciones quedan abiertos al tráfico internacional (CONVEMAR, art. 25.2; CIJ, *Nicaragua*, 1986); por tanto, la obligación de admitir buques extranjeros en los puertos sólo puede derivarse de los tratados. Hoy son comunes las restricciones que afectan a determinados buques, como los propulsados por energía nuclear, los que transportan sustancias altamente contaminantes o los dedicados a la investigación científica.

Durante la estancia en puerto y la navegación por las aguas interiores el buque extranjero se encuentra sometido a la legislación y jurisdicción del ribereño en los términos que éste determine. No obstante, tratándose de delitos cometidos a bordo, las autoridades locales no suelen intervenir, a menos que lo reclame el capitán del buque o se trate de actos que puedan alterar el orden público o afectar a la seguridad del Estado.

En el caso de *buques de guerra* extranjeros o destinados a un servicio público no comercial se entiende que la autorización concedida por el Estado ribereño

para la entrada en sus aguas interiores implica renuncia a ejercer jurisdicción sobre los actos delictivos cometidos a bordo, dada las inmunidades de que gozan tales buques.

391. El mar territorial

La soberanía del Estado ribereño se extiende, más allá de sus aguas interiores, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de *mar territorial*, que abarca también su suelo y subsuelo (CONVEMAR, art. 2).

La cuestión de la anchura del mar territorial ha sido largo tiempo debatida. Olvidadas las viejas teorías que la condicionaban al alcance de la vista o de la bala del cañón, los trabajos de codificación permitieron constatar que la *regla de las tres millas*, auspiciada por Reino Unido y otras potencias marítimas, distaba de contar con un respaldo general. Finalmente, la CONVEMAR ha consagrado (art. 3) la *regla de las doce millas*, que ya hoy se considera expresión de Derecho consuetudinario. (Para España, Ley 10/1977 y Decreto 2510/77; tb. RD 799/1981).

Hemos expuesto como se traza el límite interior (la línea de base) del mar territorial (v. par. 389). El límite exterior vendrá representado, en principio, por una línea paralela al límite interior situada a una distancia igual a la anchura del mar territorial, siempre y cuando esta extensión no interfiera el legítimo derecho de otro Estado a dotarse de este mismo espacio, supuesto en el que nos encontraríamos con un problema de delimitación entre Estados con costas enrostradas (v. par. 404).

Situaciones especiales pueden dar lugar a reglas especiales por vía convencional. Así, por ejemplo, Argentina y Chile (Tratado de Paz y Amistad, 1984, art. 8) acordaron la reducción *inter partes* de los efectos jurídicos del mar territorial a las tres millas en la zona situada entre el cabo de Hornos y la parte más oriental de la isla de los Estados, mientras se reconocía el derecho de cada uno a invocar la anchura máxima permitida por el Derecho Internacional respecto de terceros.

392. El derecho de paso inocente por el mar territorial

La soberanía del Estado sobre el mar territorial es idéntica a la que disfruta en las aguas interiores, con una salvedad: el derecho de *paso inocente* de los buques extranjeros (CIJ, *Nicaragua*, 1986), derecho que refleja un compromiso entre el interés del Estado ribereño por garantizar su seguridad y el de los demás en orden a la navegación.

Para que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial sea *inocente* se requiere (CONVEMAR, arts. 18-20):

1) Que se navegue con el fin de atravesar el mar territorial sin penetrar en las aguas interiores (paso lateral), dirigirse a dichas aguas (paso de entrada) o salir de ellas (paso de salida).

2) Que sea *rápido e ininterrumpido* —aunque se admite la detención y el fondeo cuando constituyen un incidente normal de la navegación o son impuestos por fuerza mayor, dificultad grave o prestación de auxilio a personas, buques y aeronaves— y se realice *en superficie y enarbolando el pabellón*.

3) Que no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño.

Atendiendo a la seguridad de la navegación el ribereño puede designar vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico, a los que dará la debida publicidad (arts. 21-22); puede, además, suspender temporalmente el paso inocente de buques extranjeros en determinadas áreas, sobre bases no discriminatorias y con la debida publicidad, si la suspensión es indispensable para la protección de su seguridad (art. 25). Ha de abstenerse, sin embargo, de imponer: a) requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso o discriminar de hecho o de derecho a determinados buques por su pabellón o los puertos de origen o destino; y b) gravamen alguno por el sólo hecho del paso por el mar territorial (arts. 24 y 26).

La CONVEMAR enumera, sin que pueda considerarse una lista cerrada, determinadas actuaciones prohibidas (art. 19.2). La mayoría resulta obvia: se trata de actos que, no sólo desvirtúan el paso, sino que pueden constituir hechos internacionalmente ilícitos o, cuando menos, infracciones de la legislación del Estado dictada en ejecución de compromisos internacionales o en virtud de su soberanía (la Convención especifica algunas de las materias sobre las que se proyecta dicha soberanía). En definitiva, no puede considerarse inocente el paso de un buque que, además de navegar, realiza actividades contrarias a las leyes del ribereño o que requieren su autorización, y el ribereño tiene derecho a tomar las medidas necesarias para impedir la actividad de todo buque extranjero cuyo paso no se considere inocente.

Nunca planteó la menor duda que los *buques mercantes* son beneficiarios del derecho de paso inocente, hasta que ciertas formas de propulsión, como la nuclear, y el transporte de sustancias presuntamente peligrosas movilizaron políticas restrictivas, o incluso prohibitivas. La CONVEMAR (art. 23) creyó encontrar un punto de equilibrio entre los intereses en conflicto, vinculando el derecho de paso de estos buques —que el ribereño puede circunscribir a vías marítimas por él designadas— a la obligación de tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de prevención dispuestas para ellos en acuerdos internacionales. En todo caso, la cuestión ha de entenderse abierta en el Derecho Internacional general. Algunos Estados mantienen en sus legislaciones la necesidad de que estos buques cuenten con la autorización previa del ribereño o que procedan a la previa notificación del paso. Otros consideran que ningún Estado pueda exigir previa autorización o notificación (*Declaración conjunta relativa a la interpretación uniforme de las normas del Derecho Internacional que regulan el paso inocente* de Estados Unidos y la Unión Soviética, 1989).

¿Y los buques de guerra? En esta misma *declaración* Estados Unidos y la —entonces— Unión Soviética afirman que todos los buques, incluidos los de guerra, con independencia de su carga, armamento o modo de propulsión, gozan de este derecho. La CONVEMAR, siguiendo al Convenio de Ginebra sobre el mar territorial, presume el derecho de paso, al disponer que cuando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso y no acate la invitación para que los cumpla, podrá éste exigirle que salga inmediatamente del mar territorial, incurriendo el del pabellón en responsabilidad internacional por las pérdidas o daños que resulten del incumplimiento (arts. 29-31). Pero esta disposición no cierra el debate, pues hay quienes niegan su carácter declarativo de una norma consuetudinaria. Hay, en efecto, Estados que mantienen en sus legislaciones la necesidad de la previa *notificación o autorización* (como es el caso de la Ley iraní de 1993, protestada por la UE en 1994) y que de una manera u otra lo han hecho valer en declaraciones interpretativas al firmar la Convención. En todo caso, no ha de olvidarse que el paso de submarinos ha de efectuarse en superficie (lo que no parece ser la práctica habitual).

El Estado ribereño *no debería*, en principio, ejercer *jurisdicción* sobre los buques mercantes extranjeros en paso inocente por el mar territorial, *a menos que procedan de sus aguas interiores*. La CONVEMAR enuncia una serie de excepciones al *principio de abstención* respecto de la jurisdicción penal y civil (arts. 27-28). Las primeras están vinculadas a las consecuencias del delito cometido a bordo sobre la seguridad, el buen orden o el medio ambiente del ribereño, la represión de tráfico ilícito o la petición del capitán del buque o de un agente diplomático o consular del Estado del pabellón. En cuanto a la *jurisdicción civil*, queda a salvo la adopción de medidas cautelares o de ejecución que sean “consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso”.

Los buques de guerra y los buques de Estado destinados a fines no comerciales gozan de inmunidad de jurisdicción y de ejecución (CONVEMAR, art. 32).

393. Los estrechos internacionales

Desde un punto de vista geográfico un estrecho es una contracción natural del medio marino entre dos espacios terrestres —continentales, insulares o mixtos— que comunica dos partes de mar. Ahora bien, no todo estrecho geográfico es un estrecho internacional desde el punto de vista jurídico. Para ello es necesario que: 1) las aguas que lo forman tengan la naturaleza de mar territorial, lo que descarta las contracciones del medio marino de más de 24 millas; y 2) que sea utilizado para la navegación internacional (CIJ, *Estrecho de Corfú*, 1949).

Coherente con la naturaleza jurídica de las aguas del estrecho, el sistema codificado en Ginebra en 1958 (C. sobre Mar Territorial...art. 16) aplica el mismo *derecho de paso inocente* a todos los estrechos internacionales, con la única

peculiaridad de que en ellos, a diferencia de lo que se dispone para el mar territorial en general, no es posible la suspensión de su ejercicio.

La CONVEMAR rompe con esa unidad al regular los estrechos a través de un régimen autónomo y diversificado que distingue tres categorías de estrechos: 1) los estrechos en los que rige el derecho de *paso en tránsito*; 2) los estrechos en los que se mantiene el derecho de paso inocente; y 3) los estrechos regidos por tratados de *larga data*. La razón primordial de que el paso por determinados estrechos se beneficie ahora de una mayor libertad (derecho de *paso en tránsito*) no fue su especial importancia —que la tienen— para la navegación comercial internacional, sino su interés estratégico para el despliegue naval y aéreo de las grandes potencias.

1) El *régimen de paso en tránsito* es de aplicación a los estrechos, *principales o estratégicos*, utilizados para la navegación internacional que comunican dos partes de alta mar o ZEE (art. 37). Se trata de un derecho que se reconoce a todos los buques, mercantes o de guerra, y aeronaves, civiles o de Estado. La Convención caracteriza el tránsito como *rápido e ininterrumpido*. La Convención enumera las *obligaciones que deberán observar los buques y aeronaves durante el ejercicio de su derecho de paso en tránsito* (arts. 38-39). Cualquier otra actividad queda sujeta, como es obvio, a las demás disposiciones de la Convención (y cualesquiera otras de Derecho Internacional).

Ciñéndonos ahora a las obligaciones relativas a la seguridad, la Convención prevé que los buques cumplirán los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados en la materia. La expresión *generalmente aceptadas* remite a las reglamentaciones que han alcanzado la consideración de costumbre internacional, condición que cumplen determinadas convenciones de la Organización Marítima Internacional (OMI). Las aeronaves observarán, por su parte, las medidas del *Reglamento del Aire* establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) aplicable a las aeronaves civiles (Convenio de Chicago, 1944, Anexo II), medidas que las aeronaves de Estado cumplirán también *normalmente*. Esto evidencia la primacía de los intereses estratégicos de las grandes potencias sobre los de soberanía y seguridad de los ribereños, y aun de la propia navegación aérea. En primer lugar, porque el señalado *Reglamento del Aire* es el aplicable a la alta mar, lo que implica la equiparación de estos estrechos a la alta mar, a los efectos del sobrevuelo. Y, en segundo lugar, porque estas medidas de seguridad sólo *normalmente* obligarán a las aeronaves de Estado, sin que se aclare qué es y a quién corresponde calificar una situación de *anormal o excepcional*. Una declaración formulada por España al ratificar la Convención interpreta que la palabra *normalmente* significa “salvo fuerza mayor o dificultad grave”. La Convención no dice expresamente si el paso en tránsito incluye el paso en inmersión de submarinos. No obstante, dados los objetivos del paso en tránsito, la ausencia de una norma prohibitiva y, en fin, la afirmación de que el paso de buques se ajustará a sus *modalidades normales* postulan una respuesta afirmativa. La libertad de paso sumergido y

de sobrevuelo son los dos aspectos que más claramente distinguen el paso en tránsito del paso inocente.

En cuanto a los Estados ribereños, la lista de derechos que les reconoce la Convención es restrictiva y corta. *Restrictiva*, porque no les confiere competencias para regular el tráfico aéreo ni el paso en inmersión. *Corta*, porque sus competencias sobre el tráfico marítimo se limitan (arts. 41 y 42) a dictar leyes y reglamentos que, en materia de seguridad de la navegación y reglamentación del tráfico marítimo, se circunscriben a la posibilidad de establecer vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico ajustándose a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas y previo sometimiento a la OMI. Con carácter adicional, los Estados ribereños tienen el deber de dar la publicidad debida a todas las leyes y reglamentos adoptados y a cualquier peligro que amenace la navegación o el sobrevuelo del estrecho. El ribereño no puede impedir, obstaculizar o suspender el tránsito (arts. 44 y 38.1) salvo en el caso de un buque mercante que amenace o cause daños graves al medio marino como consecuencia de la infracción de las leyes y reglamentos sobre seguridad de la navegación y prevención de la contaminación (art. 233).

Cabe preguntarse si y en qué medida el régimen de paso en tránsito puede ser considerado como una norma de Derecho Internacional consuetudinario. La cuestión, sin embargo, ha perdido relevancia para España, uno de los países que se opusieron con mayor decoro a este régimen (aplicable al estrecho de Gibraltar), una vez que es parte en la Convención y a pesar de las declaraciones interpretativas que acompañaron su adhesión.

2) El régimen de *paso inocente* se aplica (arts. 38.1 y 45) a dos tipos de estrechos que han sido implícitamente considerados como rutas de comunicación secundarias por estar: a) situados entre una parte de la alta mar o ZEE y el mar territorial de otro Estado; o b) formados por una isla de un Estado ribereño y su territorio continental, si del otro lado de la isla existe una ruta de alta mar o ZEE igualmente conveniente en lo que respecta a características hidrográficas y de navegación (por ej., el estrecho de Mesina, entre la península italiana y Sicilia). Una interpretación literal de esta disposición dejaría fuera: a) los estrechos formados por isla y continente pertenecientes a Estados distintos (por ej., estrecho de Corfú, entre Albania y Grecia); y b) los estrechos formados por dos islas (por ej., estrecho de Menorca, entre esta isla y Mallorca). Nos inclinamos, sin embargo, por una interpretación inclusiva de estos supuestos, sobre todo en atención a que del otro lado de la isla existe una ruta alternativa de paso libre.

3) El régimen de navegación de un reducido número de estrechos se articula en tratados de *larga data* aún vigentes cuya aplicación confirma la Convención (art. 35.c). Cabe preguntarse si, al hacerlo, la Convención ha consolidado definitivamente un estatuto que las partes no podrían enmendar ya incondicionalmente.

Los tratados a los que implícitamente se refiere el precepto son los concernientes a: los Estrechos Turcos (Bósforo y Dardanelos, que unen el mar Negro

con el Mediterráneo), regulados en la Convención de Montreux (1936); los trechos Daneses (Gran-Belt y Pequeño-Belt, entre el mar Báltico, Kattegat y el mar del Norte), cuyo paso se rige por la Convención de Copenhague (1857); el Estrecho de Magallanes (entre el Atlántico y el Pacífico), del que se ocupa el Tratado de límites entre Argentina y Chile (1881).

En líneas generales estos tratados aseguran la libre navegación por tales trechos en términos similares a lo que hoy conocemos como *paso en tránsito*, bien no se reconoce el derecho de *sobrevuelo*, insólito por lo demás en las fechas de su conclusión.

La exigencia de que el régimen convencional especial sea de *larga data* de la carta del ámbito del artículo 35.c de la Convención las disposiciones del Tratado de paz entre Egipto e Israel (1979) para el *Estrecho de Tirán*, por el que las partes se comprometen a respetar la libertad de navegación y sobrevuelo de todas las naciones (art. 5.2). Como se trata de un estrecho situado entre una parte de alta mar o ZEE (el mar Rojo) y el mar territorial de Egipto y Arabia Saudí, ribereños del golfo de Aqaba, el régimen de paso establecido en este tratado es más permisivo que el previsto en la CONVEMAR, que para este tipo de estrechos es el de *paso inocente* (art. 45.1.b), lo que genera derechos para terceros oponibles a las partes. Pero Arabia Saudí no es parte en el Tratado de 1979...

394. La zona contigua

Se entiende por *zona contigua* el espacio marino que se extiende más allá del límite exterior del mar territorial hasta las 24 millas contadas desde las líneas de base en el que el ribereño puede adoptar las *medidas de fiscalización* necesarias para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en su territorio o en su mar territorial (CONVEMAR, art. 33).

La *zona contigua* es facultativa. En la actualidad más de setenta Estados la han adoptado (entre ellos, España, Ley 27/1992, de puertos y de la marina mercante). La CONVEMAR confirma la norma codificada por el Convenio de Ginebra sobre mar territorial y zona contigua (1958, art. 24) y, en cierto modo, la actualiza. Su origen histórico se atribuye a las *Hovering Acts* británicas (siglo XVIII) para combatir el contrabando.

La CONVEMAR amplía las competencias del ribereño al considerar como una infracción la extracción de objetos arqueológicos y de origen histórico del fondo del mar de esta zona sin autorización del Estado (art. 303). Esta disposición es irreprochable en su objetivo —obstaculizar el tráfico ilícito de estos objetos— pero reposa en un malentendido del concepto de *zona contigua*, que se configura básicamente como espacio acuático adyacente al mar territorial en el que se atribuyen al ribereño ciertos derechos funcionales. El suelo y subsuelo más allá del mar territorial es plataforma continental (art. 76), y la llamada *zona arqueológica*, que se ha ido introduciendo en la práctica internacional (v.

Convención de París sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001), debe entenderse como una parte de ella. (En España la Ley 16/1985, sobre patrimonio histórico español, se adscribe a la corriente maximalista favorable a la extensión de la *zona arqueológica* a toda la plataforma continental).

Por otro lado, aunque las competencias del ribereño en la zona contigua son *numerus clausus*, la práctica revela que algunos Estados están procediendo unilateralmente a su ampliación, arrogándose competencias en materia de seguridad. Estas actuaciones, protestadas por otros miembros de la sociedad internacional, son —hoy por hoy— contrarias a Derecho, teniendo en cuenta que ya la noción de *zona contigua* supone una evolución restrictiva del principio consuetudinario de libertad de los mares. Lo que pueda deparar el futuro dependerá del peso, número y obstinación de quienes sustentan las prácticas expansivas y de quienes se oponen a ellas.

395. La plataforma continental

El Derecho Internacional clásico no reconocía a los Estados ribereños derechos sobre las aguas, el suelo y subsuelo marinos más allá del mar territorial. La práctica de los Estados, sin embargo, alteró esta situación a mediados del siglo XX. La Proclamación del Presidente de los Estados Unidos, H. S. Truman, en 1945 considerando “que los recursos naturales del suelo y del subsuelo de la plataforma continental en la alta mar contigua a las costas de los Estados Unidos pertenecen a los Estados Unidos y están bajo su jurisdicción y control...” fue un hito en la configuración de derechos del Estado ribereño sobre este espacio subacuático y dieron pie a una práctica que se tradujo en el Convenio de Ginebra sobre la plataforma continental (1958). Diez años después el carácter consuetudinario de la institución pudo ser constatado por la Corte Internacional de Justicia (*Plataforma continental del Mar del Norte*, 1969).

A tenor de la CONVEMAR, que sigue en esto al Convenio de Ginebra, todo Estado ribereño tiene derecho a una plataforma continental, *independientemente de su ocupación real o ficticia o de toda declaración expresa*, que comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas adyacentes a su mar territorial, ostentando en ella derechos de soberanía a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales.

El límite interior de la plataforma continental coincide también con el límite exterior del mar territorial; por lo que se refiere a su límite exterior, el Convenio de Ginebra y la Convención de 1982 establecen reglas distintas. Así, si el Convenio de Ginebra dispone que la plataforma continental se extiende “hasta una profundidad de doscientos metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de esta zona” (art. 1), la CONVEMAR opta por extender la plataforma continental del ribereño “a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia

de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia", precisando que el margen continental "está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental", pero "no comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo" (art. 76). La CONVENMAR garantiza, pues, un mínimo, haya o no plataforma geológica, y se desembaraza del inestable criterio de la explotabilidad.

Pero, ¿qué ocurre con los Estados (Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Senegal...) que cuentan con una plataforma geológica *amplia*, más allá de las doscientas millas? La Convención, admitiendo los derechos del ribereño sobre la llamada plataforma continental *residual*, ha tratado de contener su dimensión y de controlar las pretensiones injustificadas o abusivas. A tal fin ha dispuesto que el límite exterior no puede en ningún caso exceder de las trescientas cincuenta millas contadas desde las líneas de base o de cien millas contadas desde la isobata de dos mil quinientos metros. Además, el Estado ribereño: 1) no puede establecer de forma obligatoria, y por tanto oponible a terceros, el límite exterior de su plataforma continental más allá de las doscientas millas sin tomar como base las recomendaciones de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental instaurada por la propia Convención, a la que debe informar previamente (art. 76.8 y Anexo II); 2) debe efectuar pagos o contribuciones en especie a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos por la explotación de los recursos no vivos, salvo en el caso de países en desarrollo que sean importadores netos del recurso mineral extraído (art. 82); y 3) no puede denegar a terceros la autorización de proyectos de investigación científica.

Hoy puede afirmarse que el criterio de las doscientas millas como límite exterior mínimo de la plataforma continental es expresión del Derecho consuetudinario (CIJ, *Plataforma continental*, Libia/Malta, 1985). No puede decirse lo mismo de las detalladas y complejas disposiciones de la Convención relativas a las plataformas geológicas *amplias* o *residuales*, aunque la práctica de los Estados y la reacción de los terceros permiten observar una tendencia a la generación de una norma consuetudinaria con lo esencial de su contenido. (Incluso España ha presentado en 2006, conjuntamente con Francia, Irlanda y Reino Unido, información a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental con el fin de fijar el límite exterior de su plataforma más allá de las doscientas millas en el área del Mar Céltico y del Golfo de Vizcaya).

Una vez que los recursos naturales del suelo y subsuelo marino se adscriben también a la *zona económica exclusiva* (ZEE) que un Estado puede proclamar hasta una distancia de doscientas millas ¿no es redundante la noción de plataforma continental? Aunque la plataforma ha perdido *protagonismo* con la consagración de la ZEE, sigue siendo relevante: 1) porque el Estado ribereño tendrá en todo caso una plataforma continental de doscientas millas, proclame o no ZEE; 2) porque los Estados de plataforma geológica *amplia* pueden extender

sus derechos más allá de las doscientas millas; 3) porque, como veremos más adelante (v. par. 406), en los casos de Estados cuyas costas son adyacentes o están situadas frente a frente, la delimitación de sus ZEE y plataformas continentales no tiene por qué resultar en una línea única; y 4) porque a las especies sedentarias se aplican las reglas de la plataforma continental, no las de la ZEE (arts. 68 y 77.4).

396. La zona económica exclusiva

Simultáneamente a su proclamación sobre la plataforma continental, el Presidente Truman realizó otra sobre Pesquerías, reivindicando el interés especial del Estado ribereño sobre los recursos vivos en la zona de alta mar adyacente a su mar territorial y su derecho a adoptar medidas para su gestión y conservación. Este acto pretendía proteger las pesquerías de salmón en las costas de Alaska frente a la actividad de la flota japonesa y tuvo una inmediata repercusión en la legislación de varios países americanos, como Argentina, México, Nicaragua, El Salvador, Chile, Ecuador o Perú. Estos tres últimos concertaron en 1952 una posición radical al proclamar en la denominada *Declaración de Santiago su soberanía y jurisdicción* hasta una distancia mínima de doscientas millas tanto en las aguas como en el suelo y subsuelo, justificando la medida en términos de conservación y de desarrollo económico. Esto dio origen a la instauración de *zonas de pesca* en las aguas adyacentes al mar territorial, de extensión variable, en las que los Estados ribereños, preocupados por asegurar el aprovechamiento a sus nacionales, afirmaban una jurisdicción exclusiva.

Esta práctica tuvo sólo un tímido reflejo en el Convenio de Ginebra sobre pesca y conservación de los recursos vivos en alta mar (1958), que se limitó a reconocer el *interés* del Estado ribereño en el mantenimiento de los recursos situados en las zonas adyacentes a sus costas y su competencia para adoptar en ellas medidas unilaterales de protección; pero fue generalizándose en los años siguientes, hasta el punto de que la Corte Internacional de Justicia advertía (*Competencia en materia de pesquerías*, 1974) la cristalización consuetudinaria de dos conceptos: el de *zona de pesca exclusiva*, independiente del mar territorial, y el de *derechos de pesca preferentes* en las aguas adyacentes a dicha zona, en favor del Estado ribereño que se encuentra en una situación de dependencia especial de sus pesquerías costeras.

Al comenzar el último tercio del siglo XX los países en desarrollo tomaron aún mayor conciencia del valor económico de los caladeros situados frente a sus costas y, bajo el liderazgo de los países latinoamericanos (*Declaraciones de Montevideo*, 1970; *Santo Domingo*, 1972; *Lima*, 1973), la reclamación de un *mar patrimonial* o *zona económica* de doscientas millas (coincidente con la extensión media de la plataforma continental geológica sobre la que se encuentran normalmente los caladeros de pesca más importantes), cobró una fuerza expansiva irresistible. Incluso los Estados que habían mantenido las mayores reservas,

como Estados Unidos, la Unión Soviética, Japón o los miembros de la Unión Europea, proclamaron *zonas de pesca* de doscientas millas o ZEE en los años 1976 y 1977. También España se sumó a esta práctica (Ley 15/1978), renunciando a una oposición justificada hasta entonces por su condición de potencia de *altura*. "El concepto de ZEE... puede ser considerado como parte del Derecho Internacional contemporáneo" declaró la Corte (*Plataforma continental*, Libia/Túnez, 1982; *Plataforma continental*, Libia/Malta, 1985).

De acuerdo con la CONVEMAR todo Estado ribereño tiene derecho a proclamar una ZEE en el espacio adyacente a su mar territorial, hasta un máximo de doscientas millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, sometida a un régimen jurídico propio, caracterizado por el reconocimiento de: 1) *soberanía* para los fines de la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y no vivos, de las aguas suprayacentes, del lecho y el subsuelo, así como de cualesquiera otros aprovechamientos de significación económica; y 2) *jurisdicción* con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación marítima y protección y preservación del medio marino (art. 56).

Tratándose de un derecho, el Estado ribereño puede limitar el ejercicio de su soberanía y jurisdicción, territorial o materialmente. En este sentido puede proclamar una ZEE más reducida y/o circunscribir sus derechos sobre este espacio a la protección de los recursos marinos vivos y la gestión y control de la actividad pesquera (*zonas de protección pesquera*) o la protección del medio ambiente (*zonas de protección ecológica*). Así, en España, la Ley 15/78 limita la ZEE de doscientas millas a las costas peninsulares e insulares del océano Atlántico, incluido el mar Cantábrico, facultando al Gobierno para que proceda a su extensión en el Mediterráneo. Sobre esta base, en 1997 España estableció una *zona de protección pesquera* en este mar (RD 1315/1997, modificado por el RD 431/2000).

397. Derechos del ribereño en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva

La CONVEMAR atribuye derechos soberanos al ribereño para la exploración y explotación de los recursos naturales en la ZEE y en la plataforma continental. Tales recursos comprenden —tratándose de la ZEE— los recursos vivos y no vivos situados en las aguas suprayacentes, el lecho y el subsuelo; en el caso de la plataforma continental —si no coincide con la ZEE— los derechos se limitan a los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho y su subsuelo, así como a los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias. El ribereño ostenta otros derechos, entre los que se cuentan el establecimiento de islas artificiales, instalaciones u otras estructuras, la investigación científica y, dentro de ciertos límites, la preservación del medio marino. Los demás Estados deberán

cumplir las leyes y reglamentos dictados de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras disposiciones de Derecho Internacional (art. 58.3), pudiendo el ribereño adoptar cuantas medidas estime necesarias para garantizarlo, incluidas la visita, la inspección y el apresamiento de los buques, e iniciar, de conformidad con su legislación interna, procesos sancionadores de carácter administrativo o judicial contra las personas responsables (art. 73.1).

Consideremos algunos de estos derechos con algún detenimiento:

1) En relación con la *actividad pesquera* la Convención impone ciertos límites al Estado ribereño buscando, por un lado, asegurar la preservación de los recursos y, por otro, dar alguna satisfacción a los preteridos intereses de los Estados que faenaban habitualmente en áreas transferidas de la alta mar a la ZEE, así como a los países en desarrollo, sobre todo los vecinos, y a los que carecen de litoral o se encuentran en *situación geográfica desventajosa* (v. par. 403). La Convención establece, en efecto, una cierta obligación para el Estado ribereño de permitir a la flota de terceros países, mediante acuerdo, el acceso a sus *excedentes*, articulando al respecto un complejo sistema (arts. 61-62, 69-70). Se establecen, asimismo, reglas particulares en relación con las especies altamente migratorias, como los túnidos, las poblaciones anádromas y catádomas y los mamíferos marinos (arts. 64-67), que subrayan el principio de cooperación entre los Estados interesados, mediante tratados y Organizaciones internacionales. No obstante, el alcance real de las obligaciones que asume el Estado ribereño es muy limitado; más aún cuando eventuales controversias están excluidas del arreglo jurisdiccional obligatorio (art. 297.3). Al final del día el ribereño reglamenta la actividad pesquera como tiene por conveniente, establece discrecionalmente sus *excedentes* y negocia acuerdos de pesca si quiere y con quien quiere, esto es, con quienes más compensaciones pueden brindarle.

En cuanto a la competencia de control y sanción del Estado ribereño la Convención establece dos límites, además de la obligación de la notificación inmediata al Estado del pabellón de los casos de apresamiento: 1) los buques apresados y sus tripulaciones deben ser liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía; y 2) las sanciones no pueden incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal (art. 73). Debe advertirse que el Estado del pabellón puede igualmente ejercer su jurisdicción sobre las actividades de sus buques en la ZEE o plataforma continental de otro Estado, siendo de aplicación supletoria a este respecto las disposiciones sobre alta mar (v. par. 412); no obstante, el Estado del pabellón no podrá llevar a cabo una labor de vigilancia o inspección *in situ* sin el consentimiento del ribereño.

En la Unión Europea la pesca es competencia exclusiva de la Unión. La política de gestión y conservación de los recursos en las aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (Reglamento (CE) 2371/2002) se caracteriza por: igualdad de acceso a los recursos de toda la flota *comunitaria* en el conjunto de las aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros, con exclusión de un

La libertad de sobrevuelo no encuentra limitación alguna, la de navegación llega al punto de no permitirse la implantación de islas artificiales, instalaciones y estructuras que puedan interferir vías marítimas esenciales; no obstante, el ribereño puede adoptar, en circunstancias especiales y tras celebrar consultas con otros Estados interesados, medidas en áreas determinadas para prevenir reducir y controlar la contaminación causada por buques (arts. 211.6 y 234).

La práctica revela que un cierto número de ribereños se ha propuesto ir más allá de lo que permite la Convención. Así, algunos Estados han pretendido, en el marco del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos de residuos peligrosos (1989), arrogarse el derecho de someter la navegación de los buques que transportan tales desechos a una autorización o, al menos, a una notificación previa. Más frecuentes son aún las reglamentaciones para preservar derechos de pesca frente al ejercicio de la libertad de navegación, sea requiriendo una información exhaustiva a los pesqueros extranjeros sin licencia que ejercen esta libertad (Canadá), sea limitando el tiempo de travesía (Costa Rica, El Salvador). Menos polémica es la medida de ordenar a estos barcos que naveguen con las artes de pesca arrumadas (Australia, Canadá, España...).

En cuanto a la libertad de tendido de cables y tuberías submarinas, se requiere el consentimiento del ribereño para el trazado del tendido de las tuberías y —no ya según la letra de la Convención, pero sí según la práctica iniciada por algunas legislaciones nacionales— de los cables. El ribereño tiene derecho a adoptar medidas razonables, sea para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, sea para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por tuberías.

399. El derecho de persecución

Un Estado goza del derecho de persecución de un buque extranjero, para proceder a su detención y apresamiento, cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido en las aguas bajo su soberanía o jurisdicción una infracción a sus leyes y reglamentos (art. 111). La persecución debe empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentra en aguas bajo la soberanía o jurisdicción del Estado que la efectúa y sólo podrá continuar fuera de esos espacios si es ininterrumpida. Se explica así que la doctrina hable de derecho de persecución en caliente (*hot pursuit*). Por otra parte, la persecución debe realizarse por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves al servicio del Estado y autorizados a tal fin, siendo preciso que previamente se haya emitido una señal perceptible, visual o auditiva, ordenando la detención. El derecho de persecución cesa cuando el buque perseguido entra en el mar territorial de otro Estado.

Si el buque se encuentra en la zona contigua, en la ZEE o en las aguas suprayacentes a la plataforma continental la persecución sólo podrá emprenderse por infracciones relacionadas con las leyes y reglamentos aplicables por el ribereño

en dichos espacios. Si el buque es detenido o apresado en circunstancias que no justifiquen el derecho de persecución el Estado deberá resarcirle de todo perjuicio o daño que haya sufrido por tal motivo.

XCI. SITUACIONES GEOGRÁFICAS GENERADORAS DE RÉGIMENES ESPECIALES

400. Consideraciones generales

Una de las características más acusadas de la CONVEMAR (1982) es la particular atención que ha prestado a los diferentes perfiles geográficos de los Estados como generadores de regímenes jurídicos especiales. Alguno ya lo hemos considerado (el *paso en tránsito* por los estrechos *estratégicos*, v. par. 393); ahora es el momento de considerar aquéllos que se perciben mejor una vez examinados los espacios sometidos a la soberanía y jurisdicción de los ribereños. Se trata de: 1) la modulación de los derechos sobre la mar, el suelo y su subsuelo de las rocas; 2) del régimen de los Estados archipelágicos; y 3) y, en las antípodas, del estatuto de los Estados sin litoral (mediterráneos) y en situación geográfica desventajosa.

401. Islas, rocas, bajíos

La CONVEMAR (art. 121.1) define la *isla* como “una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar”. Quedan, pues, excluidas: 1) Las *islas artificiales* e instalaciones debidas a la mano del hombre (art. 60.8); y 2) Los *bajíos* (art. 13).

A los efectos de atribución de espacios marinos las islas son equiparadas al territorio continental (art. 121.2). Así se hacía ya en los Convenios de Ginebra, asumiendo la práctica anterior. No obstante, la afirmación ahora de nuevos espacios bajo soberanía o jurisdicción nacional (la ZEE) y el aumento de la anchura de los ya existentes (el mar territorial y la plataforma continental) motivaron que el tema de su atribución a las islas se planteara desde una perspectiva restrictiva, que originó la adopción como un concepto jurídico relevante de las *rocas* no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia, a las que se niega ZEE y plataforma continental (art. 121.3).

Dado su carácter innovador, y no codificador, sólo las partes en la Convención se obligan por esta disposición cuya aplicación, por otro lado, a pesar de su aparente sencillez, es campo abonado para la controversia, pues la calificación de un territorio insular como *isla* o como *roca* no es una operación científica hecha desde el guindo de la inocencia; por el contrario, está transida de intereses geoestratégicos y económicos.