



El Derecho del Mar

Líneas de base

Examen de las disposiciones de la Convención
de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
relativas a las líneas de base



Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar
Naciones Unidas



El Derecho del Mar

Líneas de base

Examen de las disposiciones de la Convención
de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
relativas a las líneas de base



Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar
Naciones Unidas · Nueva York, 1989

NOTA

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas combinadas con cifras. La mención de una de dichas firmas significa que se trata de un documento de las Naciones Unidas.

PUBLICACION DE LAS NACIONES UNIDAS
Número de venta: S.88.V.5

00850

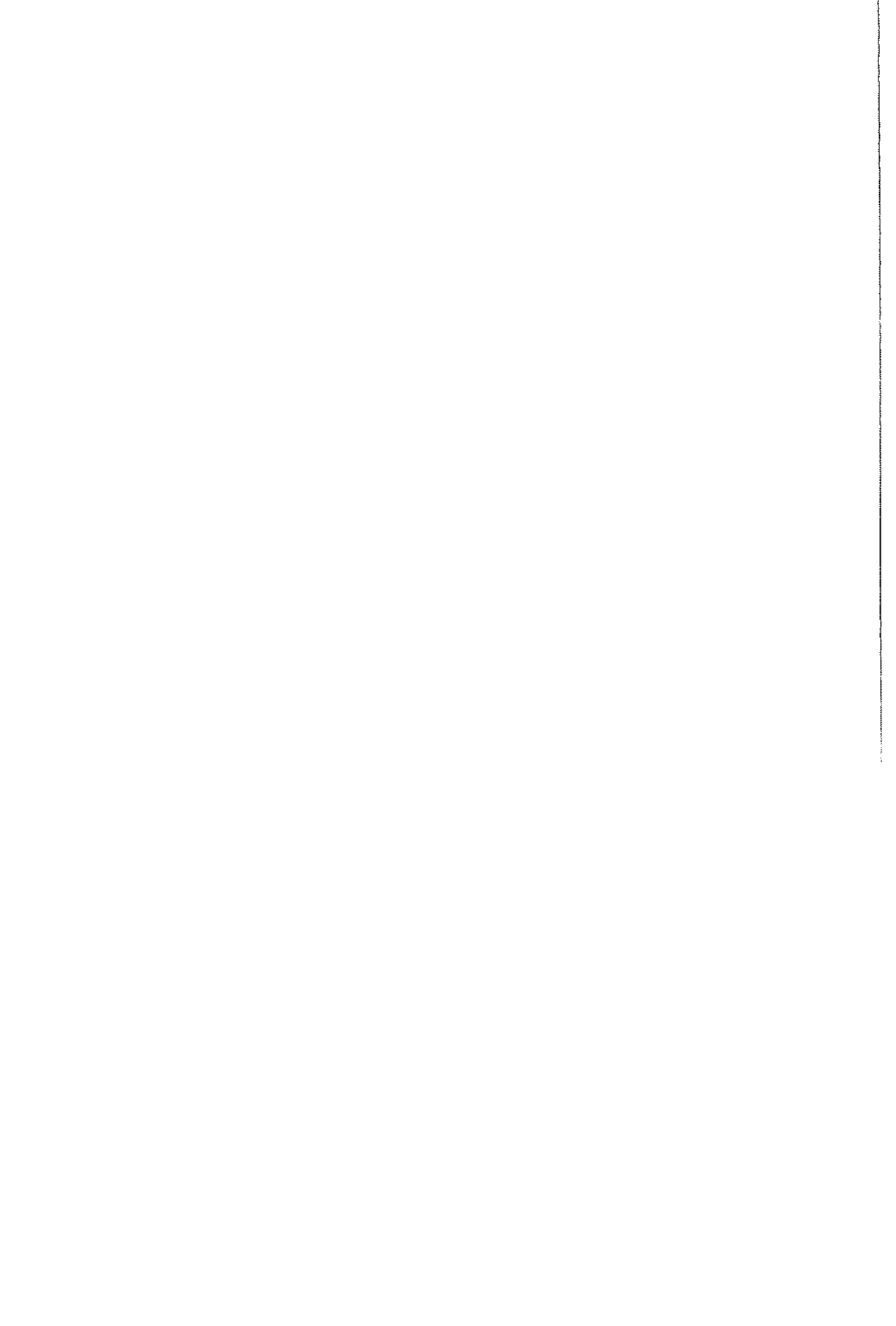
ISBN 92-1-3331584

Copyright © Naciones Unidas 1989
Reservados todos los derechos
Impreso en los Estados Unidos de América

EXPRESIONES DE RECONOCIMIENTO

Una de las principales responsabilidades de la Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas es velar por que la práctica de los Estados se desarrolle de forma compatible con las disposiciones pertinentes de la Convención. Para tratar de algunos temas, particularmente los de carácter sumamente técnico, se estimó que la Secretaría se beneficiaría si pudiera contar con la ayuda de expertos de alto nivel en la materia. Con tal finalidad, la Oficina convocó un Grupo de expertos técnicos sobre líneas de base, que se reunió en septiembre de 1987 en la Sede de las Naciones Unidas con objeto de examinar un anteproyecto de publicación acerca de la aplicación de las disposiciones de la Convención que tratan de las líneas de base.

En relación con estos trabajos, la Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas expresa su reconocimiento por la labor del Grupo de expertos cuyos nombres se indican en el apéndice II. El apéndice I, que ofrece un glosario de términos técnicos, fue preparado por el Grupo de Trabajo sobre los aspectos técnicos de la Convención sobre el Derecho del Mar de la Organización Hidrográfica Internacional y se transcribe en la presente publicación con su amable asentimiento. Por último, la Oficina manifiesta su agradecimiento al Gobierno del Japón por el apoyo financiero que ha prestado a este proyecto.



INDICE

	<i>Página</i>
INTRODUCCIÓN	vii
DIAGRAMA	xi
<i>Capítulo</i>	
I. LÍNEAS DE BASE NORMAL	1
A. Líneas de base normal	1
Cartas reconocidas oficialmente	1
Línea de bajamar	3
Escala	4
B. Arrecifes	6
C. Elevaciones en bajamar	15
II. LÍNEAS DE BASE RECTAS	18
A. Costas que tienen aberturas profundas	19
B. Franja de islas	21
C. Proximidad inmediata	23
D. Características de las líneas de base rectas	25
Deltas	25
Situación de los puntos de base	26
Elevaciones en bajamar	26
Dirección general	27
Régimen de las aguas interiores	27
Disposiciones varias	28
III. APLICACIONES LOCALES ESPECIALES	29
A. Desembocadura de los ríos	29
B. Bahías	30
C. Puertos	35
D. Radas	37
E. Combinación de métodos	37
F. Líneas de base archipelágicas	37
IV. INDICACIÓN DE LAS LÍNEAS DE BASE EN LAS CARTAS, SU PUBLICIDAD Y LA OBLIGACIÓN DE DEPOSITAR EJEMPLARES EN PODER DEL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS	42

ANEXOS

I. LÍNEAS DE BAJAMAR NORMALES	47
II. EXTRACTO DEL DOCUMENTO A/CONF.62/L.76, DE 18 DE AGOSTO DE 1981	48

APENDICES

I. GLOSARIO CONSOLIDADO DE TÉRMINOS TÉCNICOS UTILIZADOS EN LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	52
II. LISTA DE PARTICIPANTES EN LA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS TÉCNICOS SOBRE LÍNEAS DE BASE	74
III. BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA	77
LISTA DE FIGURAS	79

INTRODUCCION

El papel de los océanos mundiales ha experimentado una rápida evolución y hoy en día excede con mucho de los usos tradicionales de los espacios marinos, que durante siglos y siglos se concentraban esencialmente en la pesca, el transporte y las comunicaciones. El auge del desarrollo económico que se ha producido a partir de la segunda guerra mundial, y los fenómenos socioeconómicos que se han registrado durante esta expansión, han dado un potente impulso a la investigación y desarrollo de nuevas técnicas y tecnologías encaminadas a procurarse recursos con que alimentar la expansión. Esa tendencia no sólo ha intensificado los usos tradicionales del mar, sino que también ha permitido proyectar —y en algunos casos incluso realizar— la explotación de recursos marinos, principalmente minerales y energía, que para las generaciones anteriores eran inaccesibles, si no desconocidos.

Como resultado de esta evolución, se ha introducido una nueva dimensión en el derecho del mar. Considerado antiguamente como un cuerpo de leyes que regían desplazamientos —de buques, de productos y de personas—, el nuevo derecho del mar se ha ido convirtiendo poco a poco en un derecho de apropiación: la afirmación de reivindicaciones nacionales a extensas partes de la superficie terrestre cubierta por los océanos.

Durante la segunda mitad del siglo XX, el derecho del mar ha sido testigo de un acusado incremento de las reivindicaciones de los Estados marítimos ribereños. Este fenómeno comenzó con la Proclamación Truman de 1945 sobre la plataforma continental, que repercutió en una pléyade de reivindicaciones marítimas formuladas por otros Estados ribereños. Esta práctica de los Estados se reflejó subsiguientemente en el régimen jurídico de la plataforma continental, que se enuncia en la Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental, de 1958. La Convención dejó bien sentado en derecho internacional que la jurisdicción de un Estado ribereño se extendía mucho más allá de los confines relativamente limitados del mar territorial.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, fijó los límites del mar territorial en 12 millas náuticas, poniendo fin así a una vieja controversia. La Convención introdujo un concepto totalmente nuevo de la zona económica exclusiva, en virtud del cual los Estados ribereños poseen derechos soberanos a explorar y explotar todos los recursos del lecho del mar, de su subsuelo y de la columna de agua hasta una distancia de 200 millas náuticas a partir de las líneas de base utilizadas para medir el mar territorial. Además, la

Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, es el primer instrumento internacional que *faculta* a los Estados archipelágicos, según se definen en la Convención, para trazar en determinadas condiciones especificadas en la Convención líneas de base rectas que unan "los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago" (artículo 47).

Todo esto pone de relieve la importancia de las líneas de base, pues son las líneas de base las que se utilizan para determinar los límites del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental.

El concepto moderno de líneas de base comenzó a tomar forma en la primera parte del siglo XIX, cuando empezaron a utilizarse como puntos de base elementos litorales como, por ejemplo, los escollos o los bancos y las islas pequeñas. La Convención Anglo-Francesa sobre Pesca, de 1839, fue el primer tratado que hizo referencia a las líneas de base al describir la línea de bajamar como la línea de base normal a partir de la cual se mide el mar territorial. También se refirió a las líneas de base que cierran las bahías y no exceden de 10 millas náuticas de longitud, así como a la utilización de "islas y bancos que dependen de las costas". Estas líneas de base prolongadas se aceptaron bajo determinadas condiciones y únicamente a efectos de pesca, y como línea de base principal se retuvo la línea de bajamar.

Después de que diversos organismos se esforzaran por codificar el derecho del mar en la década de 1920, la Sociedad de Naciones convocó la Conferencia de Codificación de La Haya, de 1930, la cual, entre otras cosas, se ocupó de una serie de cuestiones relacionadas con las líneas de base, por ejemplo la utilización de elevaciones en bajamar como puntos de base y como líneas de cierre de bahías. La Conferencia no consiguió redactar una Convención, pero a pesar de ello muchos de los proyectos de artículos sobre líneas de base expresaban lo que muchos países consideraban entonces como el derecho internacional vigente, y más tarde formaron la base de gran parte de la labor de la Comisión de Derecho Internacional para preparar los artículos relativos a las líneas de base de la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en 1958 en Ginebra.

En 1951, la Corte Internacional de La Haya dictó sentencia en el caso de las pesquerías anglo-noruegas, respaldando la utilización tradicional de un sistema de líneas de base rectas a lo largo de la costa, recortada y con profundas escotaduras, de Noruega occidental. La Corte hizo observar entre otras cosas que:

"El problema principal que plantea la elección de líneas de base es, en efecto, el de determinar si algunas zonas marinas que quedan encerradas por dichas líneas están suficiente y estrechamente vinculadas a la zona terrestre para poder quedar sometidas al régimen de las aguas interiores. Esta idea, en la que se funda la determinación de las normas referentes a las bahías, debe aplicarse

liberalmente en el caso de una costa cuya configuración geográfica sea tan poco corriente como la de Noruega." (*CII Reports 1951*, pág. 33).

La Comisión de Derecho Internacional, que en 1950 había comenzado a preparar un conjunto de proyectos de artículos para someterlos al examen de la Conferencia sobre el Derecho del Mar que se iba a celebrar en Ginebra en 1958, basó primordialmente sus proyectos de artículos en la mencionada sentencia. La doctrina definida en la sentencia dictada en el caso de las pesquerías anglo-noruegas constituyó la base de la disposición referente a las líneas de base rectas que pasó a ser el artículo 4 de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, abierta a la firma en Ginebra en 1958. Esta Convención incorporó también varios artículos sobre líneas de base cuyo modelo eran los proyectos de artículos presentados por la Comisión de Derecho Internacional.

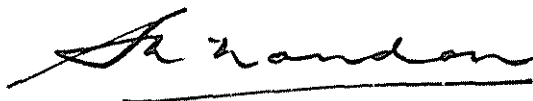
Durante la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las disposiciones relativas a las líneas de base de la Convención de 1958 fueron examinadas por un pequeño grupo consultivo oficioso de la Segunda Comisión de la Conferencia. Un pequeño grupo oficioso de expertos facilitó asimismo asesoramiento sobre detalles técnicos referentes a las disposiciones sobre cartas y cartografía. Estas cuestiones fueron objeto de un estudio detenido, y es digno de mención que los artículos sobre líneas de base de la Convención de 1982 reprodujeron sustancialmente las disposiciones de la Convención de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua. Ciertamente es que se introdujeron algunas adiciones importantes: por ejemplo, la Convención aclaró el concepto de los atolones y de las islas que tenían cadenas de arrecifes, y reguló asimismo lo referente al trazado de líneas de base en los casos en los que las líneas de costa eran muy inestables como consecuencia de la existencia de deltas u otras condiciones naturales.

El presente manuscrito examina todas las disposiciones de los artículos de la Convención que tratan de las líneas de base, y procura orientar sobre su aplicación sin prejuzgar las cuestiones de derecho que sean objeto de controversia. Ahora bien, una obra de este tipo no puede ser exhaustiva. La diversidad de situaciones geográficas que habría que prever es demasiado grande, y no es menos grande el número de problemas que habría que procurar resolver. A pesar de ello, se espera que este estudio consiga que el lector pueda hacerse cargo de la finalidad de las diversas disposiciones de la Convención y que pueda ser de ayuda para muchos y muy diversos usuarios.

La publicación se organiza de la siguiente manera: en primer lugar, se presenta un diagrama cuya finalidad es guiar al lector a través de las decisiones individuales que hay que adoptar para poder establecer líneas de base. En segundo lugar, se hace un análisis de las disposiciones de la Convención que tratan de las líneas de base. En el análisis se consideran sucesivamente las líneas de base normal (artículos 5, 6 y 13), las

líneas de base rectas (artículo 7), las aplicaciones locales especiales (artículos 9, 10, 11 y 12), las líneas de base archipelágicas (artículo 47) y el problema de la delimitación de líneas de base en cartas o en mapas de escala apropiada. La publicación lleva dos anexos: una descripción de los niveles normales de bajamar, utilizada como dato para la confección de cartas (anexo I), y un extracto del documento A/CONF.62/L.76 de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, que explica algunos de los términos técnicos utilizados en la Convención (anexo II). También lleva tres apéndices: un glosario de términos técnicos preparado por el Grupo de Trabajo sobre los aspectos técnicos de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, de la Organización Hidrográfica Internacional (apéndice I); una lista de nombres del Grupo de Expertos (apéndice II), y una bibliografía seleccionada (apéndice III).

En esta obra no se ha procurado en absoluto discutir las técnicas cartográficas o de cómputo precisas para trazar líneas de base o límites; para ello se requerirían conocimientos muy especializados con que por lo general se cuenta en los Ministerios de Marina o en los departamentos de levantamiento cartográfico, y que, para poder utilizarlos y obtener los resultados apetecidos, basta con dar instrucciones claras acerca de lo que se quiere conseguir.



(Firmado) Satya N. NANDAN

Secretario General Adjunto
Representante Especial
del Secretario General
para el Derecho del Mar

DIAGRAMA

El diagrama que va a continuación tiene por finalidad ayudar al lector a identificar de forma sistemática el tipo de líneas de base que hay que establecer en las diversas situaciones costeras.

La primera decisión que hay que tomar es si un país es o no es "continente" o "archipiélago". La definición de "archipiélago" figura en el artículo 46 de la Convención, que trata de estos grupos de islas. Si el artículo 46 es aplicable, entonces el lector debe pasar directamente a la entrada 14. De lo contrario, deberá pasar de la entrada 1 a la 2, a la 3, y así sucesivamente.

Cada uno de los recuadros en forma de rombo formula una pregunta a la que hay que responder "sí" o "no". Según la respuesta que se dé, procede seguir la línea que corresponda hasta la próxima entrada. Cada rectángulo da una instrucción acerca de las medidas que han de tomarse. Cada círculo contiene instrucciones para que el lector se salte las entradas que no procedan y pase a la entrada cuyo número se indica, a partir de la cual deberá proseguir la operación.

Sea cual fuere el itinerario seguido, el lector acabará por llegar a una de las dos entradas finales, que son la 13 o la 26, cada una de las cuales le da instrucciones para finalizar la operación de conformidad con lo dispuesto en la Convención.

Los procedimientos legislativos necesarios para dar efecto a las líneas de base se basarán en los requisitos constitucionales y administrativos de cada uno de los Estados.

Diagrama esquemático para la determinación de líneas de base

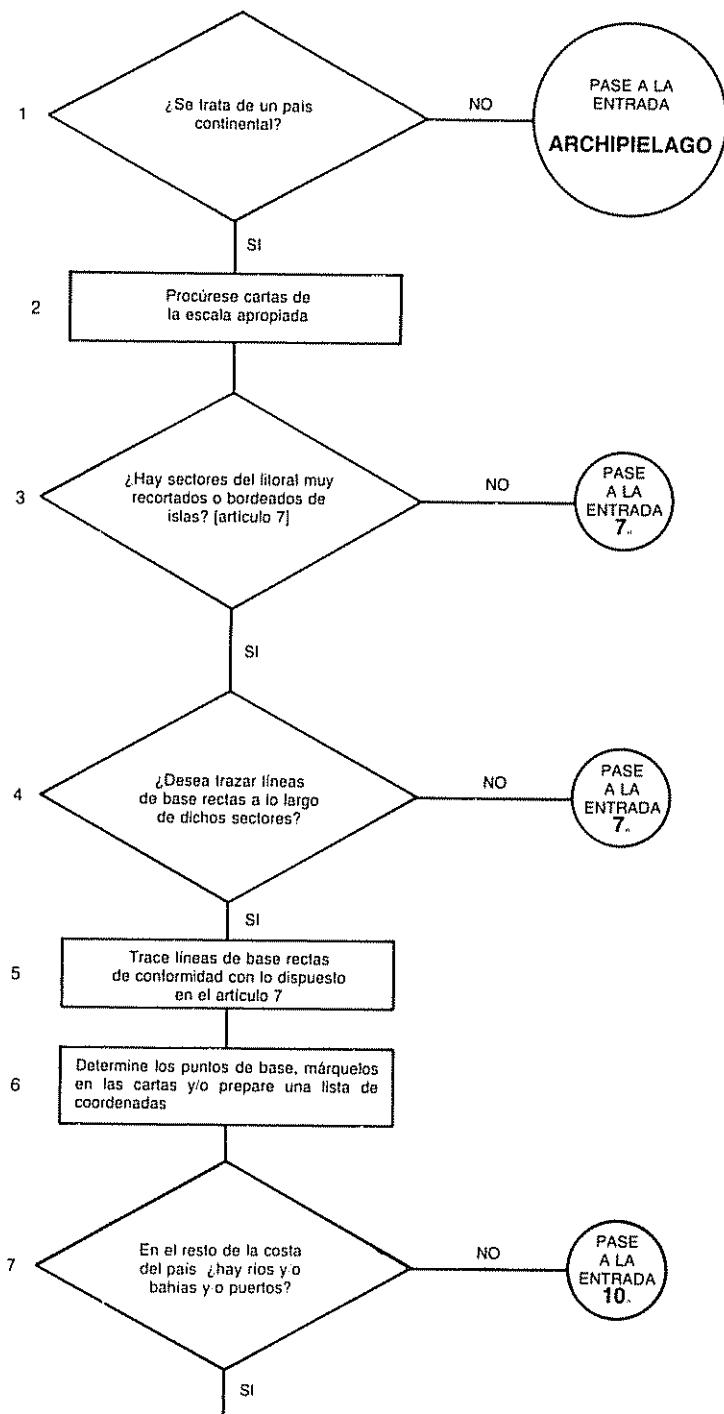


Diagrama esquemático para la determinación de líneas de base (continuación)

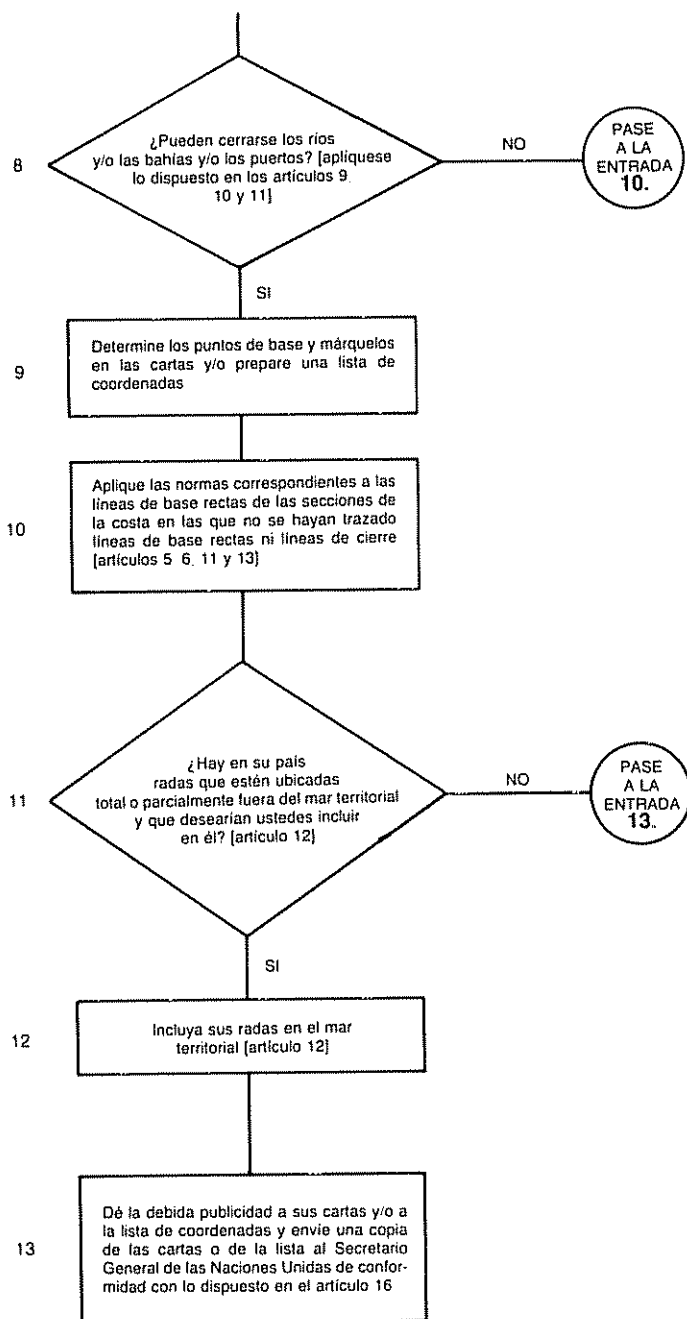


Diagrama esquemático para la determinación de líneas de base (continuación)

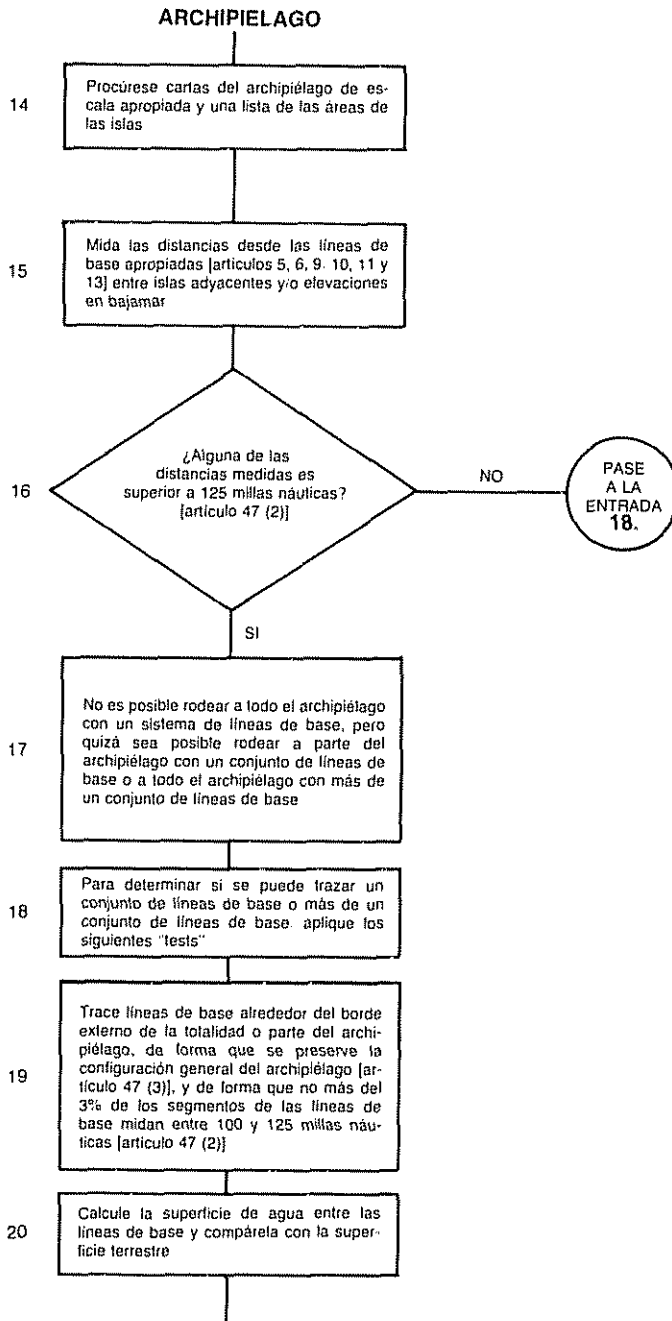
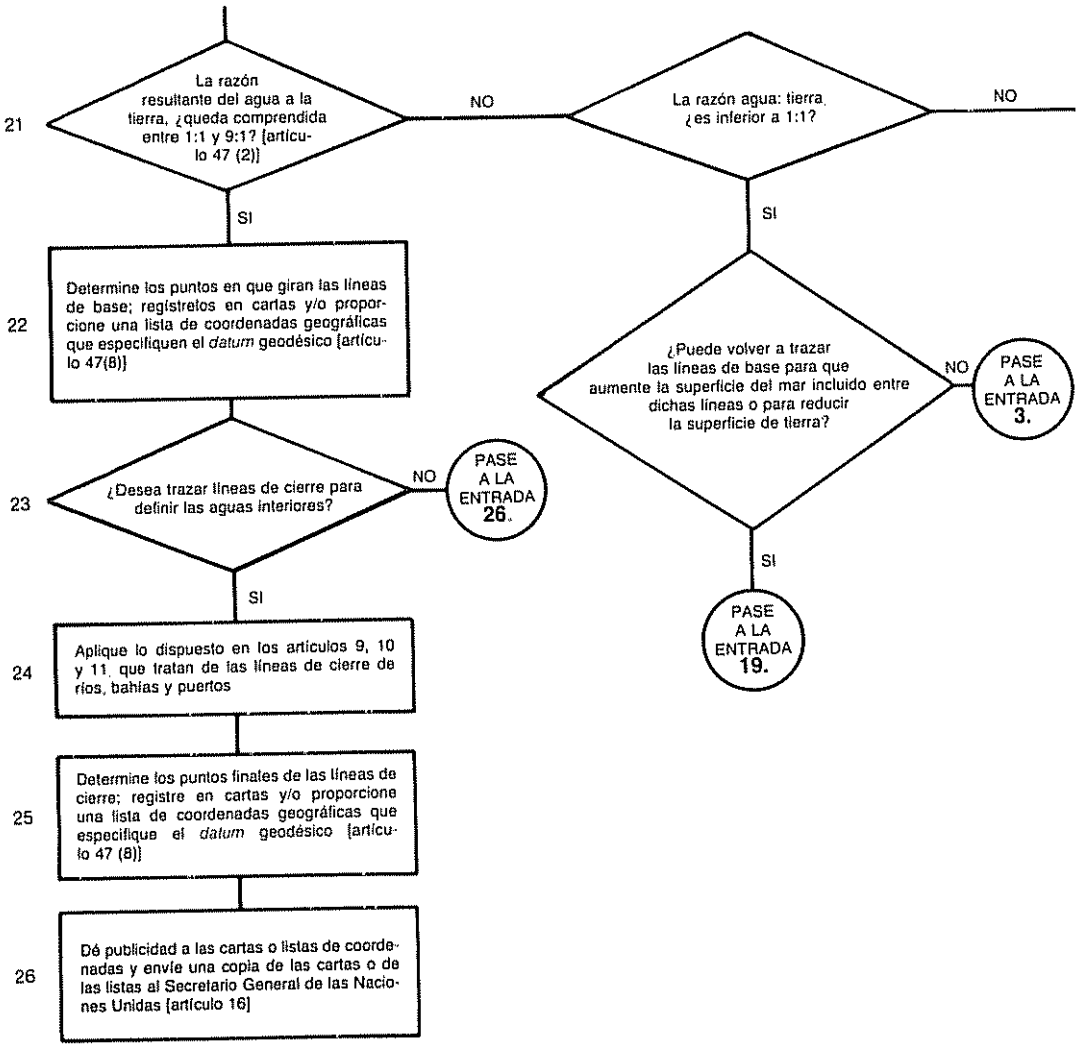
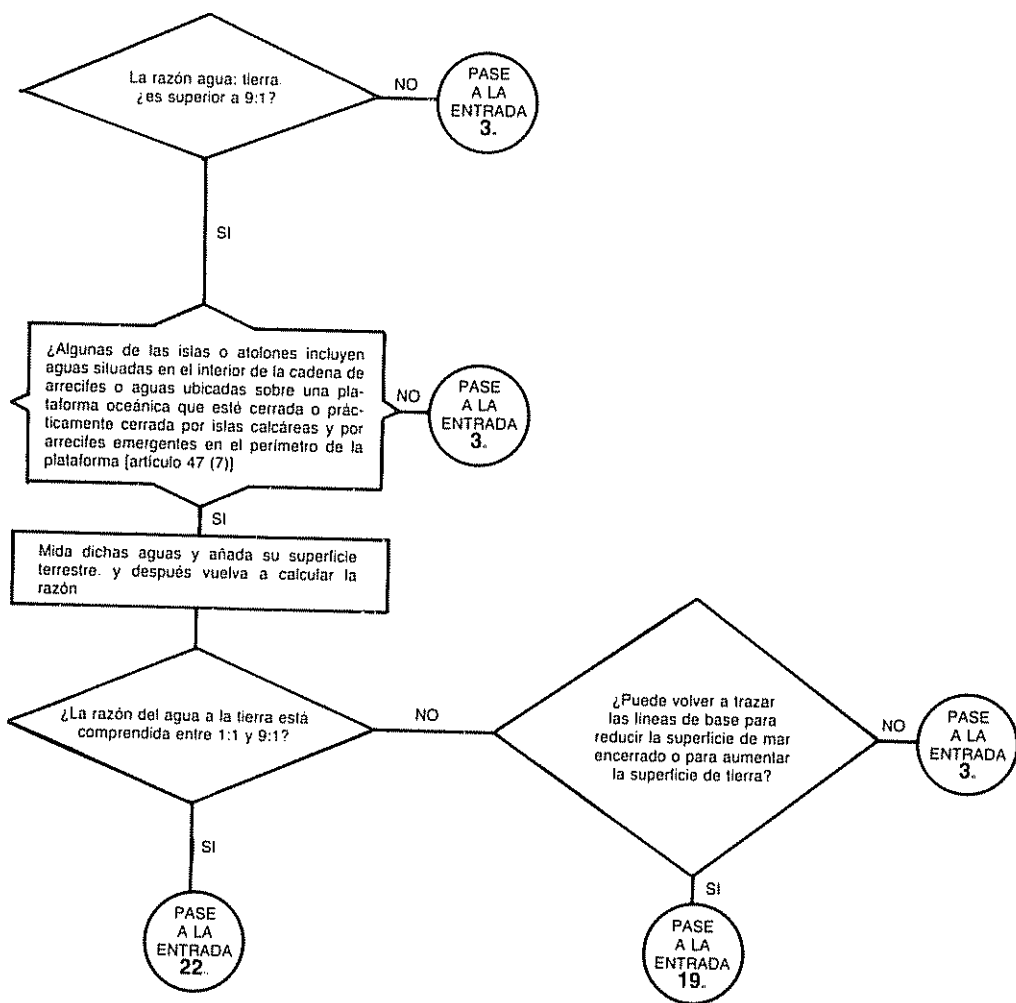


Diagrama esquemático para la determinación de líneas de base (continuación)





Capítulo I

LINEAS DE BASE NORMAL

1. El artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982 (que en adelante se denominará "la Convención" en el presente documento), define las líneas de base normal, y los artículos 6 y 13 tratan de casos particulares de líneas de base normal en relación con islas situadas en atolones o islas que tienen cadenas de arrecifes y con elevaciones en bajamar.

A. LÍNEAS DE BASE NORMAL

Artículo 5. Línea de base normal

Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Cartas reconocidas oficialmente

2. En todo el texto de la Convención el término "carta" significa una carta náutica utilizada por los marinos como ayuda para la navegación. Sólo las cartas náuticas indican todos los accidentes de interés, como por ejemplo las líneas de bajamar, las elevaciones en bajamar, los arrecifes emergentes, etc.

3. Todas las costas del mundo han sido objeto de levantamientos cartográficos, aunque no siempre en gran escala o con la debida exactitud. En el caso de los países que publican cartas de sus propias costas, cabe dar por supuesto que son sus propias cartas las que obtienen el reconocimiento oficial. En el caso de los países que no publican cartas de sus propias costas la situación es diferente y dichos países tienen que utilizar las cartas del país o países que hayan efectuado el levantamiento cartográfico de sus costas¹. Las cartas confeccionadas por esta "autoridad cartográfica principal" proporcionan la base de la cual se derivan todas las demás cartas de la zona. En general es conveniente que un país que no publique sus propias cartas indique cuáles son las cartas que reconoce oficialmente.

4. Huelga decir que conviene utilizar en lo posible cartas que ya existan; sin embargo, puede plantearse un problema en los casos en que no haya cartas apropiadas porque las cartas existentes son demasiado antiguas o no son suficientemente exactas (en particular por lo

que se refiere a la posición relativa de las islas o a otros accidentes geográficos que pueden acusar errores significativos), sea porque su escala es demasiado pequeña. En la práctica es menos probable que esto plantee un problema significativo en el caso de la línea de base normal que en el caso de líneas de base rectas o archipelágicas (véase el artículo 16 y el párrafo 9 del artículo 47), pero también puede plantearse este caso si hay que negociar una frontera o si existe un acuerdo acerca del acceso a recursos que estén situados dentro de las zonas de jurisdicción del Estado.

5. Si surgiera semejante problema, la solución ideal consistiría en volver a hacer un levantamiento cartográfico. Por lo menos así se tendrá una solución a largo plazo, aunque en algunos casos quizá baste con efectuar alguna verificación local en pequeña escala. Por lo tanto, quizá convenga preparar e imprimir cartas especiales de las líneas de base compiladas a una escala apropiada sobre la base de los mapas terrestres (topográficos) oficiales existentes, que lógicamente deben estar actualizados. En el caso de dichas cartas preparadas especialmente resultará necesario indicar las líneas de bajamar y de pleamar y todas las elevaciones en bajamar (tanto si se van a utilizar para las líneas de base como si no), junto con los nombres y accidentes geográficos que puedan ser de utilidad para el usuario (particularmente al relacionar la carta de las líneas de base con las cartas de navegación publicadas).

6. En general, cuando el litoral tiene plataformas, incluso las cartas existentes indicarán probablemente la línea de bajamar en relación con el litoral adyacente con mayor detalle o de forma más exacta que el mapa terrestre (que puede utilizar un nivel vertical de *datum* diferente), aunque quizá no indiquen el conjunto del litoral de forma correcta en relación con otros accidentes geográficos. En dicho caso la línea de bajamar debe determinarse a partir de la carta por referencia a accidentes inmediatamente adyacentes que se indiquen tanto en el mapa como en la carta. De igual manera, las elevaciones en bajamar que no se indiquen en el mapa deben deducirse de la carta. Esto requerirá la determinación de grados y de líneas de latitud y longitud apropiadas.

7. Si un Estado ribereño no publica sus propias cartas, los marinos que naveguen por sus aguas tendrán que confiar en cartas preparadas por algún otro país, generalmente por alguna de las "naciones cartográficas de importancia mundial". Esto quiere decir que si el Estado ribereño cuenta con cartas especiales de las líneas de base, es muy probable que dichas cartas no sean utilizadas directamente por los marinos de otros países. Además, a no ser que den detalles exactos de la profundidad, ayudas para la navegación, topografía esencial y otros detalles análogos, dichas cartas no serán adecuadas en absoluto para la navegación. Por lo tanto, la finalidad de las cartas especiales consiste en ofrecer toda la información necesaria para que los demás gobiernos sepan cuáles son las líneas de base, y para que las

autoridades cartográficas de otros países puedan, si lo desean, promulgar la información necesaria en sus propias cartas, o en instrucciones de navegación, o en noticias para los navegadores. Se recomienda que dichas cartas lleven el aviso "No deben utilizarse para la navegación" .

8. La escala que hay que escoger para estas cartas especiales de líneas de base dependerá de las escalas de los mapas terrestres disponibles y de la complejidad de la línea de bajamar. Se recomienda que, en general, la escala esté comprendida entre 1:50.000 y 1:200.000. Hay que tomar una decisión acerca del número de cartas necesarias para abarcar la zona de que se trate y la escala que dichas cartas deben tener. Cuanto menor sea el número de cartas que se necesite para describir la línea de base adecuadamente, mejor. Las cartas deben recibir la debida publicidad y hay que depositar copias de dichas cartas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas (artículo 16).

Línea de bajamar

9. La línea de bajamar es la intersección del plano de bajamar con la costa. La marca de bajamar en una carta es la línea que define el nivel de *datum* de la carta. Una resolución de la Organización Hidrográfica Internacional declara que el nivel utilizado como *datum* de la carta debe ser un plano tan bajo que la marea no descienda frecuentemente por debajo de él². En la práctica dicho plano quedará muy cerca del nivel más bajo de bajamar.

10. Los Estados pueden elegir una línea de bajamar apropiada según se indica en el anexo I, pero por lo general seleccionarán las líneas de bajamar que se indican en las cartas existentes. Esto obedece a dos razones. En primer lugar, excepto en las costas en las que haya un gran diferencial de marea de más de seis metros y un fondo que desciende muy suavemente mar adentro, la ubicación de las diversas líneas acusará muy poca diferencia, aunque puede haber diferencia en los casos en que haya zonas de bajíos que puedan convertirse en elevaciones en bajamar (véase el artículo 13). Ahora bien, en la mayor parte de los casos estas diferencias no modificarán considerablemente la ubicación de un mar territorial a base de 12 millas náuticas o de una zona económica exclusiva a base de 200 millas náuticas. En segundo lugar, el costo de efectuar levantamientos cartográficos del litoral para preparar el *datum* de una nueva carta y para preparar y publicar nuevas cartas resultaría considerable. No será fácil justificar estos gastos adicionales si las cartas existentes resultan satisfactorias para la navegación, a menos que dichas cartas se basen en un *datum* poco apropiado e indiquen líneas de bajamar que discurran varios centenares de metros más cerca de la tierra que otros niveles que hubieran resultado más adecuados. Esta situación puede darse en las costas que se caracterizan por una plataforma de gradiente suave y por diferenciales de marea considerables.

11. Cabe destacar que en cartas de escala pequeña o intermedia la línea de bajamar no siempre se puede diferenciar de la línea de

pleamar. En algunos casos la escala de la carta o un pequeño diferencial de marea hará imposible la diferenciación entre línea de pleamar y línea de bajamar. En los casos en que el diferencial de marea es pequeño, las líneas de bajamar y de pleamar pueden ser prácticamente las mismas. En otros casos la escala de la carta quizá sea demasiado pequeña para poder indicar de forma diferente los dos niveles, particularmente en las playas cuyo fondo descienda abruptamente. Por ejemplo, el extracto de la carta 826 de Australia muestra que al sur de Upstart Bay la línea de bajamar está aproximadamente una milla marina mar afuera de la línea de pleamar, mientras que en la costa oriental de la bahía no se indica más que una sola línea de pleamar (figura 1).

12. La línea de bajamar que discurre a lo largo de la costa es un hecho, sea cual fuere su representación en las cartas. El mar territorial existe aunque no se haya seleccionado ninguna línea de bajamar determinada, o aunque no se haya reconocido oficialmente ninguna carta. Ahora bien, para la ejecución de los reglamentos es necesario identificar la ubicación del límite externo del mar territorial, para lo cual se precisan cartas que indiquen la línea de bajamar.

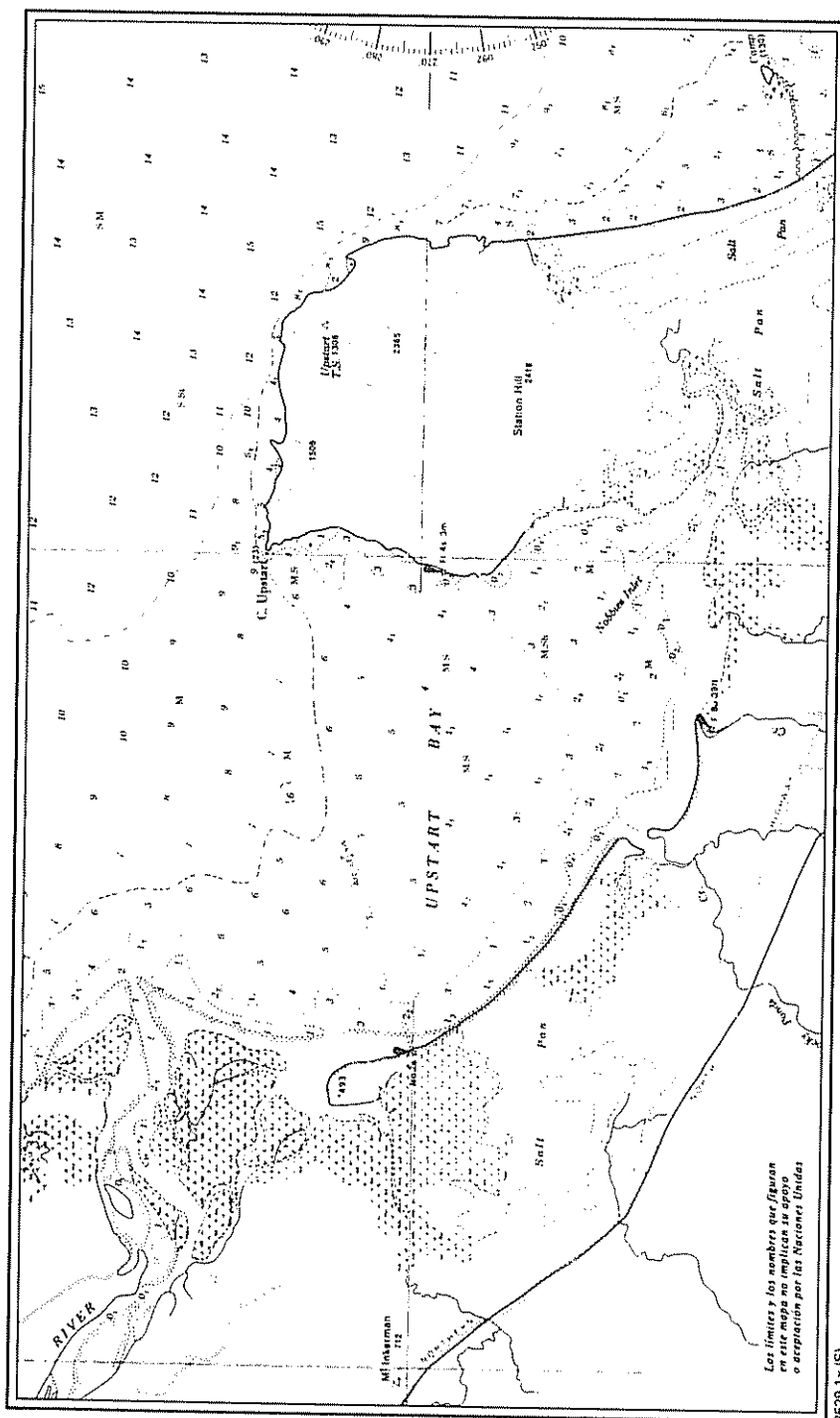
13. Aunque la cuestión se tocó en la Conferencia de La Haya de 1930, ni la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de Ginebra, 1958 (que a continuación se denominará en este documento Convención de Ginebra de 1958), ni la Convención de las Naciones Unidas de 1982 se ocuparon de la cuestión de la línea de base a lo largo de una costa recubierta de hielo. No cabe duda de que hay zonas en las cuales la línea natural de bajamar de la tierra está recubierta permanentemente de hielo y no se puede determinar su ubicación. Se ha sugerido que en dichos casos la base de hielo del glaciar o su casquete helado se utilicen en lugar de la línea de bajamar. Comoquiera que la base de hielo del glaciar cambia constantemente, se ha sugerido también que la ubicación quede determinada según el levantamiento cartográfico (probablemente aéreo) más reciente, o que represente una posición intermedia determinada a lo largo de un período de tiempo.

Escala

14. La escala de una carta es una expresión de la relación entre una distancia medida en la superficie de la Tierra y la longitud que dicha distancia representa en la carta. Por lo tanto, una escala de 1:50.000 significa que una unidad del mapa representa 50.000 unidades del terreno. Esto quiere decir que una carta cuya escala sea de 1:50.000 es de mayor escala que una carta cuya escala sea de 1:100.000. Las cartas de mayor escala permiten indicar más detalles y por lo general se conservan mejor actualizadas en cuanto a los cambios de menor importancia que las cartas de menor escala.

15. El artículo 5 de la Convención se refiere a "cartas a gran escala". En general, basta con remitirse a las cartas publicadas para obtener detalles de la "línea de base normal". Cuanto mayor sea la

Figura 1. Extracto de la carta 826 de Australia



Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación por las Naciones Unidas

3529.1 x (S)

Reproducción hecha con autorización del Servicio Hidrográfico de la Real Armada Australiana.

escala de la carta seleccionada, más exacta será la descripción de la línea de base. Debido a la amplia diversidad de escalas empleadas para describir las zonas costeras, en función de las necesidades de la navegación y del detalle con que se haya efectuado el levantamiento cartográfico de una zona, no es posible indicar cuál podría ser la escala mínima utilizada para mostrar la "línea de base normal", y quizá no resulte conveniente ni necesario referirse a la mayor escala disponible. Cuando las circunstancias lo permiten, la gama de magnitudes puede estar entre 1:50.000 y 1:200.000.

B. ARRECIFES

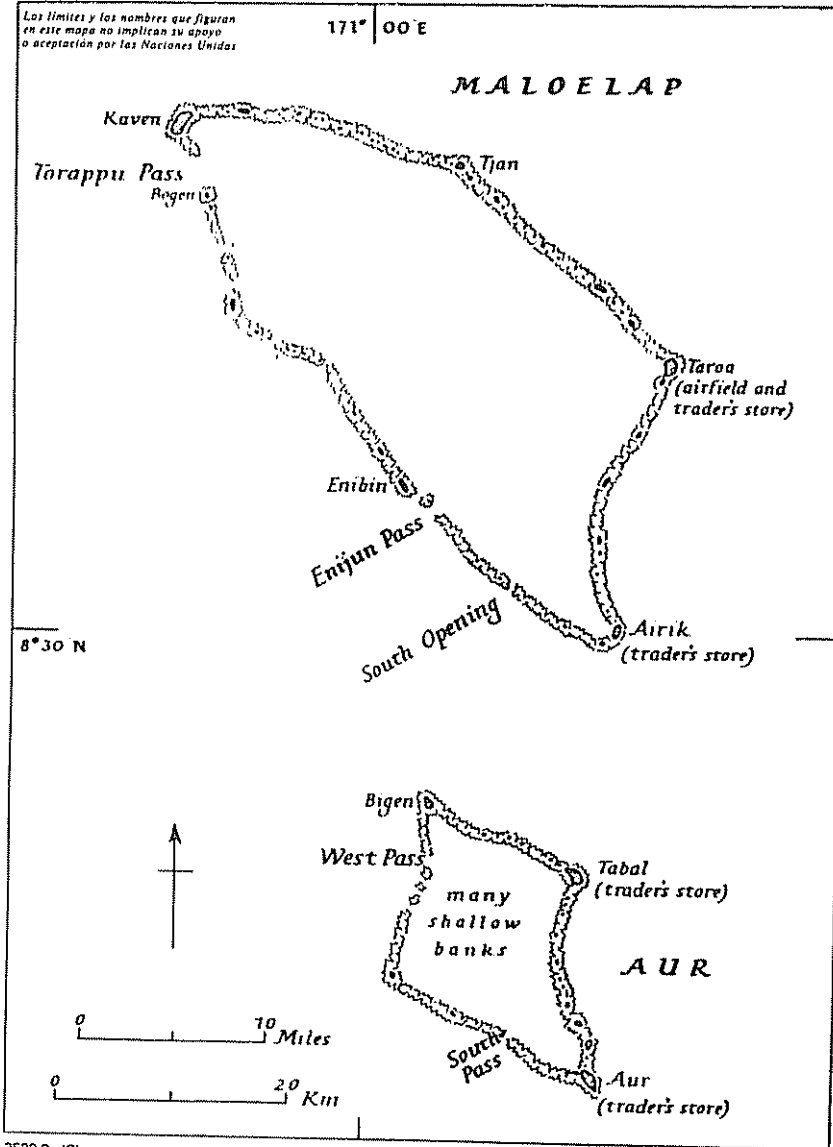
Artículo 6. Arrecifes

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

16. Las dos expresiones que hay que considerar en el artículo 6 son las "islas situadas en atolones" y las "islas bordeadas por arrecifes". Los geomorfólogos se reservan el término "atolón" para los arrecifes que rodean a una laguna y que sirven de base a una o más islas. Los arrecifes suelen estar interrumpidos por canales, que se hallan situados generalmente en el lado de sotavento del atolón, y el agua de la laguna tiene una profundidad media de 45 metros¹. Maloelap, en las Islas Marshall, constituye un ejemplo clásico de atolón en el sentido estrictamente geomorfológico de la palabra (figura 2). Los geomorfólogos subdividen también a los atolones según su situación. Los atolones oceánicos tienen una base localizada, por lo general de origen volcánico, a profundidades de no menos de 550 metros. Este tipo de atolones son muy comunes en la parte occidental del Océano Pacífico. Los atolones de plataforma se encuentran por lo general en la plataforma continental y suelen tener la base a menos de 550 metros de profundidad. Seringpatam y los Arrecifes Scott, situados frente a la costa noroeste de Australia, son ejemplos típicos de este tipo de atolones. Por último, los atolones combinados consisten en estructuras recientes que rodean a los restos de antiguos atolones. Las Islas Houtman Abrolhos, frente a la costa occidental de Australia, son atolones combinados.

17. El artículo 6 no se limita únicamente a los atolones en el sentido estrictamente científico del término, y contiene detalles que corresponden a definiciones más generales de un atolón, como por ejemplo: un arrecife en forma de anillo, que sirve o no sirve de base a una isla y que, rodeado de mar abierto, encierra una laguna. Hay que tener en cuenta, de todos modos, que el artículo 6 se aplica a los atolones únicamente si sirven de base a una isla. A continuación se describen algunos de los elementos mencionados.

Figura 2. Atolón Maloelap, en las Islas Marshall

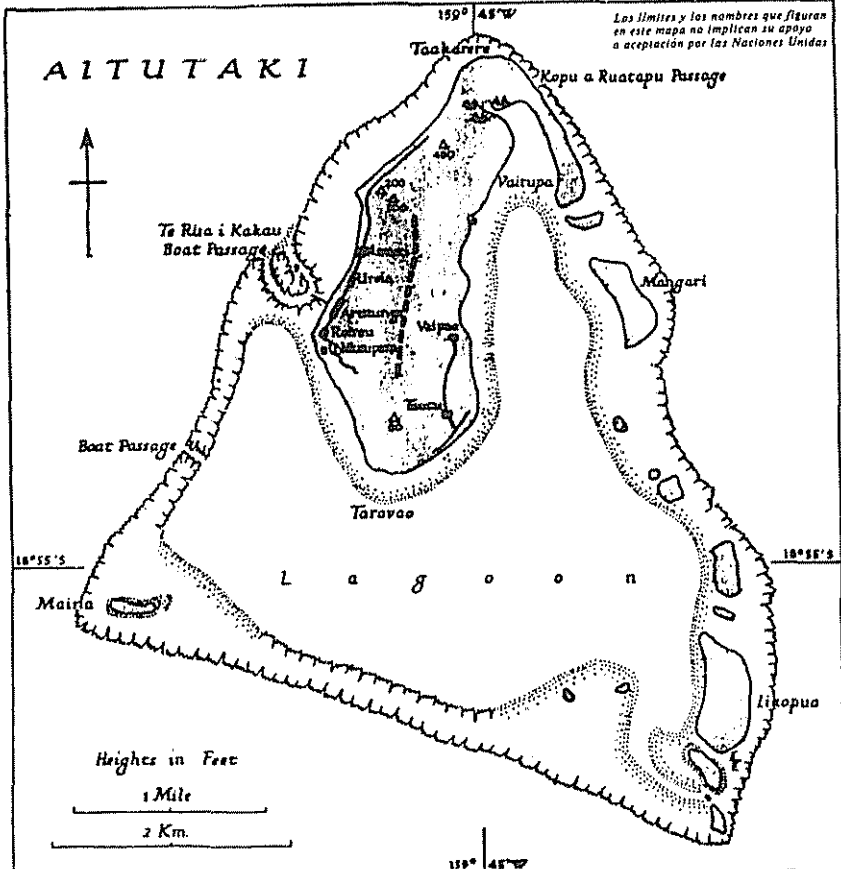


3529 2x IS)

FUENTE: *Pacific Islands*, vol. IV, Western Pacific, Geographical Handbook Series, British Crown Copyright Reproducción hecha con autorización del Contralor de la Stationery Office de Su Majestad la Reina

18. Las estructuras denominadas "cuasiatolones" consisten en islas de gradiente suave que están rodeadas por un arrecife circular; entre la isla y los arrecifes hay una laguna. Aitutaki en las Islas Cook (figura 3), y Truk en las Islas Carolinas (figura 4), constituyen "cuasi-

Figura 3. Aitutaki, en las Islas Cook



3529 3x (S)

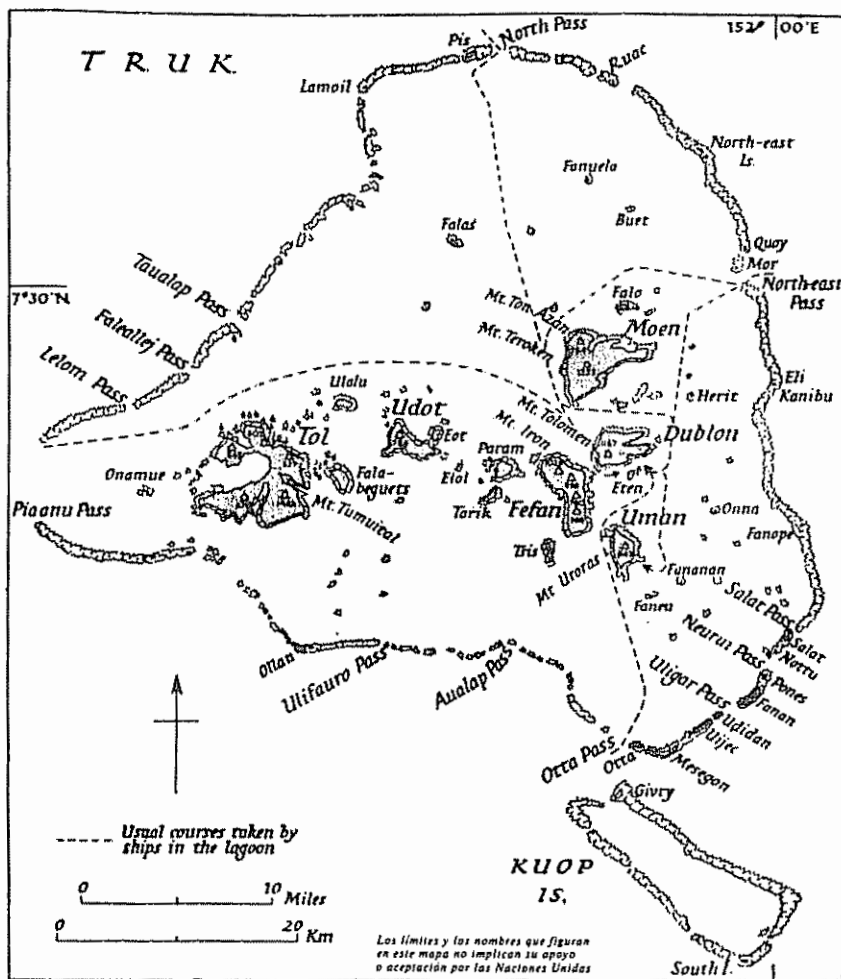
FUENTE: *Pacific Islands*, vol. II, Eastern Pacific, Geographical Handbook Series, British Crown Copyright. Reproducción hecha con autorización del Contralor de la Stationery Office de Su Majestad la Reina.

atolones". Aitutaki es una formación volcánica de gradiente suave cuya estructura la une con el arrecife circundante por el norte. Truk es una estructura formada por múltiples cimas de una extensa montaña volcánica sumergida.

19. Los arrecifes en forma de herradura pueden quedar cerrados y entonces se parecen a los atolones. Este tipo de accidente geográfico tiende a formarse en zonas en las que hay un oleaje casi constante. Los extremos de la herradura corresponden a la parte de sotavento del arrecife y pueden converger y unirse.

20. Se da el nombre "faro" a un arrecife pequeño, de forma oblonga o en forma de atolón, con una laguna de hasta 30 metros de profundidad, que forma parte del borde de una barrera de arrecifes o

Figura 4. Truk, en las Islas Carolinas



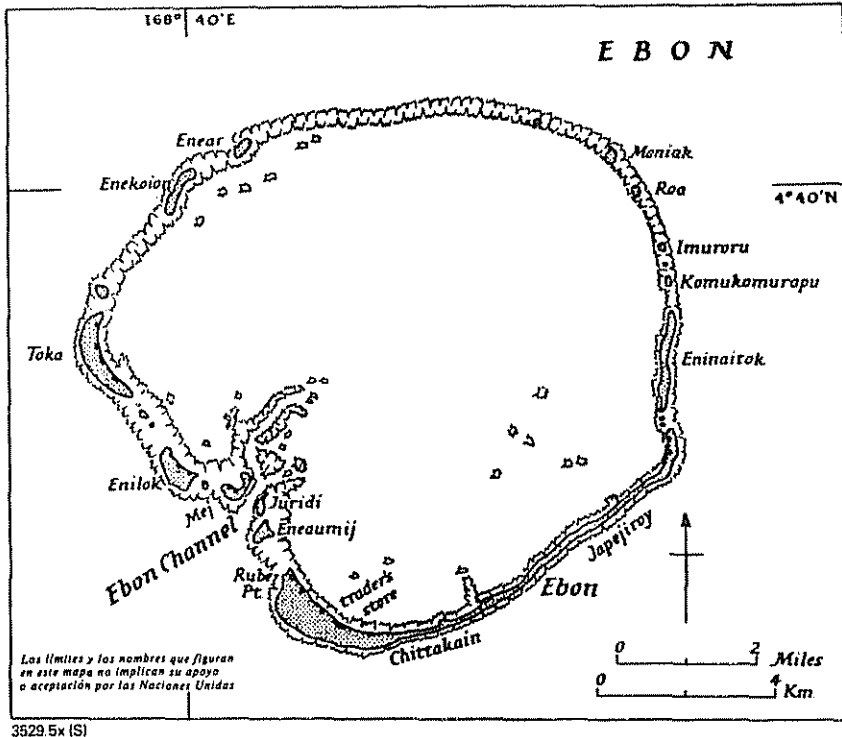
3529.4x (S)

FUENTE: *Pacific Islands*, vol. IV, Western Pacific. Geographical Handbook Series, British Crown Copyright. Reproducción hecha con autorización del Contralor de la Stationery Office de Su Majestad la Reina

de un atolón. No se sabe con seguridad si los faros representan una fase avanzada de una isla central en proceso de hundimiento o si son atolones cuyas lagunas han sufrido la acción de la sedimentación y del rellenamiento. Ebon en las Islas Marshall (figura 5) y Manihiki en las Islas Cook (figura 6) son faros.

21. La expresión "cadena de arrecifes" tiene también un significado estricto en geomorfología. Estos arrecifes se derivan de algún proceso biológico en el que intervienen los corales, las ostras y algunos

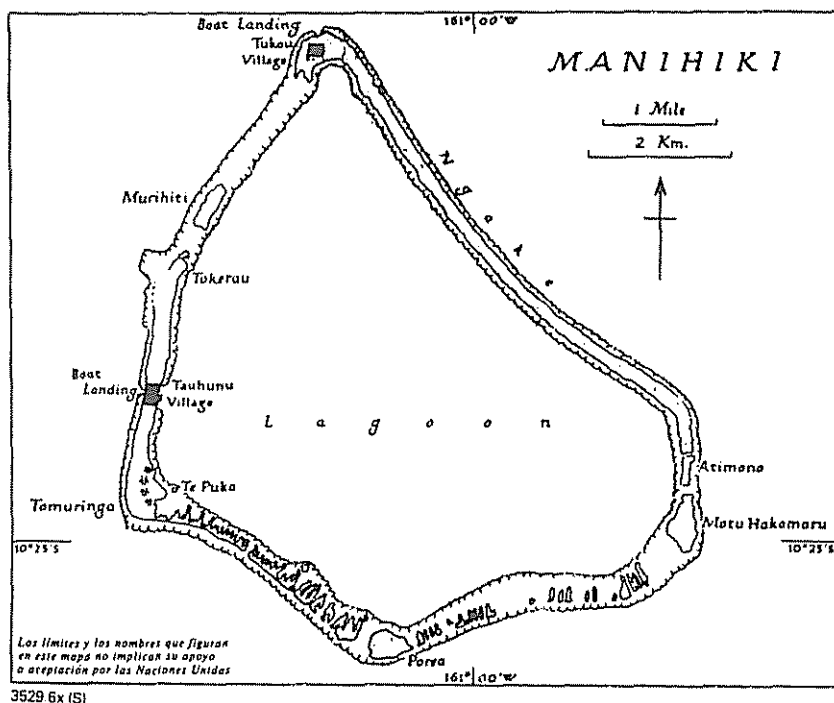
Figura 5. Ebon, en las Islas Marshall



FUENTE: *Pacific Islands*, vol. IV, Western Pacific, Geographical Handbook Series, British Crown Copyright. Reproducido con autorización del Contralor de la Stationery Office de Su Majestad la Reina.

gusanos que segregan materias calizas. Se distinguen por una plataforma rocosa que ha ido perdiendo altura como consecuencia de la erosión y que quizá haya quedado sumergida como resultado de la elevación del nivel del agua. La construcción de la estructura de la cadena de arrecifes se debe a los animales marinos; a continuación la sedimentación los rellena y consolida. Un ejemplo de cadena de arrecifes lo constituyen en el sentido geomorfológico estricto los arrecifes que abundan alrededor de Rarotonga en las Islas Cook. Estos arrecifes de coral, unidos entre sí, tienen una anchura que varía entre 50 y 450 metros. Si, como en este caso, el arrecife forma una línea continua que queda descubierta en bajamar y que es contigua a la línea de la costa, serán de aplicación las disposiciones del artículo 5. En algunos casos los arrecifes pueden quedar separados de la línea de bajamar de la isla por una estrecha laguna, y quizá haya pequeños canales que atraviesan los arrecifes.

Figura 6. Manihiki, en las Islas Cook



FUENTE: *Pacific Islands*, vol II. Eastern Pacific. Geographical Handbook Series, British Brown Copyright Reproducido con autorización del Contralor de la Stationery Office de Su Majestad la Reina.

22. Se denominan barreras de arrecifes o arrecifes en forma de barrera a los arrecifes que se han formado alrededor de una isla a cierta distancia de ella, creando así una laguna. Las Islas Wallis están rodeadas por una barrera de arrecifes encima de la cual hay algunas islas suficientemente grandes para albergar plantaciones (figura 7). Las islas rodeadas por barreras de arrecifes parecen cuasiatolones, aunque son distintas de ellos en términos técnicos ya que las islas no se hallan en proceso de hundimiento.

23. Puede darse por supuesto que la referencia a las cadenas o franjas de arrecifes en el artículo 6 puede aplicarse sin distinción a toda clase de arrecifes, incluso las barreras de arrecifes, que estén separados de la línea de bajamar de la isla y que forman una franja a lo largo de su litoral.

24. Un extremo que hay que destacar es que el artículo sólo permite utilizar como líneas de base a la línea de bajamar de los arrecifes indicada en las cartas. Los arrecifes, o las partes de arrecifes, que según

Por lo general, las aguas de laguna tienen un estrecho vínculo con la zona terrestre, suficiente para quedar sometidas al régimen de aguas interiores. Las lagunas tienen también algunas de las características de las bahías que tienen más de una boca; las aguas están rodeadas de tierra y casi seguramente responden al criterio del semicírculo que se enuncia en el artículo 10. Además, el párrafo 7 del artículo 47, que trata de los archipiélagos, permite considerar como tierra a dichas aguas cuando se calcule la razón agua: tierra. Por lo tanto cabe inferir que las aguas cerradas se pueden considerar como aguas interiores.

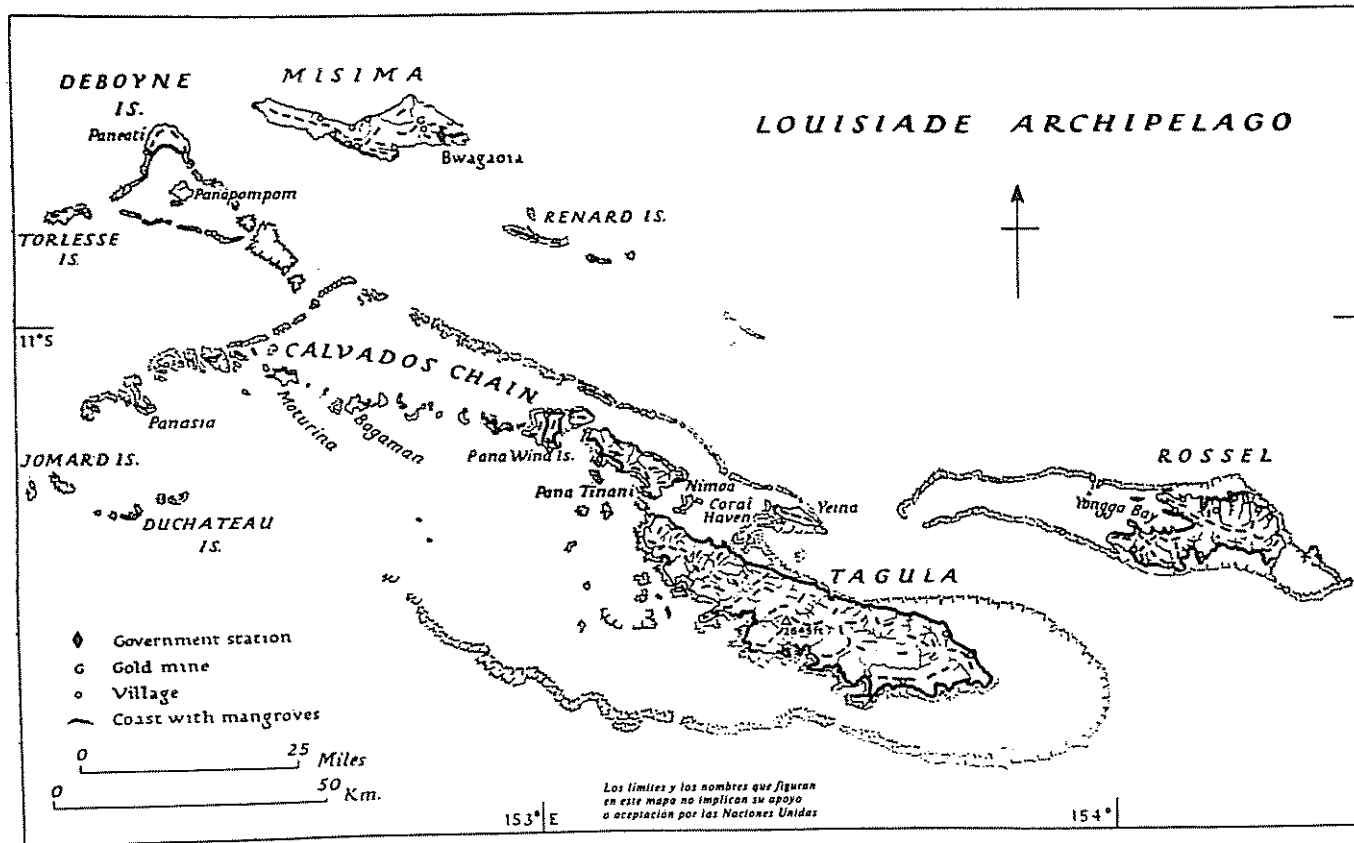
26. La mayor parte de los atolones poseen uno o más canales que atraviesan los arrecifes. Por ejemplo, Truk tiene doce canales que permiten el paso de embarcaciones (figura 4). Si las aguas de la laguna de los atolones han de considerarse como aguas interiores, entonces será necesario levantar líneas de cierre a través de los canales de entrada. Tokelau se ha ocupado de este problema. En el artículo 5 de la Ley de mares territoriales y zona económica exclusiva de Tokelau, de 23 de diciembre de 1977, la línea de base se describe de la siguiente manera: "La línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial será la línea de bajamar a lo largo del lado del arrecife que da al mar, excepto cuando haya una discontinuidad o un paso a través del arrecife o por encima de él, en cuyo caso la línea de base será una línea recta que una los puntos extremos de dicha discontinuidad o de dicho paso".

27. El problema de los canales a través de arrecifes se complica más en el caso de las franjas de arrecifes en las cuales el arrecife presenta discontinuidades que miden unas cuantas millas, o cuando el arrecife bordea solamente una parte de la isla. Un ejemplo de estos casos lo proporciona el Archipiélago de las Luisiadas, de Papua Nueva Guinea (figura 8)⁴. Al norte, al este y al sur de Taluga hay secciones del arrecife en las que sería aconsejable trazar la línea de base a lo largo de las líneas de bajamar del lado del mar, pero existe una discontinuidad de unas 23 millas en el arrecife, al este de las Islas Duchetau. La figura 9 muestra un caso hipotético basado en una realidad geográfica: se trata de una franja bien dibujada de arrecifes situada al norte y al oeste de las islas. En ambos casos hay extensas zonas de agua adyacentes a la isla que no quedan encerradas por la franja de arrecifes y que no pueden considerarse como aguas interiores. También en ambos casos resulta difícil encontrar un medio justificable para convertir en aguas interiores las aguas situadas entre la sección continua del arrecife y la costa.

28. Si una franja de arrecifes se extiende únicamente a lo largo de uno de los lados de una isla, el problema está en relacionar a la isla con el arrecife a fin de cerrar las aguas interiores. Quizás lo más razonable sea utilizar la línea más corta posible.

29. Por "signo apropiado" se entenderá el signo utilizado corrientemente en las cartas náuticas para señalar a los arrecifes.

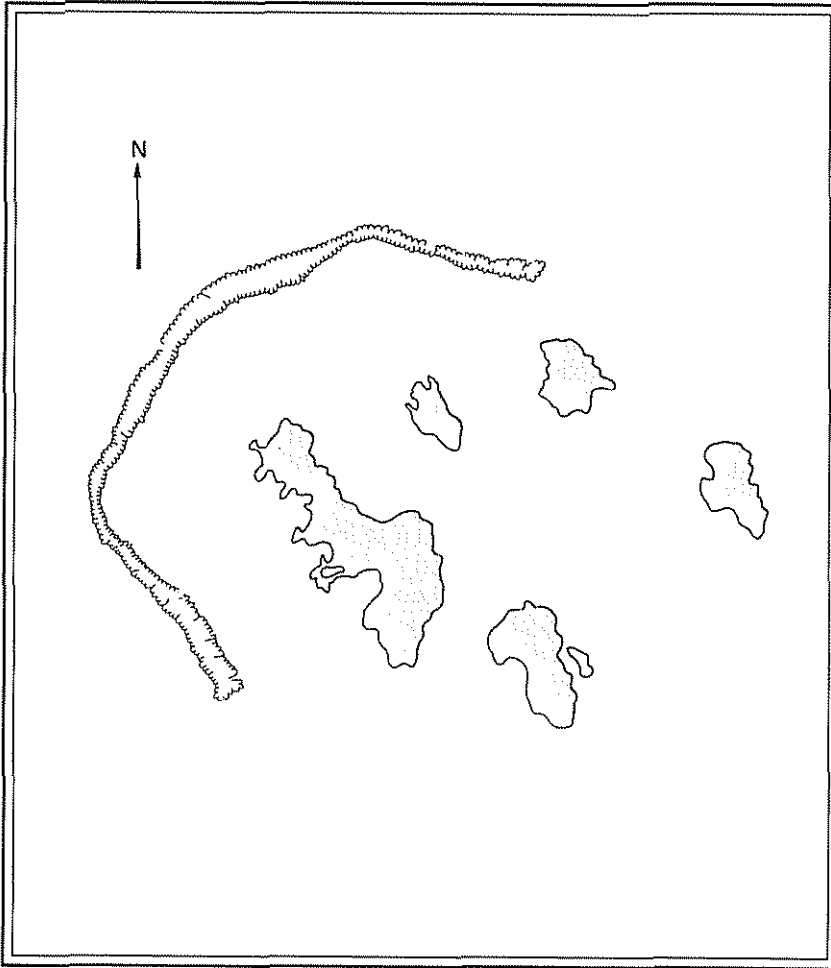
Figura 8. Archipiélago de las Luisiadas



3529.8x (S)

FUENTE: *Pacific Islands*, vol. IV, Western Pacific, Geographical Handbook Series, British Crown Copyright. Reproducido con la autorización del Contralor de la Stationery Office de Su Majestad la Reina.

Figura 9. Grupo hipotético



MAP NO. 3530.1 (S) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

C. ELEVACIONES EN BAJAMAR

Artículo 13. Elevaciones en bajamar

1. Una elevación que emerge en bajamar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación podrá ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial.

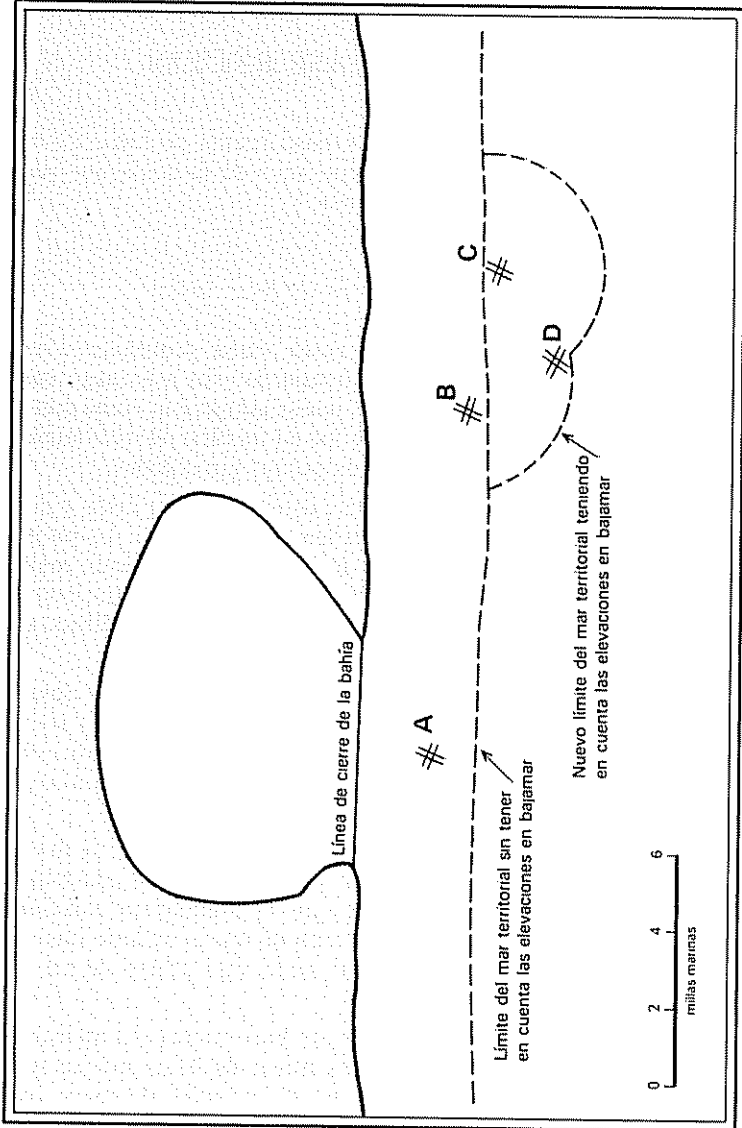
2. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que exceda de la anchura del mar territorial, no tendrá mar territorial propio.

30. Una elevación en bajamar es un accidente geográfico relacionado con las mareas y sólo es visible con mar tranquilo en determinadas fases de la marea, pero no en pleamar. Cuando hay un grupo de elevaciones en bajamar, las autoridades cartográficas suelen indicar que toda la zona emerge en bajamar, sin tener necesariamente que identificar a cada uno de los accidentes geográficos individuales que sobresalen del nivel de agua en la bajamar. Por esta razón a menudo hay que consultar las cartas de la zona que mayor escala tengan, ya que es más probable que diferencien los accidentes individuales y que permitan determinar qué elevaciones en bajamar se pueden utilizar para medir la anchura del mar territorial.

31. Está muy claro que las elevaciones en bajamar que pueden utilizarse como líneas de base son las que se hallan total o parcialmente a una distancia que no exceda de la anchura del mar territorial medido desde el continente o desde una isla.

32. La aplicación de esta norma se indica en la figura 10. En este diagrama hay cuatro elevaciones en bajamar, de las cuales dos únicamente se pueden utilizar para generar mares territoriales. La elevación B se halla íntegramente dentro de la anchura del mar territorial medido desde el continente, mientras que la elevación en bajamar C sólo queda parcialmente dentro de dicha zona. Tanto B como C pueden utilizarse como líneas de base. La elevación en bajamar D queda fuera de la anchura del mar territorial medido desde el continente y no puede utilizarse; el hecho de que se halle situada dentro del mar territorial medido desde B y C no tiene nada que ver. La elevación en bajamar A no puede utilizarse para reivindicar una zona adicional de mar territorial, ya que se halla fuera de la anchura del mar territorial medido desde el continente. El hecho de que se encuentre dentro del mar territorial medido desde las líneas de cierre de la bahía no hace que quede dentro del ámbito del artículo 13. Cabe indicar que hay una sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos que resuelve lo contrario⁵.

Figura 10. Elevaciones en bajamar (segun P. B. Beazley, 1978, pag. 25).



Capítulo II

LINEAS DE BASE RECTAS

33. Pueden trazarse líneas de base rectas en lugar de las líneas de base normal a lo largo de las secciones de la costa que reúnen las condiciones enunciadas en el artículo 7.

Artículo 7. Líneas de base rectas

1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

2. En los casos en que, por la existencia de un delta y otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con esta Convención.

3. El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

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

5. Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.

6. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

34. El artículo 7 repite casi literalmente el artículo 4 de la Convención de 1958, que se originó en la sentencia dictada por la Corte Internacional de Justicia en el Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas⁶. Se pueden trazar líneas de base rectas a lo largo de las costas que tengan profundas aberturas y escotaduras o en las que haya una franja de islas en su proximidad inmediata. Las líneas de base rectas deben trazarse de forma que cumplan requisitos relativos a la dirección general de la costa, su vinculación al dominio terrestre en el caso de las zonas marítimas que queden dentro de las líneas y vayan a quedar sometidas al régimen de aguas interiores, la utilización de elevaciones en bajamar y el acceso de otros países a sus zonas económicas exclusivas o al alta mar⁷.

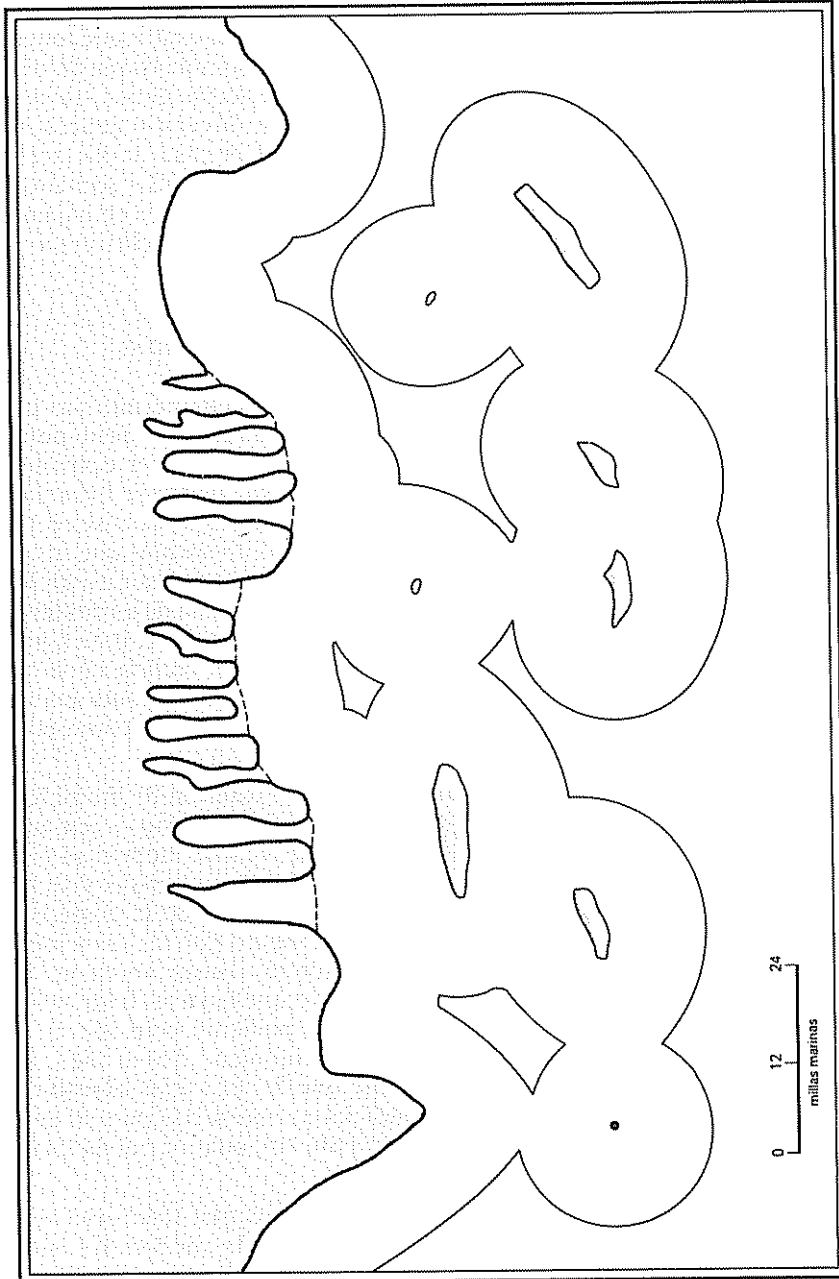
A. COSTAS QUE TIENEN ABERTURAS PROFUNDAS

35. Al determinar si existen las condiciones que permitirían utilizar líneas de base rectas es necesario respetar tanto el espíritu como la letra del primer párrafo del artículo 7. Es posible tener opiniones diferentes acerca de esta cuestión, pero la sugerencia que se formula a continuación parece razonable. El concepto de las líneas de base rectas tiene por finalidad evitar la aplicación meticulosa de normas que traten de las líneas de base normal y de las bocas de los ríos y bahías, en los casos en que su aplicación produciría una compleja pauta de mares territoriales. Un ejemplo hipotético de esto se da en la figura 11. Esta figura demuestra que la aplicación de los artículos 5 y 10 crearía enclaves y bolsas profundas de mares no territoriales. Semejante pauta podría crear dificultades considerables tanto para la observancia como para la vigilancia del régimen apropiado.

36. Podría construirse un modelo de una extensión de litoral formado por una costa suave y sin aberturas a un extremo y por una costa con profundas aberturas al otro extremo. Si este modelo se presentara entonces a algunos geógrafos, agrimensores y juristas y se les pidiera que marcaran el punto que separase la parte de la costa con profundas aberturas de la otra parte, es casi seguro que los mencionados expertos elegirían varios puntos diferentes. Hasta ahora no ha conseguido elaborarse ningún criterio objetivo que haya recibido aceptación general y gracias al cual los expertos pudieran coincidir en la identificación de las costas con aberturas profundas. Ahora bien, en general se está de acuerdo en que tiene que haber varias aberturas, cada una de las cuales cumpla las condiciones necesarias para la definición jurídica de una bahía (véase el artículo 10), aunque pueda haber también otras aberturas menos profundas.

37. El grado de complejidad de la pauta del mar territorial será cada vez menor a medida que vaya aumentando la anchura reivindicada del mar territorial. Por ejemplo, algunas de las pautas complicadísimas que existen actualmente en la Gran Barrera de Arrecifes de Australia desaparecerían por completo si Australia decidiera aumentar

Figura 11. Pauta compieja de aguas territoriales producida por trazado de la línea de base normal y de la línea de cierre de la bahía



la anchura de su mar territorial de 3 a 12 millas náuticas, pero dicho aumento no eliminaría por completo todos los problemas.

38. La selección razonable de un sistema de líneas de base rectas quizá permita eliminar enclaves y bolsas profundas de mares no territoriales que podrían llegar a ser una fuente de discordias, sin con ello alejar demasiado de la costa los límites exteriores de los mares territoriales (figura 12).

39. La esencia del artículo 7, por lo que se refiere a las costas recortadas y a las islas emergentes, quedará preservada si se trazan líneas de base rectas cuando la línea de base normal y las líneas de cierre de bahías y ríos producirían una pauta compleja de mares territoriales y cuando dichas complejidades puedan eliminarse mediante la utilización de un sistema de líneas de base rectas. La finalidad de las líneas de base de rectas no es extender indebidamente el mar territorial.

40. La expresión "profundas aberturas" se puede utilizar en sentido absoluto o en sentido relativo. Por ejemplo, en sentido absoluto una abertura estrecha que mida cuatro millas náuticas en un territorio terrestre relativamente grande quizá no merezca que se la describa como profunda, pero en una isla que sólo tenga ocho millas de anchura una abertura de dicha longitud puede cortar casi la mitad de la isla.

B. FRANJA DE ISLAS

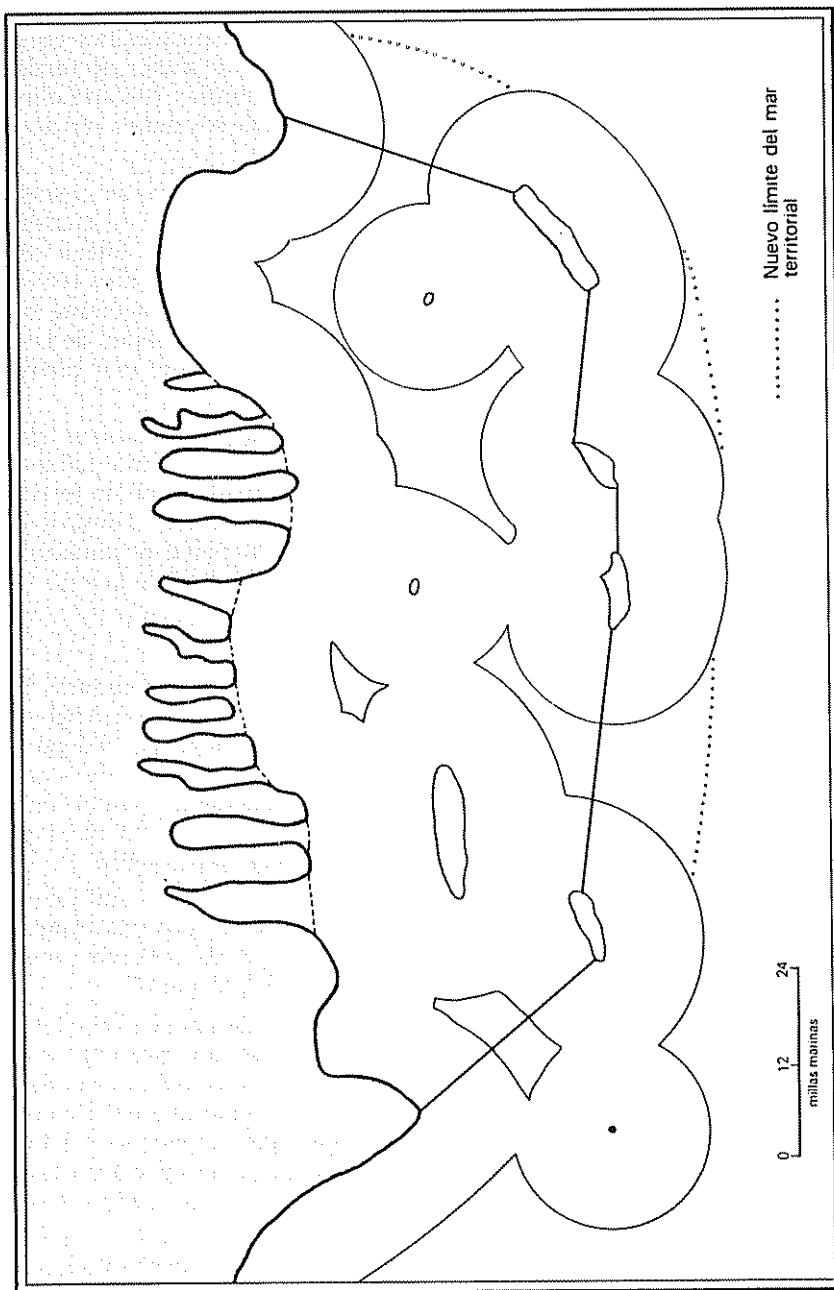
41. Aunque la expresión "profundas aberturas y escotaduras" pasó intacta de la sentencia dictada en el Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas de 1951 a la Convención de las Naciones Unidas de 1982 por conducto de la Convención de 1958, la expresión "una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata" parece ser una ampliación de la expresión utilizada en dicha sentencia: "o cuando la costa esté bordeada por un archipiélago como el 'skjaergaard'".

42. No existe ningún criterio objetivo y de identificación uniforme que permita identificar cuáles son las islas que constituyen una franja en la proximidad inmediata de la costa. En este caso concreto, los Estados deberían guiarse por el espíritu general del artículo 7.

43. Hay aún algunos puntos que deben considerarse en relación con el concepto de franja y con la interpretación de la expresión "en su proximidad inmediata". Es evidente que tiene que haber más de una isla en la franja, pero es difícil especificar si tiene que existir un número mínimo de islas. Como la franja tiene que extenderse "a lo largo de la costa" esta disposición, por lo tanto, no se aplicará a las islas situadas unas después de otras como escalones en sentido perpendicular a la costa (figura 13).

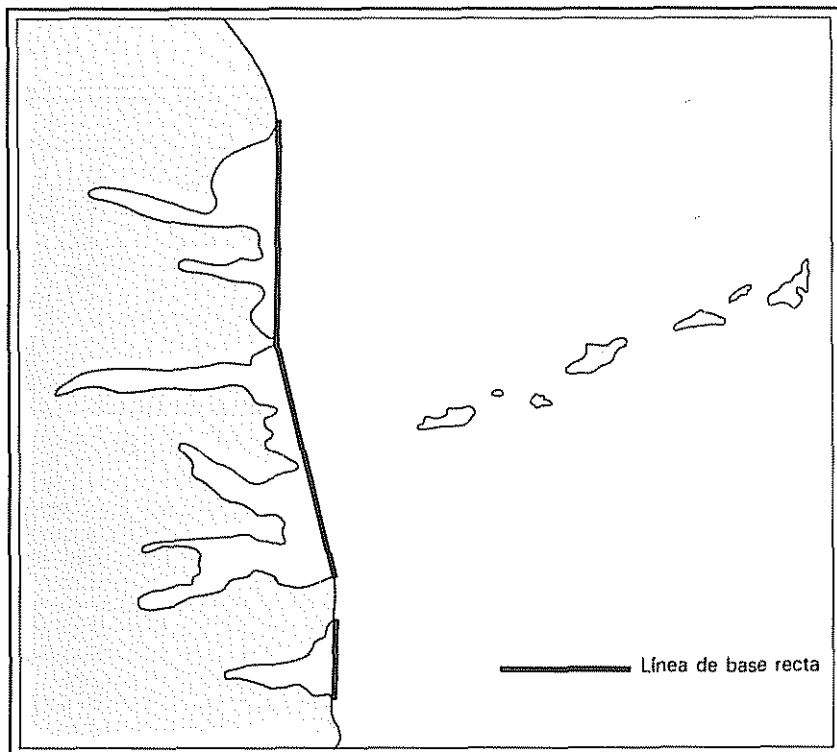
44. En general hay dos situaciones en las que es probable que exista una franja de islas. La primera, que está estrechamente relacionada con la sentencia dictada en el Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas, de 1951, es cuando las islas parecen formar una unidad con el

Figura 12. Papel de las líneas de base rectas en la simplificación de la delimitación del mar territorial



MAP NO. 3530.4 (SI) UNITED NATIONS
JANUARY 1988

Figura 13. Cadena de islas que se extienden perpendicularmente a la costa



MAP NO. 3530.5 (S) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

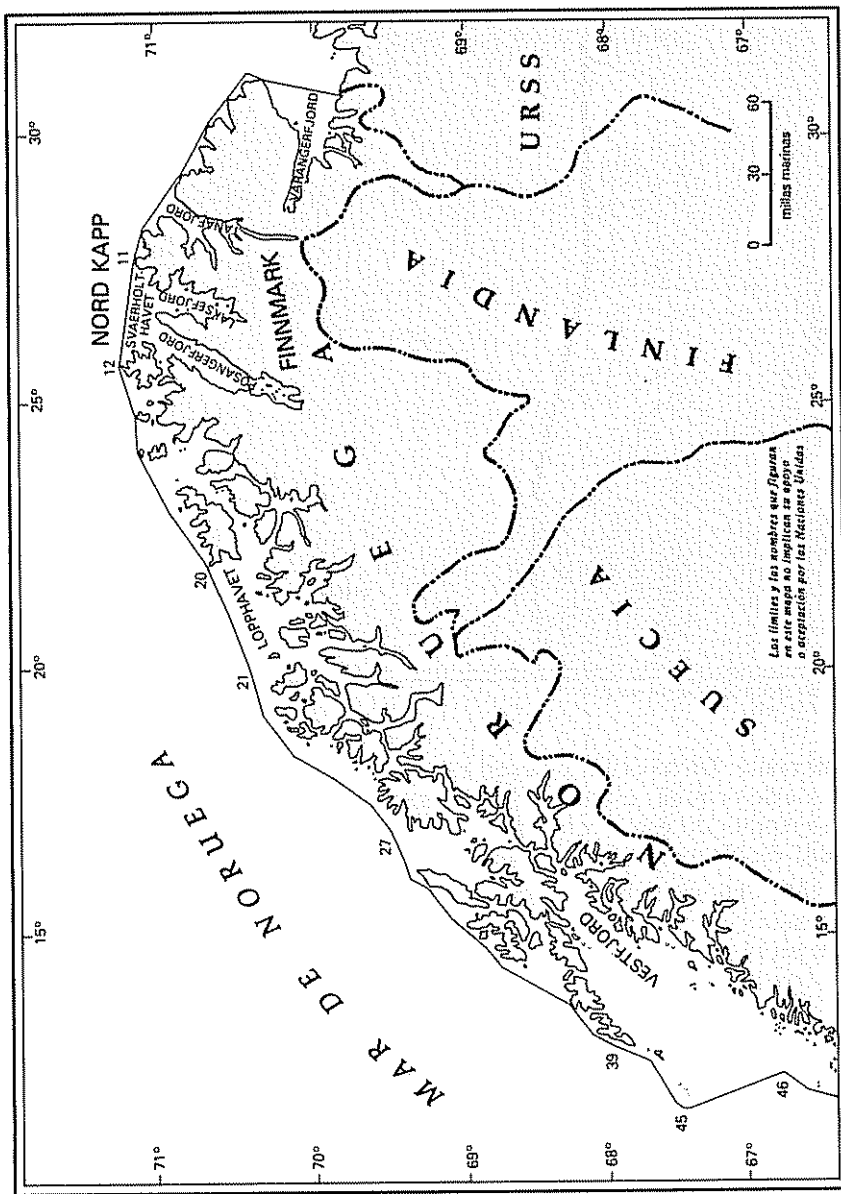
continente. Dichas islas parecen esparcirse a partir de la costa y en los mapas de pequeña escala parecen ser una prolongación del continente. Un ejemplo de este accidente lo proporcionan muchos de los *skjaer-gaard* de Noruega septentrional (figura 14).

45. La segunda situación se da cuando las islas que están a cierta distancia de la costa forman una especie de pantalla que esconde una gran proporción de la costa vista desde el mar. Por ejemplo, las islas a lo largo de la costa de Yugoslavia desde Pula hasta Sibenik son ejemplos de islas alargadas que enmascaran la costa y forman una franja. Sin embargo, la costa puede quedar enmascarada por una multitud de pequeñas islas cuyo número justifica que se las considere como franja de islas. Las numerosísimas islas denominadas Archipiélago de la Recherche, frente a la costa de Australia occidental, constituyen un buen ejemplo de franja de islas pequeñas.

C. PROXIMIDAD INMEDIATA

46. La expresión descriptiva "en su (de la costa) proximidad inmediata" es un concepto de claro significado pero para el cual no

Figura 14. Costa del norte de Noruega



MAP NO. 3530.6 (S) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

existe ningún criterio absoluto. Aunque una franja de islas situadas a tres millas marinas de la costa se puede considerar que está en su proximidad inmediata, una franja de islas que diste 100 millas marinas de la costa no se puede considerar que lo esté. Hay acuerdo general en que con un mar territorial de 12 millas, una distancia de 24 millas respondería a las condiciones estipuladas. La distancia que se ha propuesto en las obras sobre esta materia es en general de 48 millas⁸ que se pueden rebasar en determinadas circunstancias, pero esta cifra no recibe necesariamente el acuerdo de todos. (Hay que tener en cuenta, naturalmente, si las aguas encerradas están sometidas al régimen de las aguas interiores; esta cuestión se examina más adelante). Es importante darse cuenta de que este concepto se aplica al borde interno de la franja de islas, ya que la franja propiamente dicha puede ser de considerable anchura.

D. CARACTERÍSTICAS DE LAS LÍNEAS DE BASE RECTAS

47. Una vez establecidas las dos circunstancias básicas que pueden justificar la utilización de líneas de base rectas, el artículo 7 prescribe a continuación las normas que se aplicarán a casos particulares o que hay que respetar cuando se trazan las líneas de base.

Deltas

48. El párrafo 2 del artículo 7 se refiere a los deltas. Hay tres puntos que cabe tener en cuenta. En primer lugar, este párrafo está subordinado al párrafo 1 y no representa una alternativa para dicho párrafo. En otras palabras, para que el párrafo 2 se aplique a la línea de costa del delta tiene que cumplir las condiciones que se fijan en el párrafo 1^o. En segundo lugar, el párrafo 2 del artículo se refiere a "un delta y ... otros accidentes naturales" de forma que para que este párrafo sea de aplicación es preciso que haya un delta. En tercer lugar, la línea de costa tiene que ser "muy inestable".

49. Las disposiciones de este párrafo aparecieron por vez primera en la Convención de 1982. Los Estados pueden trazar líneas de base rectas en torno a la línea de bajamar de un delta si la línea de costa pertinente es muy inestable, y no quedan obligados a modificar los puntos de base cada vez que, más adelante, se haga un cambio cartográfico. Los términos del artículo 7 hacen suponer que los puntos de base serán modificados con el tiempo por el Estado ribereño de conformidad con la Convención. Esto tendrá lugar lógicamente cuando se sepa con claridad si la línea de bajamar ha avanzado o se ha retirado significante y permanentemente con relación a las posiciones utilizadas en un principio.

50. Se puede averiguar algo acerca del tipo de condiciones en que pensaban los autores de este artículo cuando se sabe que se redactó teniendo presente el caso específico del delta del Río Ganges/Brahmaputra. Se trata del mayor delta del mundo, abarca unos 60 000 kiló-

metros cuadrados y más de la mitad de la superficie queda inundada por las aguas de pleamar. Los monzones y las tormentas pueden originar cambios sumamente rápidos, haciendo desaparecer islas, modificando el curso de los canales, y formando nuevas islas en un cortísimo periodo de tiempo. Es evidente que estas condiciones sirven de base para tratar de lo que se puede considerar como línea de costa muy inestable. Hay que tener presente que dichas modificaciones no representan necesariamente un avance o un retiro general de la línea de costa. En el caso del delta del Ganges, la extensión general del lado del mar de gran parte de la línea de costa es relativamente estable.

Situación de los puntos de base

51. La segunda norma trata de la utilización de puntos apropiados para definir el sistema de líneas de base rectas, y se hace referencia particular a la posibilidad de utilizar elevaciones en bajamar. Hay que localizar puntos apropiados en el territorio del Estado que traza las líneas de base, puntos que deben estar situados en la línea de bajamar o por encima de la línea de bajamar registrada en las cartas¹⁰ y utilizada en otras partes de la costa como línea de base normal. Además, el sistema de líneas de base rectas tiene que quedar cerrado. Esto significa que tanto si las líneas de base se trazan a lo largo de la costa de una isla o en el continente, el sistema tiene que comenzar y acabar en la línea de bajamar o por encima de dicha línea¹¹ y, si se trazan líneas de base rectas para conectar una franja de islas con el continente o con una isla grande, entonces todos los puntos de base intermedios tienen que estar situados en la línea de bajamar o por encima de dicha línea. En consecuencia, las aguas interiores que darían las líneas de base rectas tienen que estar totalmente rodeadas por una combinación de segmentos de líneas de base rectas, y de islas cuando proceda, así como de la línea de costa a la que esté adscrito el sistema de líneas de base rectas (véase el artículo 14).

Elevaciones en bajamar

52. Sólo hay dos circunstancias en las que se pueden utilizar elevaciones en bajamar para situar puntos que definan un sistema de líneas de base rectas (párrafo 4 del artículo 7). La primera se da cuando la elevación en bajamar queda por debajo de un faro o de una instalación análoga. Parece haber poca ambigüedad en cuanto a esta disposición. Una elevación en bajamar es un concepto que está claramente definido en el artículo 13, y un faro es algo inconfundible. Las instalaciones análogas a un faro pueden revestir dos formas: o bien pueden ser torres y edificios que se asemejan a un faro pero que no sirven para ninguna finalidad que esté relacionada específicamente con la navegación, o bien la analogía puede relacionarse con la función de faros que tienen, que consiste en avisar a los navegadores de la existencia de un peligro y ayudarles a determinar su posición. Estos aparatos pueden ser cuernos de niebla, balizas y reflectores de radar, por ejemplo, aunque cabe suponer que este tipo de aparatos deben ser claramente visibles en todas las fases de las mareas.

53. La segunda circunstancia permite que las elevaciones en bajamar sean utilizadas para la construcción de líneas de base rectas si su utilización para dicha finalidad ha obtenido el reconocimiento general. Esta estipulación es de particular interés para Noruega, que ha utilizado elevaciones en bajamar sin ninguna estructura sobre ellas como puntos de base para trazar las líneas de base rectas que había aceptado la Corte Internacional de Justicia¹².

Dirección general

54. Lo prescrito en el párrafo 3 del artículo 7 exige que las líneas de base rectas no se aparten apreciablemente de la dirección general de la costa. Este concepto apareció en la sentencia sobre el Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas de 1951, pero también se tomó nota de que el concepto "carece de toda precisión matemática". Se ha procurado dar más precisión a ese concepto mediante un análisis del sistema de líneas de base de Noruega. Se pudo demostrar que, con la única excepción de Vest fjord, las líneas rectas no se apartaban de la dirección general de la costa en más de unos 15 grados. Como regla general se ha sugerido un máximo de 20 grados¹³. Ahora bien, también hay que tener en cuenta que la franja de islas en su conjunto puede muy bien discurrir paralela a la costa, pero que la configuración geográfica sea tal que las líneas que vinculen dicha configuración a la costa formen un ángulo mayor de 20 grados.

55. Aparte de la falta de desviaciones exactas que puedan utilizarse para demostrar lo correcto de cualquier línea de base recta, una de las dificultades preliminares consiste en ponerse de acuerdo sobre la dirección general de la costa. El juicio del Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas declara que, excepto en caso de abuso manifiesto, no sería satisfactorio examinar únicamente un sector o guiarse por las impresiones obtenidas del examen de cartas a gran escala. De todos modos, tampoco puede suponerse que no haya cierto límite a la extensión de las líneas de costa que haya de considerar cuando se estudie una línea de costa determinada. Quizá deba vincularse dicha línea con la línea de costa, pero no necesariamente de la misma manera que, por ejemplo, la longitud máxima de la línea de base que cabe considerar como aceptable¹⁴.

56. Por último, cabe destacar que este requisito no trata en absoluto de la distancia que existe entre el continente y la línea de base recta; trata únicamente de la congruencia de dos medidas separadas.

Régimen de las aguas interiores

57. El problema de la distancia entre las líneas de base y el continente es el tema de la norma que se estipula en el párrafo 3 del artículo 7, según el cual las zonas de mar situadas del lado de tierra de la línea de base recta "han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores". También esta frase se ha tomado del juicio relativo al Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas, de 1951. Los jueces vincularon este concepto

a la base de la determinación de las normas referentes a bahías. También hicieron observar que el concepto debía aplicarse con liberalidad en el caso de costas como las de Noruega. Por desgracia, no ha sido posible elaborar un concepto matemático que justifique la aplicación de la mencionada norma. El espíritu de la norma es evidentemente que las aguas interiores tienen que estar en proximidad razonablemente estrecha de la tierra representada por islas o promontorios. Suecia, en una declaración formulada en la Comisión de Derecho Internacional, expresó la opinión de que el criterio del vínculo suficiente y estrecho significa que "... las aguas en cuestión están de tal modo rodeadas de tierra, de la misma manera que las islas situadas a lo largo de la costa, que parece natural asimilarlas a las que son del dominio terrestre"¹⁵.

Disposiciones varias

58. El párrafo 5 del artículo 7 permite tener en cuenta en determinadas circunstancias a los "intereses económicos" propios de la región de que se trate. Estos intereses económicos no son una justificación para trazar líneas de base rectas cuando no hay costas profundamente abiertas o franjas de islas; sólo se pueden utilizar para determinar la alineación de las partes del sistema de líneas de base en los casos en que una o las dos condiciones mencionadas se han cumplido.

59. Comoquiera que la "importancia" es un término relativo que puede aplicarse a una región o a una pequeña comunidad costera, no es probable que el análisis de dicho término aclare la situación. Los intereses económicos de pesca a lo largo de la costa noruega que motivaron esta intervención de la Corte Internacional de Justicia han existido desde hace siglos. Sin embargo, un "uso prolongado" no requiere necesariamente tan prolongada escala de tiempo.

60. El párrafo 6 del artículo 7 es claro y conciso. Los Estados ribereños no pueden trazar líneas de base recta que aislen el mar territorial de otro Estado vecino respecto de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Un ejemplo de país que ha respetado cuidadosamente este requisito lo da Francia. Las líneas de base de Francia establecidas por decreto del 19 de octubre de 1967 dejan a Mónaco un acceso sin restricciones a las zonas oceánicas mar afuera.

Capítulo III

APLICACIONES LOCALES ESPECIALES

61. Esta sección trata de la delimitación del mar territorial en la proximidad de las bocas de ríos, bahías, puertos y radas.

A. DESEMBOCADURA DE LOS RÍOS

Artículo 9. Desembocadura de los ríos

Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar de sus orillas.

62. Este corto artículo contiene dos puntos que son dignos de comentario. En primer lugar, se plantea el concepto de río que desemboca directamente en el mar. El texto francés auténtico difiere del texto inglés auténtico, pues dice lo siguiente: "si un fleuve se jette dans la mer sans former estuaire" (Si un río desemboca en el mar sin formar un estuario ..., traducción oficiosa). El término "directamente" se puede interpretar a la luz del texto francés, que muestra claramente que no se ha formado un estuario. El artículo 9 del texto francés es una copia del artículo 13 de la Convención de 1958. Además, la Comisión de Derecho Internacional en su reunión de 1956, basándose en los trabajos de la Conferencia de La Haya de 1930, elaboró un artículo de dos párrafos que trataba de las desembocaduras de los ríos; el segundo de dichos párrafos indicaba que si un río formaba un estuario, entonces caería dentro del ámbito de las disposiciones referentes a las bahías¹⁶. Por lo tanto, el término "directamente" puede interpretarse en el sentido de que significa "sin formar un estuario". Ahora bien, cabe destacar también que los estuarios son parte de los ríos y que en esta era actual, caracterizada por la elevación de los niveles del mar, hay muy pocos ríos que no tengan estuarios.

63. En segundo lugar, el artículo 9 no proporciona ninguna orientación acerca de la selección de los puntos de base de la línea de cierre, excepto el requisito de que tienen que estar en la línea de bajamar de las orillas del río. Aunque se hace referencia a "la desembocadura" del río, se trata de una zona que en algunos casos puede resultar difícil definir, por ejemplo cuando se trate de una costa baja con gran diferencial de mareas. No existe ninguna respuesta precisa que pueda aplicarse a todos los tipos de desembocaduras de ríos, y esto explica probablemente el carácter general del texto del artículo 9.

64. Las líneas de cierre de los ríos deben indicarse en las cartas, o si no deben enumerarse las coordenadas de los extremos de las líneas (véase el artículo 16). El artículo 9 se aplica tanto si los ríos de que se trate se hallan dentro del territorio de un país como si los comparten dos o más países. Tampoco hay restricción alguna acerca de la longitud de la línea que cierre el río. A esos dos respectos el artículo que trata de las bahías es mucho más restrictivo.

B. BAHÍAS

Artículo 10. Bahías

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

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

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

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

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

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

65. Es dudoso que ningún otro tema relativo a los límites marítimos haya inspirado más comentarios escritos que el artículo 10¹⁷. Algunos de los análisis más detallados de las normas referentes a las bahías jurídicas han tenido lugar durante casos tratados por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos¹⁸.

66. El primero y el último párrafos del artículo 10 nombran tres clases de bahías que no están abarcadas por la normativa presente. En primer lugar, las bahías cuyas costas pertenecen a más de un Estado quedan excluidas. En segundo lugar, las bahías históricas no quedan abarcadas por estas disposiciones y, por último, las bahías convertidas en aguas interiores por la aplicación de líneas de base rectas con arreglo al artículo 7 tampoco quedan sometidas a lo dispuesto en el artículo 10.

67. El segundo párrafo proporciona una descripción subjetiva y un criterio objetivo que permiten identificar a las bahías jurídicas. La descripción subjetiva emplea cuatro frases que se pueden dividir en dos parejas de dos frases cada una. Las expresiones "toda escotadura bien determinada" y "constituye algo más que una simple inflexión de ésta (la costa)" expresan el mismo mensaje. Se supone que en su desembocadura, el litoral de la bahía acusará un marcado cambio de dirección en comparación con la dirección general de la costa. De igual manera, las referencias a "penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca" y "aguas cercadas por la costa" describen una configuración en la cual la bahía está rodeada de tierra por todas partes menos por una. Incluso con el uso de estas frases tan útiles, existe de hecho una gama de configuraciones, que van desde una simple inflexión de la costa hasta una escotadura bien determinada, lo que promoverá el debate entre los expertos acerca de si una escotadura dada constituye una bahía jurídica o no. Para evitar esta dificultad, se ha añadido el criterio objetivo del semicírculo. Aunque, como en la figura 15, la superficie de la bahía pueda compararse cartográficamente con un semicírculo, no hay necesidad de hacerlo. El que tenga o no tenga forma de semicírculo carece de importancia para la aplicación de este criterio; lo que es importante es la superficie real de un semicírculo.

68. El tercer párrafo trata de los problemas técnicos que plantea la comparación de la superficie de la bahía con la superficie del semicírculo apropiado. Es evidente que el diámetro del semicírculo equivale a la anchura de la desembocadura o, si hay islas cerca de las desembocaduras, a las anchuras combinadas de las diversas desembocaduras. Además, está muy claro que la superficie de agua de la bahía se supone que incluye a las islas situadas dentro de la bahía.

69. La definición de la superficie de la bahía que va a medirse contiene dos incertidumbres. En primer lugar, no se sabe con claridad cómo identificar los puntos naturales de entrada de una bahía. Algunas bahías poseerán varios puntos que podrán utilizarse, otras no tendrán más que un punto natural de entrada, y otras quizá posean entradas de curva tan suave que será difícil distinguir un punto determinado (figura 16). Se han propuesto una diversidad de criterios para identificar con objetividad los puntos naturales de entrada. Para algunos es posible que estos criterios resulten útiles; otros quizás prefieran utilizar criterios diferentes. El artículo 10 no dice nada concreto sobre el particular.

Figura 15. Normas para el cierre de las bahías jurídicas

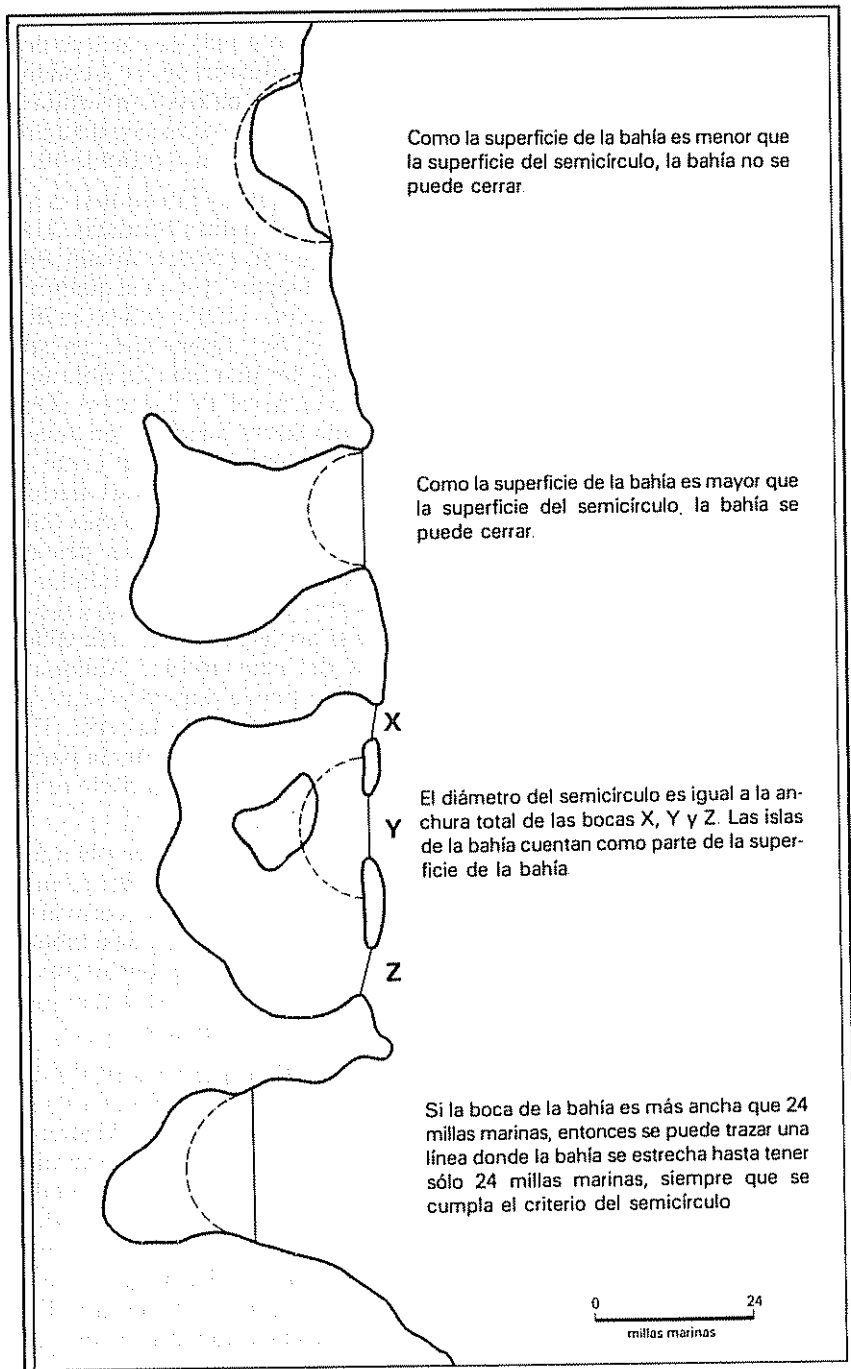
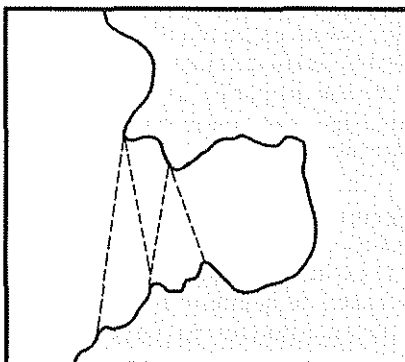
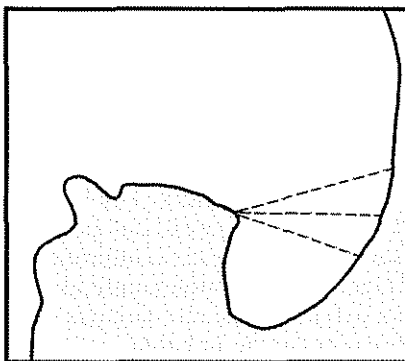


Figura 16. Problemas que plantea la determinación del punto natural de entrada a una bahía

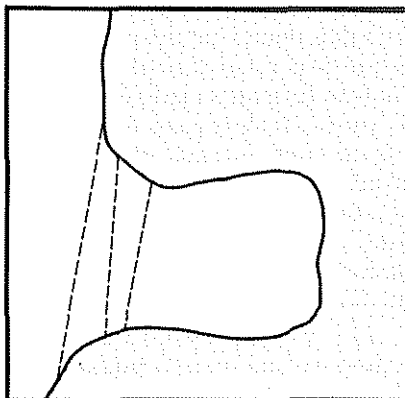
A. Múltiples puntos de entrada.



B. Sólo un punto de entrada.



C. Puntos de entrada indefinidos



0 12
millas marinas

MAP NO. 3530.8 (S) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

70. La segunda incertidumbre se debe a que la superficie de la bahía se considera que está rodeada por la línea de bajamar alrededor de la costa de la escotadura y por una línea recta que une los puntos naturales de entrada. La línea de bajamar quedará interrumpida en las bocas de los ríos que desemboquen en la bahía, y puede

muy bien alegarse que deberían trazarse líneas rectas a través de las desembocaduras de los ríos a fin de unir las líneas de bajamar. Ahora bien, si la boca de un río es ancha y las mareas penetran por ella, entonces puede alegarse que la línea trazada a través del río debe estar a cierta distancia río arriba de la desembocadura. Esto sólo planteará un problema si la superficie de la bahía es muy parecida a la superficie del semicírculo y si se está procurando atribuir la mayor superficie posible a la bahía.

71. En los casos jurídicos antes mencionados se han formulado sugerencias en el sentido de que las aguas consideradas como subsidiarias de la bahía deben quedar excluidas de la medición de la superficie de la bahía (figura 17). Si el litoral de dichas zonas forma parte de la marca de bajamar y es parte asimismo de la penetración del mar en la tierra, entonces no parece haber razón alguna para no contarlo como parte de la superficie de la bahía¹⁹.

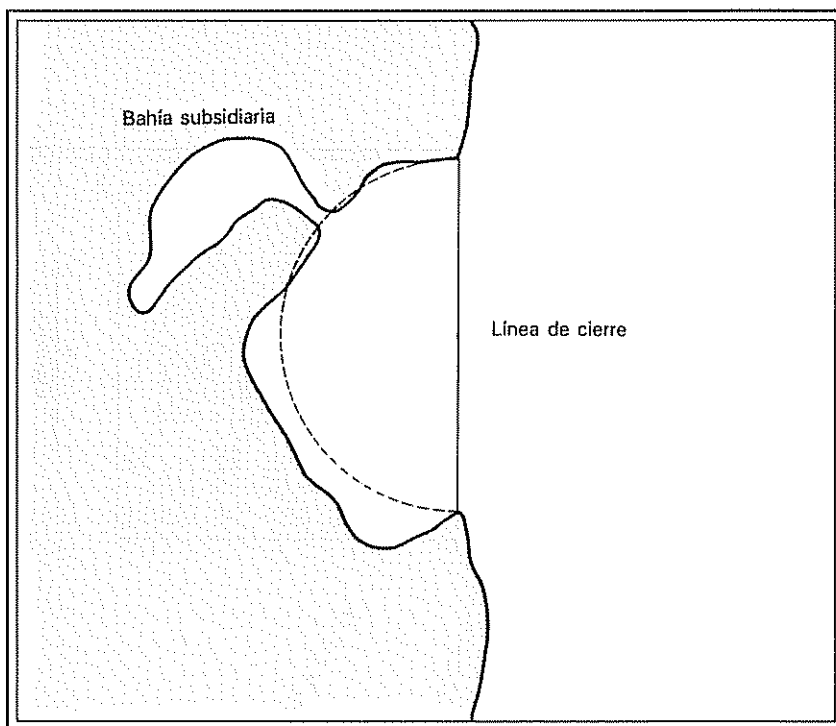
72. Pueden surgir algunas dificultades acerca de la línea de acción adecuada que ha de seguirse si las islas que forman diferentes bocas se hallan del lado del mar de la línea directa que une los dos puntos naturales de entrada o si alguna de las bocas creadas por las islas no son navegables. Sin embargo, el artículo 10 no dice que las islas deban hallarse en la boca de la bahía; basta con que su existencia cree más de una desembocadura. Por lo tanto, las islas pueden hallarse del lado del mar de la línea directa entre los puntos naturales de entrada y, a pesar de ello, quedar comprendidas en el ámbito del artículo 10. En dichos casos es simplemente una cuestión de juicio el decidir si dichas islas están demasiado alejadas mar afuera como para considerar que forman bocas de la bahía.

73. La Convención no trata de si un punto natural de entrada de una bahía puede hallarse en una isla. Sin embargo, hay situaciones en las que islas relativamente grandes se extienden a un lado de una bahía o incluso forman un lado de una bahía, como, por ejemplo, Long Island en Nueva York (figura 18). En tales casos quizás se justifique el utilizar un punto situado en la isla como uno de los puntos naturales de entrada²⁰. Sin embargo, no por eso dejará de ser necesario cerrar la línea de base mediante el trazado de una línea que una la isla con la costa. Evidentemente, puede alegarse que en tales casos la bahía tendrá dos bocas, incluso si una de ellas no es navegable. El párrafo 3 del artículo 10 no se ocupa de la navegabilidad de las entradas a las bahías.

74. Los párrafos 4 y 5 del artículo 10 especifican que la longitud máxima de una línea o líneas de cierre será de 24 millas marinas. Si la boca de la bahía excede de dicha distancia, la línea de cierre puede trazarse en cualquier lugar de la bahía de forma que encierre la mayor superficie de agua posible (figura 15).

75. El artículo 16 requiere que los Estados ribereños den la debida publicidad a la situación de las líneas de cierre para bahías y que depositen ejemplares de las cartas y listas de coordenadas geográficas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Figura 17. Ejemplo de bahía subsidiaria



MAP NO. 3530.9 (SI) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

C. PUERTOS

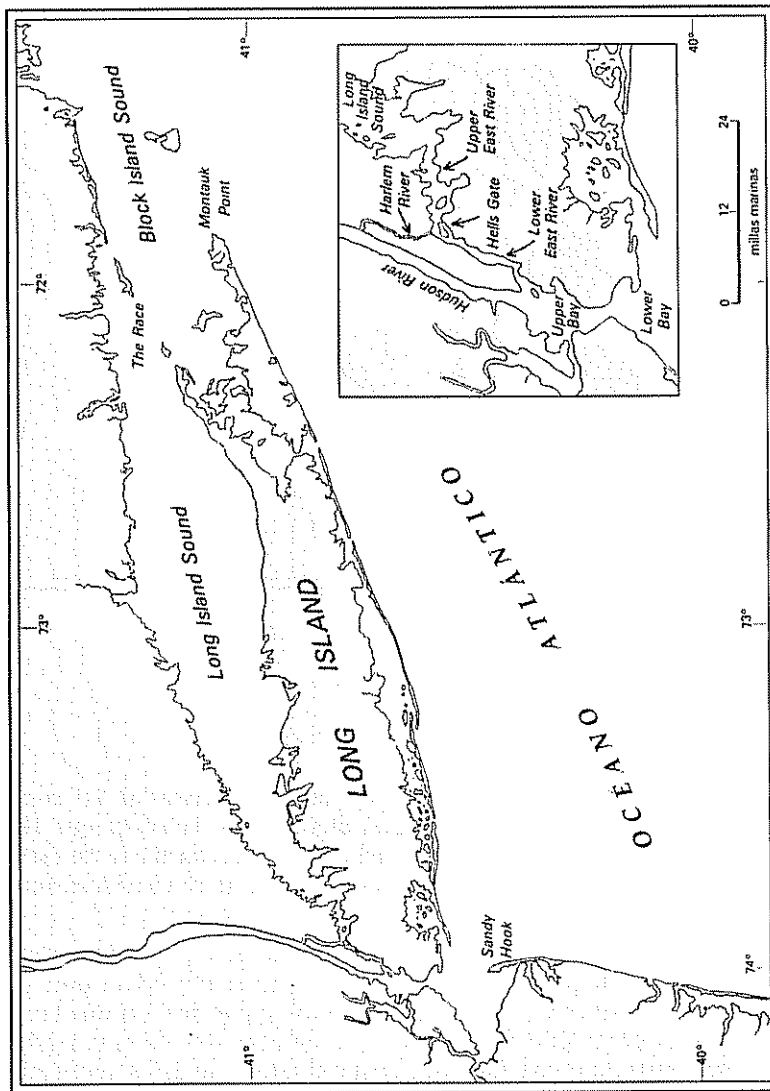
Artículo 11. Puertos

Para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se consideran parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes.

76. Con arreglo a este artículo los elementos permanentes que formen parte integrante del sistema portuario se considera que forman parte de la costa. Esto incluye elementos como los rompeolas separados de la costa que forman parte integrante del sistema portuario. Por otra parte, las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no deben considerarse como construcciones portuarias permanentes.

77. El artículo 50 permite que los Estados archipelágicos tracen líneas de cierre para crear aguas interiores de conformidad con los artículos 9, 10 y 11. De esto cabe deducir que las líneas de cierre se pueden trazar a través de las entradas al puerto.

Figura 18. Long Island, Nueva York



MAP NO. 3530.10 (S) UNITED NATIONS
JANUARY 1955

D. RADAS

Artículo 12. Radas

Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, están comprendidas en el mar territorial.

78. Este artículo corresponde al artículo 9 de la Convención de 1958, salvo que el requisito estipulado en la Convención de 1958 según el cual había que indicar en las cartas los límites de las radas ha sido trasladado al artículo 16. El artículo 12 no trata de las líneas de base salvo por lo que se refiere al límite exterior del mar territorial. Es probable que en 1958, cuando muchos países seguían reivindicando aún mares territoriales de tres millas marinas de anchura, hubiera cierto número de radas que quedaban fuera del mar territorial. Con la tendencia general a adoptar un mar territorial de 12 millas marinas, el número de radas que quedan fuera del mar territorial ha debido experimentar una considerable reducción. Si una parte de la rada coincide con la superficie del mar territorial, basta con extender el límite del mar territorial hasta que encierre a la parte de la rada que esté más allá del límite normal del mar territorial. Si ninguna parte de una rada coincide con el mar territorial, entonces la rada lógicamente podrá considerarse como una zona separada del mar territorial; es poco probable que suceda semejante cosa.

E. COMBINACIÓN DE MÉTODOS

Artículo 14. Combinación de métodos para determinar las líneas de base

El Estado ribereño podrá determinar las líneas de base combinando cualesquiera de los métodos establecidos en los artículos precedentes, según las circunstancias.

79. Este artículo permite que los Estados utilicen las normas relativas a las líneas de base que estimen adecuadas para cualquier sección de la costa.

F. LÍNEAS DE BASE ARCHIPELÁGICAS

Artículo 46. Términos empleados

Para los efectos de esta Convención:

a) Por "Estado archipelágico" se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.

b) Por "archipiélago" se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

Artículo 47. Líneas de base archipelágicas

1. Los Estados archipelágicos podrán trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1.

2. La longitud de tales líneas de base no excederá de 100 millas marinas; no obstante, hasta un 3% del número total de líneas de base que encierren un archipiélago podrá exceder de esa longitud, hasta un máximo de 125 millas marinas.

3. El trazado de tales líneas de base no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago.

4. Tales líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emerjan en bajamar, ni a partir de éstas, a menos que se hayan construido en ellas faros o instalaciones análogas que estén permanentemente sobre el nivel del mar, o que la elevación que emerja en bajamar esté situada total o parcialmente a una distancia de la isla más próxima que no exceda de la anchura del mar territorial.

5. Los Estados archipelágicos no aplicarán el sistema de tales líneas de base de forma que aisle de la alta mar o de la zona económica exclusiva el mar territorial de otro Estado.

6. Si una parte de las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico estuviere situada entre dos partes de un Estado vecino inmediatamente adyacente, se mantendrán y respetarán los derechos existentes y cualesquiera otros intereses legítimos que este último Estado haya ejercido tradicionalmente en tales aguas y todos los derechos estipulados en acuerdos entre ambos Estados.

7. A los efectos de calcular la relación entre agua y tierra a que se refiere el párrafo 1, las superficies terrestres podrán incluir aguas situadas en el interior de las cadenas de arrecifes de islas y atolones, incluida la parte acantilada de una plataforma oceánica que esté encerrada o casi encerrada por una cadena de islas calcáreas y de arrecifes emergentes situados en el perímetro de la plataforma.

8. Las líneas de base trazadas de conformidad con este artículo figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el *datum* geodésico.

9. Los Estados archipelágicos darán la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositarán un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

80. El artículo 47 contiene nueve párrafos que tratan de las normas para trazar líneas de base archipelágicas, las salvaguardias para los Estados vecinos que pudieren quedar afectados, y el registro y la publicación de las líneas de base archipelágicas.

81. Los tres primeros párrafos establecen cinco criterios que han de cumplir las líneas de base archipelágicas. Dichas líneas tienen que incluir a las principales islas; tienen que encerrar un área de mar que por lo menos sea tan extensa como el área de tierra encerrada pero que no sea más de nueve veces superior a dicha área encerrada; ninguno de los segmentos de las líneas de base puede exceder de 125 millas marinas de longitud; sólo el 3% como máximo de los segmentos de líneas de base podrá exceder de 100 millas marinas de longitud, y las líneas de base no deberán desviarse apreciablemente de la configuración general del archipiélago.

82. Conviene examinar consecutivamente cada uno de estos criterios. La expresión "principales islas" puede interpretarse de diversas maneras. Según los países, las principales islas serán las islas mayores, o las más pobladas, o las que tengan una economía más productiva, o las que predominen en términos históricos o culturales.

83. El criterio (párrafo 2 del artículo 47) de que sólo el 3% de los segmentos de las líneas de base puede exceder de 100 millas marinas de longitud parece ser un criterio riguroso, pero no es difícil calcular que los sistemas que tengan de 2 a 33 segmentos quizá no tengan ninguna línea individual que exceda de 100 millas marinas de longitud, mientras que los sistemas que tengan de 167 a 199 segmentos pueden incluir cinco líneas cuya longitud sea superior a 100 millas marinas. Comoquiera que no hay restricción alguna en cuanto al número de segmentos que puede trazar un país, y comoquiera que cuantos más segmentos se utilicen, más se asemejará el sistema a la configuración general del archipiélago, en general será posible ajustar el número de segmentos de forma que exista el número necesario de líneas de base muy largas.

84. El requisito de que las líneas de base no deben desviarse apreciablemente de la configuración general del archipiélago es análogo al requisito que figura en el artículo 7, según el cual las líneas de base no deben apartarse de manera apreciable de la dirección general de la costa.

85. Es evidente que el criterio que determina la razón agua: tierra se podrá aplicar generalmente si no existe ninguna incertidumbre acerca de lo que es el agua y lo que es la tierra. El párrafo 7 introduce dos condiciones en virtud de las cuales el área terrestre puede incrementarse a los efectos de calcular dicha relación. En primer lugar, las aguas con cadenas de arrecifes de islas y atolones pueden contarse

como tierra. Ya se ha indicado anteriormente que cuando los arrecifes que rodean a los atolones o las cadenas de arrecifes de islas son discontinuos, se tropieza con problemas para aplicar el artículo 6. Los mismos problemas se plantearían al tratar de aplicar la mencionada reserva. En segundo lugar, las aguas que se hallen sobre una parte acantilada de una plataforma oceánica que esté encerrada o casi encerrada por una cadena de islas calcáreas y de arrecifes emergentes se pueden contar como tierra²¹. Es posible que se tropiece con dificultades para decidir qué formaciones particulares puede considerarse apropiadamente que casi encierran una plataforma concreta²².

86. No hay dificultades para determinar si la longitud de un segmento determinado excede de 125 millas marinas.

87. Los puntos que pueden quedar conectados por las líneas de base incluyen tanto las elevaciones en bajamar que estén ubicadas dentro de la anchura del mar territorial medido desde la tierra, como las elevaciones en bajamar que estén más allá de dicha distancia si en ellas hay un faro o una instalación análoga. Esta norma combina las disposiciones del párrafo 1 del artículo 13 y del párrafo 4 del artículo 7 y, por lo tanto, difiere de las normas para la aplicación del método de las líneas de base rectas. Los dos artículos se han examinado ya con anterioridad.

88. En lo que se refiere al método de las líneas de base rectas, las líneas de base archipelágicas no pueden trazarse de forma que aislen de la alta mar o de la zona económica exclusiva el mar territorial de un Estado vecino.

89. El sexto párrafo trata de las situaciones en las que las aguas archipelágicas de un Estado se hallen entre dos partes de un país vecino. Esta situación se da entre el continente de Malasia y Sarawak, como consecuencia de haber extendido Indonesia las aguas archipelágicas relacionadas con las islas Kepulauan Anambas y Kepulauan Bunguran. El párrafo dispone que los derechos existentes y todos los demás intereses legítimos que el país vecino haya ejercido tradicionalmente en tales aguas y todos los derechos estipulados en acuerdos entre el Estado archipelágico y el Estado vecino se mantendrán y respetarán.

90. Los dos últimos párrafos del artículo 47 tratan del registro y la publicación de líneas de base archipelágicas. Estas disposiciones se examinarán en la próxima sección junto con el artículo 16.

91. Cabe mencionar dos puntos adicionales. En primer lugar, los Estados que desde un punto de vista geográfico pueden ser considerados como archipiélagos pero que no son Estados archipelágicos en el sentido del artículo 46, o que no pueden cumplir los cinco criterios enunciados en el artículo 47, pueden utilizar el sistema de líneas de base rectas con arreglo al artículo 7 a lo largo de partes apropiadas de su costa. Esto se aplicará muy probablemente a los archipiélagos que no pueden encerrar con líneas de base archipelágicas una superficie de

mar que sea por lo menos igual a la superficie terrestre. Los Estados que puedan encerrar una superficie de agua mayor que nueve veces la superficie terrestre se componen por lo general de islas pequeñas en las que no se suelen dar las condiciones especificadas en el artículo 7.

92. En segundo lugar, no parece haber objeción alguna a que los Estados archipelágicos tracen líneas de base archipelágicas alrededor de las islas respecto de las cuales se cumplan los cinco criterios, y que dejen a otras islas fuera de las líneas de base archipelágicas²³. Esto quiere decir que si un Estado archipelágico consiste de cierto número de archipiélagos, como se prevé en el apartado a) del párrafo 46, podría trazar sistemas separados de líneas de base archipelágicas alrededor de los diferentes grupos de islas²⁴. Si los Estados trazan más de un conjunto de líneas de base archipelágicas, cada uno de los conjuntos de líneas de base tiene que cumplir los cinco criterios enunciados.

Artículo 50. Delimitación de las aguas interiores

Dentro de sus aguas archipelágicas, el Estado archipelágico podrá trazar líneas de cierre para la delimitación de las aguas interiores de conformidad con los artículos 9, 10 y 11.

93. El artículo 50 permite que los Estados archipelágicos que hayan trazado líneas de base archipelágicas creen aguas interiores mediante la construcción de líneas de cierre de conformidad con los artículos 9, 10 y 11. Ahora bien, este artículo no permite la creación de aguas interiores por aplicación del artículo 7 dentro de un sistema de líneas de base archipelágicas.

Capítulo IV

INDICACION DE LAS LINEAS DE BASE EN LAS CARTAS, SU PUBLICIDAD Y LA OBLIGACION DE DEPOSITAR EJEMPLARES EN PODER DEL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS

Artículo 16. Cartas y listas de coordenadas geográficas

1. Las líneas de base para medir la anchura del mar territorial, determinadas de conformidad con los artículos 7, 9 y 10, o los límites que de ellas se desprendan, y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con los artículos 12 y 15 figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el *datum* geodésico.

2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 47. Líneas de base archipelágicas

. . .

8. Las líneas de base trazadas de conformidad con este artículo figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el *datum* geodésico.

9. Los Estados archipelágicos darán la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositarán un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

94. Ya se ha examinado el requisito del artículo 5 de que se indiquen las líneas de base normales en las cartas. Esta sección trata de la publicación de las líneas de cierre, las líneas de base rectas y las líneas de base archipelágicas. Los Estados ribereños y archipelágicos quedan obligados por la Convención a dar la debida publicidad a dichas líneas de base en una de las formas que se especifican y a depositar un ejemplar de dicha información en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

95. Los Estados ribereños disponen de diversas maneras de publicar la ubicación de las líneas de cierre o de las líneas de base rectas, los límites exteriores de las radas, y la delimitación de los límites internacionales. En primer lugar, las líneas de base trazadas con arreglo a los artículos 7, 9 y 10 y los límites exteriores del mar territorial relacionados con los artículos 12 y 15 se pueden trazar en cartas cuya escala sea adecuada para determinar su ubicación. La segunda posibilidad consiste en indicar los límites exteriores del mar territorial derivados de las líneas de base trazadas con arreglo a los artículos 7, 9 y 10, así como los límites exteriores del mar territorial relacionados con los artículos 12 y 15, así como de la aplicación de los artículos que tratan de las radas y la delimitación de límites internacionales en cartas de escala adecuada para determinar la posición de dichos límites. Otra posibilidad consiste en enunciar las coordenadas geográficas de los puntos que definen a dichas líneas de base o a dichos límites en lugar de indicarlos en cartas.

96. Los Estados archipelágicos tienen una opción análoga, y pueden indicar las líneas de base en una carta o mediante una lista de coordenadas. Los Estados archipelágicos que hayan creado aguas interiores con arreglo a lo dispuesto en el artículo 50 tienen que publicar también las líneas de base pertinentes según los términos del artículo 16.

97. Si se proporcionan listas de coordenadas, entonces habrá que proporcionar también un *datum* geodésico²⁵ de forma que no quepa duda alguna acerca de la base sobre la cual se han determinado las coordenadas. Dichas listas no valen más que para reemplazar a las cartas en las que las coordenadas quedan conectadas mediante líneas "rectas", o en las que las líneas que conectan las coordenadas se describan de otra manera precisa; por ejemplo, como arcos de círculos centrados en puntos especificados. En las circunstancias mencionadas en último lugar es poco corriente el uso de listas de coordenadas.

98. En todos los casos en que hay que dar publicidad a las líneas de base o a los límites, se puede optar entre utilizar una carta o una lista de coordenadas geográficas. De estas dos posibilidades, las cartas proporcionan una presentación visual inmediata de la información, pero por muy grande que sea su escala practicable nunca podrán proporcionar la misma precisión que una lista de coordenadas geográficas. Las coordenadas se pueden presentar con el grado de precisión que se desee, aunque por lo general se suele indicar las posiciones con un margen de aproximación de un segundo de arco (1''), lo que representa unos 30 metros de latitud y por lo general menos en longitud. A menudo suele ser conveniente utilizar las dos medidas: la carta para fines ilustrativos, y una lista para proporcionar las posiciones definitivas. Para dar publicidad en dichos casos suele ser conveniente enunciar las coordenadas de la carta.

99. Si se utiliza una lista de coordenadas conectadas mediante líneas "rectas", pueden surgir incertidumbres a no ser que se describa

la verdadera naturaleza de las líneas que conectan las posiciones individuales. (De esta cuestión se trata en el apartado vii) del documento A/CONF.62/76 (anexo II *infra*). Si las líneas de base sólo se indican en una carta y no se definen de ninguna otra manera las líneas rectas, por lo general se dará por supuesto que dichas líneas son rectas con relación a la proyección cartográfica utilizada.

100. Un Estado que no publique sus propias cartas náuticas pero que desee publicar sus líneas de base o sus límites mediante cartas, tiene dos posibilidades: puede decidirse por la utilización de cartas publicadas por la autoridad cartográfica principal, o quizá prefiera preparar con tal finalidad cartas especiales que él mismo confeccione. En este último caso, las directrices que se enuncian en el capítulo I serán de aplicación, pero a fin de indicar de la forma más concreta posible el potencial de una zona económica exclusiva, por ejemplo, quizá sea necesario utilizar escalas menores que las que se han recomendado previamente. Puede que sea conveniente confeccionar diferentes cartas de mayor escala para indicar los límites menos extensos o las líneas de base. Ahora bien, hay que tener en cuenta los requisitos de aplicación y las observaciones que se formulan en el apartado iv) del anexo II. Si a fines de ejecución hay que confiar en las cartas, quizá no sea posible describir más que una parte de los límites de la zona económica exclusiva en una sola carta de escala apropiada.

101. Si se resuelve utilizar las cartas de la autoridad cartográfica principal, por lo general será necesario recabar su consentimiento. A estas peticiones se les suele dar curso con generosidad. La autoridad cartográfica quizá pida que en las cartas se haga constar un descargo de responsabilidad para que quede claro que las líneas de base o los límites no son de su propia responsabilidad.

102. Por último, con arreglo a la Convención los Estados tienen la obligación de depositar las cartas y las listas de coordenadas geográficas de sus líneas de base en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

NOTAS

¹ Informe del Grupo de Expertos sobre Reconocimientos Hidrográficos y Trazado de Cartas Náuticas, 12 de mayo de 1978. Documento E/CONF/71/L.1 de la UNESCO.

² Resoluciones de la Organización Hidrográfica Internacional, Resolución Técnica A 2.5 3). *Datum and Benchmarks, Miscellaneous Publication MP-003*.

³ Shepard, Francis P., *Submarine Geology* (Nueva York, Harper and Row, 1963), pág. 358.

⁴ Este es un caso hipotético porque el Archipiélago de las Luisiadas forma parte del Estado archipelágico de Papua Nueva Guinea y está encerrado por líneas de base archipelágicas (Ley No. 7 de Papua Nueva Guinea, de 1977, cuadro Z).

⁵ En el caso Estados Unidos versus Louisiana (1969) del Tribunal Supremo de los Estados Unidos, el tribunal fue de opinión contraria y dictaminó que, en relación con la Convención de 1958, que es idéntica a la Convención de 1982 a este respecto, una línea de cierre de bahía debe considerarse como parte de la línea de costa en cuanto se refiere a la aplicación del artículo.

⁶ Caso de las Pesquerías, sentencia de 18 de diciembre de 1951. *Informes de 1951 de la Corte Internacional de Justicia*, págs. 116 y 128.

⁷ Varios autores han sugerido criterios para la aplicación de este artículo: Hodgson y Alexander, "Towards an objective analysis of special circumstances", *Law of the Sea Institute*, Special Paper No. 13 (1972); Beazley, "Maritime limits and baselines", Hydrographic Society, Special Publication No. 2 (3a edición, 1988); Departamento de Estado de los Estados Unidos, "Developing standard guidelines for evaluating straight baselines", *Limits in the Seas*, No. 106 (1987).

⁸ Departamento de Estado de los Estados Unidos, "Developing standard guidelines for evaluating straight baselines", *Limits in the Seas*, No. 106, pág. 22.

⁹ Este párrafo se había concebido como parte del párrafo 1 y apareció de dicha manera en el Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación. Luego apareció como párrafo separado en el Texto Único Revisado para Fines de Negociación, pero manteniendo su relación con el párrafo 1. El párrafo enuncia una serie de circunstancias distintas de las que describe el párrafo 1, pero estipula una aplicación particular de ellas.

¹⁰ El párrafo 1 no especifica si los puntos apropiados deben hallarse en la línea de bajamar indicada en la carta, pero el sentido común, así como la redacción del párrafo 2 que especifica "línea de bajamar", y la práctica de los países corroboran que los puntos de base deben estar normalmente en la línea de bajamar que indica la carta más bien que tierra adentro en el continente.

¹¹ Cuando una franja de islas se extiende a través de la frontera entre dos Estados adyacentes, hay casos de prácticas nacionales (por ejemplo, las de Dinamarca, Finlandia, Noruega, República Federal de Alemania y Suecia) en que un Estado ribereño extiende su sistema de líneas de base rectas hasta el límite del mar territorial con el Estado adyacente, determinando la dirección del último segmento de la línea de base en la ubicación de alguna parte de la franja que se halla justo más allá del límite y, por lo tanto, no en su propio territorio. En dichos casos, el cierre de las aguas interiores queda determinado verosímilmente por el límite del mar territorial entre los Estados.

¹² *Informes de 1951 de la Corte Internacional de Justicia*, pág. 116.

¹³ *Limits in the Seas*, No. 106, pág. 19.

¹⁴ No existe una longitud máxima especificada de línea de base que pueda trazarse con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7. Para debatir la longitud máxima de dichas líneas de base, véase *Limits in the Seas*, No. 106, pág. 31.

¹⁵ *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, 1955, vol. II, pág. 54.

¹⁶ Documento A/3159, informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones, 23 de abril a 4 de julio de 1956. Publicado también como *Documentos Oficiales de la Asamblea General, Undécimo período de sesiones, Suplemento No. 9*.

¹⁷ Véase Beazley, "Maritime limits and baselines", Hydrographic Society, Special Publication No. 2 (3a edición, 1988); Bouchez, *The Régime of Bays in International Law* (La Haya, 1963); Hodgson y Alexander, "Towards an objective analysis of special circumstances", *Law of the Sea Institute*, Special Paper No. 13 (1972); Kapoor y Keer, *A Guide to Maritime Boundary Delimitation* (Carswell, 1986); Strohl, *The International Law of Bays* (Martinus Nijhoff, 1963).

¹⁸ Véase Estados Unidos versus California, 381 US (1965); Estados Unidos versus Louisiana, 394 US (1969); Estados Unidos versus Louisiana *et al.*, No. 9, original 1974; Estados Unidos versus Maine *et al.* (Rhode Island, Nueva York), No. 35, original 1983.

¹⁹ Al parecer, Nueva Zelanda se ha basado en la superficie del Lago Onoke, que tiene mareas, para encerrar a la bahía Palliser como bahía jurídica.

²⁰ En el caso Estados Unidos versus Maine *et al.* (1985) del Tribunal Supremo de los Estados Unidos, se alegó que la configuración de Long Island y el estrechísimo canal que separa su extremo occidental del continente presentaban características que hacían que se la pudiera considerar como parte del continente, de forma que Long Island Sound es una bahía jurídica.

²¹ Esto se basaba en una propuesta oficiosa de las Bahamas.

²² Ahora bien, conviene tener en cuenta que la definición es una descripción perfectamente válida de determinados tipos de atolón, y que podrían aplicarse criterios similares.

²³ Fiji no ha incluido a Rotuma ni a Ceva-i-Ra en sus líneas de base archipelágicas. Estas dos islas están a unos 250 millas marinas del archipiélago principal. El método de las líneas de base rectas se ha utilizado alrededor de parte de Rotuma. Ordenanza de 1981 sobre espacio marino (Líneas de base archipelágicas y zona económica exclusiva) de Fiji, y Ordenanza de 1981 sobre espacios marinos (Mares territoriales) (Rotuma y sus dependencias).

²⁴ Las Islas Salomón han declarado cinco archipiélagos separados. Cuatro islas no pertenecen a ninguno de los sistemas de líneas de base archipelágicas. Islas Salomón, The Delimitation of Marine Waters Act (No. 32 de 1978).

²⁵ Véase el comentario técnico vi) en el documento A/CONF.62/L.76 (anexo II *infra*).

ANEXO I

Líneas de bajamar normales

Los siguientes niveles de bajamar se utilizan ampliamente como *datum* cartográfico.

a) *Marea astronómica más baja* (MAMB). El nivel más bajo que cabe prever que se registrará en condiciones meteorológicas normales, sea cual fuere la combinación de condiciones astronómicas; es posible que este nivel no se alcance todos los años. La MAMB no es el nivel más bajo que se puede alcanzar, ya que la acción de las tormentas puede hacer que se registren niveles considerablemente más bajos.

b) *Nivel medio de bajamar en marea viva* (NMBMV). El nivel medio de bajamar en marea viva es el promedio, durante un año en el que la desalineación máxima media de la luna sea de 23,5 grados, de los niveles de dos bajamares sucesivas durante los períodos de 24 horas (aproximadamente una vez cada 15 días) en que el diferencial de marea alcance su máximo valor.

c) *Valor medio de la bajamar más baja* (VMBMB). El valor medio de la bajamar más baja es el promedio de los valores más bajos de las dos bajamares diarias a lo largo de un período prolongado de tiempo. Cuando en un día no haya más que una sola bajamar, se considera que es la bajamar más baja.

Cuando el diferencial de marea sea de escaso valor, el nivel del *datum* cartográfico puede basarse en:

d) *Nivel medio del mar* (NMM). El nivel medio del mar es el promedio del nivel de la superficie marina a lo largo de un período prolongado, preferiblemente de 18 años y medio, o el nivel medio que existiría si no hubiera mareas.

Las definiciones antedichas se han tomado de las Tablas de Mareas del Almirantazgo Británico.

ANEXO II

Extracto del documento A/CONF.62/L.76 de 18 de agosto de 1981

ESTUDIO SOBRE LAS FUTURAS FUNCIONES DEL SECRETARIO GENERAL RESULTANTES DEL PROYECTO DE CONVENCIÓN Y SOBRE LAS NECESIDADES DE LOS PAÍSES, ESPECIALMENTE LOS PAÍSES EN DESARROLLO, EN MATERIA DE INFORMACIÓN, ASESORAMIENTO Y ASISTENCIA EN EL MARCO DEL NUEVO RÉGIMEN JURÍDICO

7. *Algunos aspectos científicos y técnicos*

Realización de estudios hidrográficos y levantamiento de cartas a los fines de la seguridad de la navegación y el establecimiento de jurisdicción:

a) Preparación de cartas náuticas en las que figuran las líneas de bajamar, las profundidades, islas y rocas, etc., elevaciones del fondo como arrecifes, elevaciones en bajamar, canales navegables, rutas marítimas y sistemas de separación del tráfico, ayudas a la navegación y demás información para los buques, como peligros, zonas de seguridad en torno a instalaciones, etc. Corrección de cartas e información para la navegación según sea necesario. Publicación y distribución.

b) Preparación de listas de coordenadas geográficas, inclusive el *datum* geodésico, para la delimitación oficial de zonas. Cuestiones relativas a la sobreimpresión de esas listas en cartas náuticas o la producción de cartas especiales para mostrar las líneas de base (especialmente cuando se utilizan líneas de base rectas (artículo 7) o una combinación de métodos (artículo 14) y cuando se utilizan líneas de base archipelágicas (artículo 47)). Cuestiones relativas a la escala de las cartas y la determinación del *datum* geodésico.

c) Determinación de las características del margen continental a los efectos de establecer los límites de la plataforma continental (artículo 76) y ejercer la jurisdicción sobre la plataforma continental.

d) Fijación de las características hidrográficas y navegacionales del mar territorial, de los estrechos y de otras zonas que requieran una investigación más detallada.

Observaciones técnicas

- i) La "línea de bajamar" (artículo 5) suele figurar como característica identificable en las cartas náuticas a menos que la escala sea demasiado reducida para que pueda distinguirse de la línea de pleamar (litoral) o que no haya mareas. Así, pues, no se necesita una carta especial de "línea de base" que muestre la "línea de base normal" cuando ya se disponga de una carta náutica adecuada. El nivel del agua tomado efectivamente como bajamar a efectos del levantamiento de cartas se conoce como nivel de datos de cartas, del que no existe una definición universalmente aceptada. Sin embargo, en una resolución técnica de la Conferencia Hidrográfica Internacional

se dice que será un lugar tan bajo que no quede descubierto con frecuencia por la marea. En la práctica, se tratará de un lugar muy próximo al de mayor reflujo.

- ii) Cartas a gran escala (artículo 5). Dado que la escala de una carta expresa la relación entre una distancia medida en la superficie terrestre y la longitud que representa en la carta, una carta de escala 1:50.000 tiene una escala superior que una de escala 1:100.000. Las cartas de mayor escala muestran más detalles y se actualizan con mayor frecuencia que las cartas de menor escala para registrar pequeñas modificaciones. Sin embargo, tal vez no sea siempre conveniente ni necesario remitirse a la escala más alta para obtener detalles adecuados de la línea de bajamar. Dada la amplia diversidad de escalas utilizadas según las necesidades de la navegación y el detalle con que se haya estudiado una zona, no es posible afirmar cuál pueda ser la escala más pequeña. Cuando las circunstancias lo permiten, la escala puede situarse entre 1:50.000 y 1:200.000.
- iii) Trazado de una línea (artículos 16, 75 y 84). Puede definirse un límite con mucha mayor precisión mediante referencia a coordenadas geográficas, aunque tal precisión quizá no sea necesaria; tampoco tiene por qué ser dicha lista un método conveniente para definir una línea sinuosa o una compleja. De hecho, puede utilizarse al mismo tiempo una lista de coordenadas y cartas, la primera tal vez para la determinación oficial, y las segundas por conveniencia ilustrativa. En esas condiciones sería necesario poner en claro cuál es el documento definitivo y cuál el simplemente ilustrativo.
- iv) Escalas (artículos 16, 75 y 84). Se requiere que la escala de las cartas en que el Estado ribereño fije sus límites o fronteras sea adecuada para que el usuario determine esos límites o fronteras con el mismo grado de precisión que se propone conseguir el Estado ribereño. Por ejemplo, un límite descrito en una carta de escala 1:500.000 mediante una línea de 0,3 mm de espesor representará una línea en la superficie del mar de casi 1/10 de una milla náutica internacional (185 metros) de ancho. Asimismo, la exactitud con que un buque puede determinar su posición depende de su equipo, de las condiciones atmosféricas, de la distancia de la costa, etc. Muchos pesqueros que faenan a 200 millas de la costa no podrían determinar su posición con una precisión superior a 5 millas náuticas.
- v) Cartas. Las líneas o límites exigidos en los artículos 16, 75 y 84 son características que no figuran necesariamente en las cartas náuticas normales, que no estén destinadas concretamente a satisfacer las necesidades de la navegación marítima. Así pues, se planteará la cuestión de elegir entre la utilización de cartas náuticas o el recurso a listas de coordenadas (o la utilización de estas últimas complementadas por las primeras), y, si se emplean cartas, existirá la posibilidad de sobrepasar las líneas en todas las copias de la carta de navegación uniforme, de realizar una edición separada sobrepuesta o bien de producir una carta especial destinada únicamente a mostrar las líneas de base.
- vi) Datos geodésicos (artículos 16, 75, párrafo 9 del artículo 76 y 84). Se han utilizado tradicionalmente observaciones astronómicas para determinar la latitud y longitud de un lugar, de manera que la relación

aparente entre diferentes posiciones depende en gran parte de variaciones de la fuerza de gravedad que, no obstante ser ligeras, revisten importancia. Así pues, la distancia verdadera entre dos posiciones determinadas astronómicamente tal vez no sea la misma que la distancia calculada a partir de sus diferencias longitudinales y latitudinales aparentes. En una zona oceánica en la que se hayan determinado independientemente por medios astronómicos las posiciones de islas o grupos de islas, separados por grandes distancias, cada isla o grupo será un "datum geodésico" diferente. Los Estados continentales vecinos, cuyos mapas se hayan trazado análogamente según un "origen" determinado a nivel nacional por medios astronómicos tal vez encuentren que la ubicación de determinados lugares no coincide si se comparan sus latitudes y longitudes. Aun cuando existan actualmente medios para armonizar estas diferencias, rara vez está justificado el costo de hacerlo para fines normales, ya que ello entrañaría un nuevo cálculo y trazado completos de todos los mapas de un país, que son perfectamente adecuados en la mayoría de los casos.

No obstante, el efecto práctico de estas diferencias es que no puede determinarse la ubicación exacta de una frontera marítima en relación con los Estados ribereños a menos que las posiciones de las que se obtiene se determinen en primer lugar respecto de un solo datum geodésico o se transformen en éste. En algunas, zonas, existe un datum común (por ejemplo el datum europeo) al que pueden transformarse fácilmente las posiciones en distintos datos nacionales. La introducción de métodos de fijación de la posición mediante satélite permite determinar respecto de un solo datum geodésico mundial la posición geográfica de cualquier lugar determinado. Mediante este método es posible determinar datos de transformación para convertir las posiciones "nacionales" existentes en un datum común que puede utilizarse incluso en zonas oceánicas en las que no cabe proceder a la observación más tradicional de vehículos trigonométricos.

A causa de las diferencias entre los datos, es importante que en el datum utilizado se indiquen las posiciones geográficas relativas a fronteras o límites marítimos, teniendo especialmente en cuenta que actualmente es posible determinar posiciones muy exactas a gran distancia de la costa mediante equipo de fijación de posición por satélite. En realidad la cuestión es más compleja de lo que aquí se indica. Las explicaciones que anteceden no tienen otro objeto que dar una idea de los problemas que entraña la delineación marítima.

- vii) Líneas rectas (artículos 7, 8, 9, 10, 15, 47, 74, 76 y 83). El equivalente de una "línea recta" "en la superficie de la tierra" sería la línea visual entre dos objetos. En términos cartográficos, se trata de la "línea geodésica" esto es, la distancia más corta entre dos puntos en un elipsoide (o en cualquier superficie regular). La línea de equidistancia generada por dos puntos de base es casi la misma que una línea geodésica. En la práctica, la línea geodésica se presenta como una línea recta en determinados tipos de proyección de mapas, pero en la proyección de Mercator (ampliamente utilizada para las cartas náuticas) la línea geodésica es una línea curva, salvo cuando sigue el trazado del ecuador o la dirección norte y sur. La línea recta en la carta de Mercator se denomina línea loxodrómica (o línea de rumbo).

La diferencia entre la línea loxodrómica y la línea geodésica que unen dos puntos puede ser considerable, sobre todo en latitudes alejadas del ecuador, y si las líneas son largas la diferencia en la zona demarcada mediante la utilización de los diferentes tipos de línea puede ser muy importante.

La índole exacta de una auténtica "línea recta" reviste en general menos importancia que el hecho de que los Estados convengan en definirla cuando se determinen fronteras, y que sea fijada por Estados que reivindiquen líneas de base rectas cuya longitud haga que las diferencias resultantes sean considerables.

APENDICE I

Glosario consolidado de términos técnicos utilizados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

INTRODUCCIÓN

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, incluye términos de carácter técnico que quizá no comprendan fácilmente los lectores que busquen información general o las personas que ayuden a dar efecto a los artículos de la Convención. Entre esos lectores pueden figurar políticos, abogados, hidrógrafos, agrimensores, cartógrafos, geógrafos, etc. La necesidad de comprender dichos términos es mucho más importante en el caso de los que participen en la delimitación de fronteras o límites marítimos. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo sobre los aspectos técnicos de la Convención sobre el Derecho del Mar, de la Organización Hidrográfica Internacional, ha preparado este glosario para ayudar a todos los lectores de la Convención a comprender los términos hidrográficos, cartográficos y oceanográficos que se utilizan.

Cuando las definiciones se han extraído literalmente de la Convención o cuando el Grupo de Trabajo ha definido los términos, dichos términos aparecerán escritos con negritas en el glosario. En caracteres normales se facilitan notas explicativas. Siempre que resulta conveniente, se hace referencia a los artículos de la Convención.

INDICE DE TÉRMINOS DEL GLOSARIO

	<i>Número de referencia*</i>	<i>Página</i>
Aguas archipelágicas	6	56
Aguas interiores	42	63
Aguas suprayacentes	90	72
Arrecife	66	67
Atolón	9	56
Ayuda a la navegación	2	55
Ayuda para la navegación	57	66
Ayuda para la seguridad	72	68
Bahía	13	57
Bahía histórica	39	63

* Número que corresponde al término o expresión en el glosario.

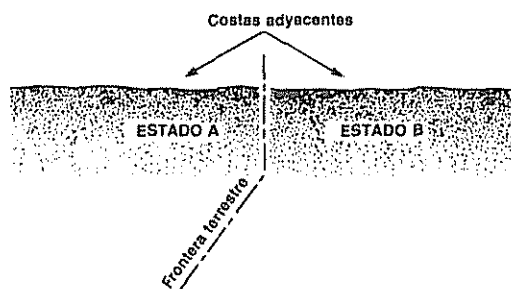
	<i>Número de referencia*</i>	<i>Página</i>
Banco	10	56
Boca de una bahía	53	65
Boca de un río	54	66
Cable submarino	86	70
Carta	15	58
Carta de navegación	58	66
Carta náutica	55	66
Casquete	14	58
Columna de agua	94	73
Construcción portuaria	38	62
Coordenada geográfica	37	62
Costa	17	58
Costa adyacente	1	55
Costas situadas frente a frente	61	67
Cresta oceánica	60	66
Cresta submarina	88	71
Datos geodésicos	35	62
<i>Datum</i> geodésico	36	62
Debida publicidad	27	60
Delimitación	25	60
Delta	26	60
Dimensión de las áreas	79	69
Dispositivo de separación del tráfico	93	72
Elevación en bajamar	49	64
Emersión	67	67
Emersión continental	20	59
Escala	74	69
Espolón	81	70
Estado archipelágico	5	56
Estrecho	84	70
Estructura	85	70
Estuario	30	61
Fondo oceánico profundo	24	60
Instalación costa afuera	41	63
Instalación para la navegación	32	61
Instalación portuaria	33	61

	<i>Número de referencia*</i>	<i>Página</i>
Isla	43	64
Isla artificial	8	56
Isóbata	44	64
Latitud	46	64
Lecho del mar	75	69
Levantamiento hidrográfico	40	63
Límite exterior	62	67
Línea de bajamar/Nivel de bajamar	50	65
Línea de base	11	56
Línea de base archipelágica	3	55
Línea de base recta	82	70
Línea de cierre	16	58
Línea de delimitación	47	64
Línea de equidistancia	29	61
Línea mediana/Línea de equidistancia	51	65
Línea recta	83	70
Longitud	48	64
Mar cerrado	28	61
Mar semicerrado	77	69
Mar territorial	91	72
Marea	92	72
Margen continental	19	59
Milla	52	65
Milla marina	56	66
Paralelo de latitud	63	67
Peligros para la navegación	23	60
Pie del talud continental	34	61
Plataforma	78	69
Plataforma artificial	64	67
Plataforma continental	21	59
Plataforma oceánica	59	66
Puerto	65	67
Punto de base	12	57
Rada	69	68
Río	68	67
Roca	70	68

	<i>Número de referencia*</i>	<i>Página</i>
Roca sedimentaria	76	69
Sistema de ordenación del tráfico	71	68
Subsuelo	89	71
Talud	80	70
Talud continental	22	60
Territorio	45	64
Tubería submarina	87	71
Vía marítima archipelágica	4	55
Zona	7	56
Zona contigua	18	58
Zona de seguridad	73	68
Zona económica exclusiva (ZEE)	31	61

1. *Costa adyacente*

Las costas situadas a ambos lados de la frontera terrestre entre dos Estados adyacentes.



2. *Ayuda a la navegación*

Dispositivo visual, acústico o de radio exterior a un buque y destinado a ayudar a determinar un derrotero seguro o la posición de un buque, o a avisar de la existencia de peligros y obstrucciones.

Véase: 57. *Ayuda para la navegación.*

3. *Línea de base archipelágica*

Véase 11. *Línea de base.*

4. *Vía marítima archipelágica*

Según se define en el artículo 53.

Véase: 71. *Sistema de ordenación del tráfico*; 93. *Dispositivo de separación del tráfico.*

5. *Estado archipelágico*

Según se define en el artículo 46.

Véase: 6. *Aguas archipelágicas*; 11. *Línea de base*; 43. *Isla*.

6. *Aguas archipelágicas*

Aguas encerradas por líneas de base archipelágicas.

Véase: Artículos 46, 47 y 49.

Véase: 5. *Estado archipelágico*; 11. *Línea de base*; 42. *Aguas interiores*.

7. *Zona*

Según se define en el artículo 1.1 I).

Véase: 11. *Línea de base*; 21. *Plataforma continental*; 24. *Fondo oceánico profundo*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 75. *Lecho del mar*; 89. *Subsuelo*.

8. *Isla artificial*

Véase: 41. *Instalación costa afuera*.

9. *Atolón*

Arrecife en forma de anillo en el cual hay o no hay una isla, rodeado por el mar abierto, que encierra o semientierra una laguna.

Cuando hay islas en los atolones, la línea de base del mar territorial será la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, según indica el signo apropiado en las cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (artículo 6).

A los efectos de calcular la relación entre agua y tierra cuando se determinan las aguas archipelágicas, los atolones y las aguas que encierran podrán incluirse como parte de la superficie terrestre (artículo 47.7).

Véase: 6. *Aguas archipelágicas*; 11. *Línea de base*; 43. *Islas*; 40. *Línea de bajamar*; 66. *Arrecife*.

10. *Banco*

Elevación del lecho del mar situada en una plataforma continental (o en una isla), por encima de la cual la profundidad del agua es relativamente pequeña.

Zona de poca profundidad de arena inestable, de gravilla, de lodo, etc., como por ejemplo un banco de arena, un banco de fango, etc., que suele constituir un peligro para la navegación y que se presenta en aguas relativamente poco profundas.

Véase: 21. *Plataforma continental*.

11. *Línea de base*

Línea a partir de la cual se miden los límites exteriores del mar territorial de un Estado y algunas otras zonas marítimas de jurisdicción.

Esta expresión se refiere por lo general a la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial; los límites exteriores de la zona contigua (artículo 33.2), la zona económica exclusiva (artículo 57) y, en algu-

nos casos, la plataforma continental (artículo 76) se miden a partir de la misma línea de base.

Véase: 42. *Aguas interiores.*

La línea de base del mar territorial puede ser de diversos tipos, según la configuración geográfica de la localidad:

La "línea de base normal" es la línea de bajamar trazada a lo largo de la costa (incluidas las costas de las islas), tal como aparece marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (artículos 5 y 121.2).

Véase: 50. *Línea de bajamar.*

En el caso de islas situadas en atolones o de islas bordeadas por arrecifes, la línea de base será la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (artículo 6).

Cuando una elevación que emerge en bajamar esté total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación podrá ser utilizada como parte de la línea de base (artículo 13).

Véase: 49. *Elevación en bajamar.*

Las líneas de base rectas son un sistema de líneas rectas que unen puntos especificados o puntos inconexos de la línea de bajamar, conocidos por lo general como puntos de cambio de la línea de base recta, que pueden utilizarse únicamente en las localidades en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras, o en las que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata (artículo 7.1).

Véase: 83. *Línea recta.*

Las líneas de base archipelágicas son líneas rectas que unen los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, que pueden utilizarse para encerrar la totalidad o parte de un archipiélago que constituya la totalidad o parte de un Estado archipelágico (artículo 47).

12. *Punto de base*

Un punto de base es un punto cualquiera de la línea de base. En el método de las líneas de base rectas, en las que una línea de base recta se une con otra línea de base en un punto común, puede decirse que una de las líneas "gira" en dicho punto para formar otra línea de base. El mencionado punto puede denominarse "punto de cambio de la línea de base" o, simplemente, "punto de base".

13. *Bahía*

Para los efectos de esta Convención, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro una línea trazada a través de la boca de dicha escotadura (artículo 10.2).

Esta definición es puramente jurídica y sólo es aplicable en relación con la determinación de los límites de las zonas marítimas. Es distinta de las definiciones geográficas utilizadas en otro contexto, y no las sustituye.

Esta definición no se aplica a las bahías "históricas" (artículo 10.6).

Véase: 39. *Bahía histórica*.

14. *Casquete*

Accidente geográfico que guarda semejanza con un gorro redondo. Definido también como meseta o superficie llana de considerable extensión, que desciende abruptamente por uno o más de sus lados.

15. *Carta*

Carta náutica preparada especialmente para atender a las necesidades de la navegación marítima. Ofrece información como, por ejemplo, la profundidad de las aguas, la naturaleza del lecho del mar, la configuración y naturaleza de la costa, y los peligros y las ayudas para la navegación, en formato estandarizado; también se denomina sencillamente "carta".

Véase: 11. *Línea de base*; 17. *Costa*; 23. *Peligros para la navegación*; 36. *Datum geodésico*; 50. *Línea de bajamar*; 57. *Ayuda para la navegación*; 75. *Lecho del mar*; 92. *Marea*.

16. *Línea de cierre*

Así se llama a las líneas que dividen las aguas interiores y los mares territoriales de un Estado ribereño o las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. Se usa muy a menudo en el contexto de la determinación de las líneas de base en la entrada de los ríos (artículo 9), bahías (artículo 10) y puertos (artículo 11).

Véase: 5. *Estado archipelágico*; 11. *Línea de base*; 13. *Bahía*; 38. *Construcción portuaria*; 42. *Aguas interiores*; 50. *Línea de bajamar*.

17. *Costa*

El litoral. Estrecha faja de terreno en contacto inmediato con alguna masa de agua, incluida la superficie que se extiende entre la línea de pleamar y la línea de bajamar.

Véase: 11. *Línea de base*; 50. *Línea de bajamar*.

18. *Zona contigua*

1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;

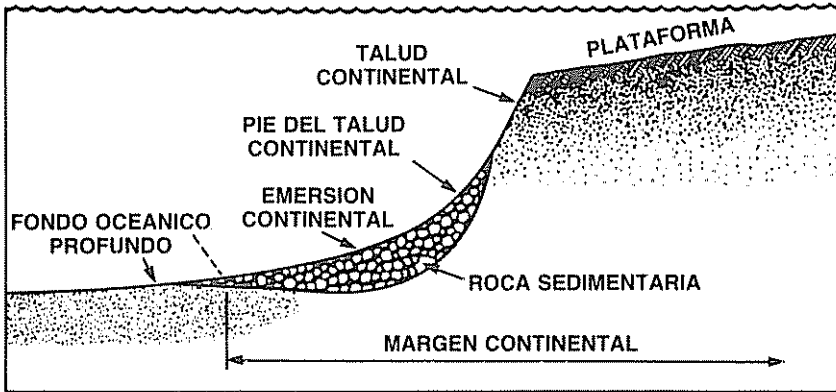
b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (artículo 33).

Véase: 11. *Línea de base*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; *Alta mar*.

19. *Margen continental*

Se define en el artículo 76.3 en los siguientes términos: “El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo”.



Véase: 20. *Emersión continental*; 21. *Plataforma continental*; 22. *Talud continental*; 24. *Fondo oceánico profundo*; 34. *Pie del talud continental*; 75. *Lecho del mar*; 89. *Subsuelo*.

20. *Emersión continental*

Accidente submarino que está constituido por la parte del margen continental que se extiende entre el talud continental y las llanuras abisales.

Por lo general se trata de un suave gradiente con desniveles de medio grado o menos, con una superficie generalmente suave que está formada por sedimentos.

Véase: 19. *Margen continental*; 22. *Talud continental*; 24. *Fondo oceánico profundo*; 34. *Pie del talud continental*.

21. *Plataforma continental*

Se define en el artículo 76.1 en los siguientes términos:

“La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el 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, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.”.

Los límites de la plataforma continental o del margen continental se determinan de conformidad con las disposiciones del artículo 76 de la Convención. Si el margen continental se extiende más allá del límite de 200 millas marinas medido a partir de las líneas de base apropiadas, serán de aplicación las disposiciones de los párrafos 4 a 10 del artículo 76.

Véase: 19. *Margen continental*; 62. *Límite exterior*.

22. *Talud continental*

Parte del margen continental que está ubicada entre la plataforma y la emersión. En el párrafo 3 del artículo 76 se le denomina sencillamente "talud".

El talud quizá no sea uniforme ni abrupto, y en algunos puntos puede revestir la forma de terrazas. Los gradientes suelen ser superiores a 1,5°.

Véase: 19. *Margen continental*; 20. *Emersión continental*; 21. *Plataforma continental*; 24. *Fondo oceánico profundo*; 34. *Pie del talud continental*.

23. *Peligros para la navegación*

Accidentes hidrográficos o condiciones ambientales que pueden repercutir negativamente en la seguridad de la navegación.

24. *Fondo oceánico profundo*

Superficie que se halla en el fondo profundo del océano con sus crestas oceánicas, más allá del margen continental.

El margen continental no incluye los fondos oceánicos profundos con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

Véase: 19. *Margen continental*; 60. *Cresta oceánica*; 75. *Lecho del mar*; 88. *Cresta submarina*; 89. *Subsuelo*.

25. *Delimitación*

Véase: 47. *Línea de delimitación*.

26. *Delta*

Extensión de tierra aluvial encerrada y atravesada por las desembocaduras divergentes de un río.

En las localidades en que el método de las líneas de base rectas es apropiado, y cuando la existencia de un delta y otros accidentes naturales haga que la línea de la costa sea muy inestable, se pueden elegir puntos de base apropiados a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con la Convención (artículo 7.2).

Véase: 11. *Línea de base*; 50. *Línea de bajamar*.

27. *Debida publicidad*

Notificación de una medida determinada para información general por conducto de las autoridades apropiadas dentro de un plazo de tiempo razonable en forma adecuada.

Con arreglo a las disposiciones de la Convención, los Estados darán la debida publicidad, *inter alia*, a las cartas o listas de coordenadas geográficas que definan las líneas de base y algunos límites y fronteras (artículos 16.2, 47.9, 75.2 y 84.2), a las leyes y reglamentos relativos al paso inocente (artículo 21.3) y a las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial (artículo 22.4) y en las aguas archipelágicas (artículo 53.10).

Además de enviar una notificación a los Estados interesados por conducto de los canales diplomáticos, esta información se puede difundir entre

los marinos con más eficacia si se transmite directamente a las oficinas hidrográficas para que la incluyan en sus avisos de navegación.

Véase: 11. *Línea de base*; 15. *Carta*; 37. *Coordenada geográfica*; 93. *Dispositivo de separación del tráfico*.

28. *Mar cerrado*

Se define en el artículo 122 en los siguientes términos:

“Para los efectos de esta Convención, por ‘mar cerrado o semicerrado’ se entiende un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha, o compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños.”.

29. *Línea de equidistancia*

Véase: 51. *Línea mediana*.

30. *Estuario*

Boca de un río sometida a mareas, en la cual la marea se reúne con la corriente de agua dulce.

Véase: 13. *Bahía*; 26. *Delta*; 68. *Río*.

31. *Zona Económica Exclusiva (ZEE)*

Se define en el artículo 55.

La zona no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (artículo 57).

Los derechos y la jurisdicción de un Estado ribereño en dichas zonas se especifican en el artículo 56. En la Parte V de la Convención se indican otros aspectos de las zonas económicas exclusivas.

32. *Instalación para la navegación*

Véase: 2. *Ayuda a la navegación*.

33. *Instalación portuaria*

Véase: 38. *Construcción portuaria*.

34. *Pie del talud continental*

“Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base” (artículo 76.4 b)).

Se trata del punto en que el talud continental se une a la emersión continental o, si no hay emersión continental, al fondo oceánico profundo.

Para determinar el máximo cambio de gradiente es preciso contar con la batimetría adecuada del talud y una extensión razonable de la emersión, a partir de los cuales pueden trazarse una serie de perfiles y puede localizarse el punto de máximo cambio de gradiente.

Los dos métodos indicados en el artículo 76.4 para determinar el borde exterior de la plataforma continental dependen del pie del talud continental.

Véase: 20. *Emersión continental*; 21. *Plataforma continental*; 22. *Talud continental*.

35. *Datos geodésicos*

Información referente a los puntos establecidos por un levantamiento geodésico, como por ejemplo las descripciones de recuperación, los valores de las coordenadas, la altura sobre el nivel del mar y la orientación.

Véase: 36. *Datum geodésico*.

36. *Datum geodésico*

Un *datum* define la base de un sistema de coordenadas. Un *datum* geodésico local o regional se refiere normalmente a un punto de origen cuyas coordenadas están definidas. El *datum* está asociado al elipsoide específico de referencia que mejor corresponda a la superficie (geoide) de la zona de interés. Un *datum* geodésico global se refiere ahora al centro de la masa terrestre, y su esferoide asociado es el que mejor corresponde a la forma y tamaño conocidos de toda la Tierra.

El *datum* geodésico se denomina asimismo *datum* horizontal o *datum* de referencia horizontal.

A la posición de un punto común a dos levantamientos diferentes ejecutados en *datum* geodésicos diferentes se le asignarán dos conjuntos diferentes de coordenadas geográficas. Por lo tanto, es importante saber qué *datum* geodésico se ha utilizado cuando se define una posición.

El *datum* geodésico tiene que especificarse cuando se utilicen listas de coordenadas geográficas para definir las líneas de base y los límites de algunas zonas de jurisdicción (artículos 16.1, 47.8, 75.1 y 84.1).

Véase: 11. *Línea de base*; 35. *Datos geodésicos*; 37. *Coordenada geográfica*.

37. *Coordenada geográfica*

Unidades de latitud y de longitud que definen la posición de un punto en la superficie de la Tierra en relación con el elipsoide de referencia.

La *latitud* se expresa en grados (°), minutos (') y segundos (") o en decimales de minuto, desde 0° a 90° al norte o el sur del ecuador. A las líneas de círculos que unen puntos de igual latitud se les denomina "paralelos de latitud" (o sencillamente "paralelos").

La *longitud* se expresa en grados, minutos y segundos o decimales de minuto, desde 0° hasta 180° al este o al oeste del meridiano de Greenwich. Las líneas que unen puntos de igual longitud son denominadas "meridianos".

Ejemplos: 47° 20' 16" N, 20° 18' 24" E, o 47° 20,27' N, 20° 18,4' E.

Véase: 36. *Datum geodésico*.

38. *Construcción portuaria*

Construcciones artificiales permanentes erigidas a lo largo de la costa que forman parte integrante del sistema portuario; por ejemplo, espigones, desembarcaderos, muelles, rompeolas, diques y otras instalaciones portuarias, terminales costeros, muros, etc. (artículo 11).

Estas construcciones portuarias pueden utilizarse como parte de la línea de base a efectos de delimitar el mar territorial y otras zonas marítimas.

Véase: 11. *Línea de base*; 65. *Puerto*.

39. *Bahía histórica*

Véase el artículo 10.6. Esta expresión no se define en la Convención. Las bahías históricas son las bahías respecto de las cuales el Estado ribereño ha reivindicado públicamente y ha ejercido la jurisdicción, jurisdicción que ha sido aceptada por otros Estados. Las bahías históricas no tienen que cumplir los requisitos descritos en la definición de "bahía" que da el artículo 10.2.

40. *Levantamiento hidrográfico*

La ciencia de medir y definir los parámetros necesarios para describir la naturaleza y configuración precisas del lecho del mar y de la faja costera, su relación geográfica con la masa terrestre, y las características y la dinámica del mar.

Quizá sean necesarios levantamientos hidrográficos para determinar los elementos que constituyen líneas de base o puntos de base y su posición geográfica.

Durante el paso inocente, el paso de tránsito y el paso por vías marítimas archipelágicas de buques extranjeros, incluidos los buques para levantamientos hidrográficos o para la investigación científica marítima, no se puede efectuar ningún tipo de investigaciones o actividades de levantamiento sin la previa autorización del Estado ribereño (artículo 19.2 j), 40 y 54).

Véase: 11. *Línea de base*; 37. *Coordenada geográfica*.

41. *Instalación costa afuera*

Estructuras artificiales erigidas en el mar territorial, con excepción de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental, por lo general para la exploración y explotación de recursos marinos. También se pueden construir para otras finalidades, como por ejemplo la investigación científica marina, la observación de las mareas, etc.

Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes (artículo 11), y por lo tanto no pueden utilizarse como parte de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Cuando los Estados establezcan líneas de base rectas o líneas de base archipelágicas, las elevaciones en bajamar en las que haya faros o instalaciones análogas podrán utilizarse como puntos de base (artículos 7.4 y 47.4).

Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio, y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental (artículo 60.8).

El artículo 60 dispone, *inter alia*, que se notificará debidamente la construcción o remoción de instalaciones, y que hay que mantener medios permanentes para advertir su presencia. Pueden establecerse zonas de seguridad, que no deberán rebasar de 500 metros medidos a partir de sus bordes exteriores. Las instalaciones abandonadas o en desuso deberán ser retiradas, teniendo en cuenta las normas internacionales de aceptación general.

42. *Aguas interiores*

Según se define en el artículo 8.1, el régimen pertinente de los estrechos se aplica a los estrechos cerrados por líneas de base rectas (artículo 35 a)).

Un Estado ejerce completa soberanía sobre sus aguas interiores, excepto que existe el derecho de paso inocente para los buques extranjeros en zonas que no habían sido consideradas como aguas interiores antes del establecimiento de un sistema de líneas de base rectas (artículo 8.2).

Véase: 11. *Línea de base*; 13. *Bahía*; 17. *Costa*; 39. *Bahía histórica*; 41. *Instalación costa afuera*; 50. *Línea de bajamar*; 68. *Río*.

43. *Isla*

Las islas se definen en el artículo 121.1.

Las zonas marítimas de islas se mencionan en el artículo 121.2.

Véase: 9. *Atolón*; 11. *Línea de base*; 18. *Zona contigua*; 19. *Margen continental*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 70. *Roca*; 92. *Marea*.

44. *Isobata*

Línea que representa el contorno horizontal del lecho del mar a una profundidad determinada.

Véase: Artículo 76.5.

45. *Territorio*

Término general de la Convención que se refiere a las masas terrestres insulares y continentales que se hallan por encima del agua en la pleamar (artículos 2.1 y 76.1).

Véase: 92. *Marea*.

46. *Latitud*

Véase: 37. *Coordenada geográfica*.

47. *Línea de delimitación*

Línea trazada en un mapa o en una carta que indica la separación de cualquier clase de jurisdicción marítima.

Una línea de delimitación puede ser resultado de una acción unilateral o de un acuerdo bilateral, y en algunos casos el Estado o los Estados interesados tendrán que dar la debida publicidad a la línea.

Véase: 27. *Debida publicidad*.

La expresión "frontera marítima" puede utilizarse en ocasiones para describir diversas líneas de delimitación.

Véase: 11. *Línea de base*; 15. *Carta*; 17. *Costa*; 19. *Margen continental*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 37. *Coordenada geográfica*; 51. *Línea mediana*; 61. *Costas situadas frente a frente*; 62. *Límite exterior*; 91. *Mar territorial*.

48. *Longitud*

Véase: 37. *Coordenada geográfica*.

49. *Elevación en bajamar*

Una elevación que emerge en bajamar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar (artículo 13.1).

Elevación en bajamar es una expresión jurídica utilizada para lo que generalmente se describe como rocas o bancos emergentes. En las cartas náuticas debe distinguirse a las elevaciones en bajamar de las islas.

Cuando una elevación que emerge en bajamar está total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no excede de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación podrá ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial (artículo 13.1).

Los artículos 7.4 y 47.4 se refieren a la utilización de elevaciones en bajamar como puntos de base en un sistema de líneas de base rectas o líneas de base archipelágicas.

Véase: 11. *Línea de base*; 15. *Carta*; 41. *Instalación costa afuera*; 43. *Isla*; 50. *Línea de bajamar*; 91. *Mar territorial*.

50. Línea de bajamar/Nivel de bajamar

Es la intersección del plano de la bajamar con la costa. También es la línea a lo largo de una playa, o de una playa, hasta la cual se retira el agua en la bajamar.

Es práctica normal mostrar a la línea de bajamar como elemento identificable en las cartas náuticas, a no ser que la escala de la carta sea demasiado pequeña para distinguir dicha línea de la línea de pleamar o a no ser que no haya mareas, en cuyo caso las líneas de pleamar y de bajamar serán las mismas.

El nivel real del agua tomado como bajamar a efectos de confección de cartas es conocido con el nombre de nivel de *datum* cartográfico (documento A/CONF.62/L.76).

Véase: 11. *Línea de base*; 15. *Carta*; 92. *Marea*.

51. Línea mediana/Línea de equidistancia

Es la línea cada uno de cuyos puntos es equidistante de los puntos más cercanos de las líneas de base de dos o más Estados entre los cuales discurre.

Véase: 1. *Costa adyacente*; 11. *Línea de base*; 61. *Costas situadas frente a frente*; 91. *Mar territorial*.

52. Milla

Véase: 56. *Milla marina*.

53. Boca de una bahía

Es la entrada a la bahía desde el océano.

El artículo 10.2 declara que "una bahía es toda escotadura bien determinada..." y que la boca de dicha bahía es "la boca de dicha escotadura". Los artículos 10.3, 10.4 y 10.5 se refieren a los "puntos naturales de entrada" de una bahía. Puede decirse, por lo tanto, que la boca de una bahía está entre sus puntos naturales de entrada.

Dicho con otras palabras, la boca de una bahía es su entrada.

Aunque algunos Estados han elaborado normas para determinar los puntos naturales de entrada a las bahías, no se ha establecido ninguna norma internacional sobre el particular.

Véase: 11. *Línea de base*; 13. *Bahía*; 16. *Línea de cierre*; 30. *Estuario*; 50. *Línea de bajamar*.

54. Boca de un río

Lugar en que una corriente de agua desemboca en el océano.

Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar de sus orillas (artículo 9). Obsérvese que el texto francés de la Convención dice "Si un fleuve se jette dans la mer *sans former d'estuaire* ..." (se ha añadido el subrayado).

No se ha fijado ningún límite para la longitud de la línea que haya que trazar.

El hecho de que el río deba desembocar "directamente en el mar" sugiere que la boca debe quedar bien marcada, de lo contrario los comentarios acerca de la boca de una bahía se aplicarán por igual a la boca de un río.

Véase: 11. *Línea de base*; 16. *Línea de cierre*; 30. *Estuario*; 50. *Línea de bajamar*; 68. *Río*.

55. Carta náutica

Véase: 15. *Carta*.

56. Milla marina

Unidad de distancia que tiene 1.852 metros.

Este valor se adoptó en la Conferencia Hidrográfica Internacional de 1929 y subsiguientemente ha sido adoptado por la Oficina Internacional de Pesos y Medidas. La longitud de la milla marina se aproxima mucho al valor medio de la longitud de 1' de latitud, que varía entre unos 1.843 metros en el ecuador y 1.861,66 metros en el polo.

Véase: 37. *Coordenada geográfica*.

57. Ayuda para la navegación

Véase: 2. *Ayuda a la navegación*.

58. Carta de navegación

Véase: 2. *Ayuda a la navegación*.

59. Plataforma oceánica

Es una elevación del lecho del mar de cima relativamente llana que surge abruptamente del fondo oceánico por todos sus lados y cuya cima presenta una extensión considerable de un lado a otro.

A los efectos de calcular la relación entre agua y tierra encerrada por líneas de base archipelágicas, las superficies terrestres podrán incluir, entre otras cosas, aguas situadas dentro de la parte acantilada de una plataforma oceánica que esté encerrada o casi encerrada por una cadena de islas calcáreas y de arrecifes emergentes situados en el perímetro de la plataforma (artículo 47.7).

Véase: 5. *Estado archipelágico*; 11. *Línea de base*.

60. Cresta oceánica

Elevación alargada del fondo oceánico que presenta una topografía irregular o suave y lados abruptos.

Estas crestas quedan excluidas del margen continental (artículo 76.3).

Véase: 24. *Fondo oceánico profundo*.

61. Costas situadas frente a frente

La relación geográfica de las costas de dos Estados que estén situados uno frente al otro.

Las zonas marítimas de los Estados que tengan costas situadas frente a frente pueden requerir una delimitación de las fronteras para evitar que se superpongan.

62. Límite exterior

La medida en que un Estado ribereño reclama o puede reclamar una jurisdicción específica de conformidad con las disposiciones de la Convención.

En el caso del mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, los límites exteriores están a una distancia del punto más cercano de la línea de base del mar territorial igual a la anchura de la zona de jurisdicción que se esté midiendo (artículos 4, 33.2 y 57).

En el caso de la plataforma continental, cuando el margen continental se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, la extensión del límite exterior se describe detalladamente en el artículo 76.

Véase: 11. *Línea de base*; 18. *Zona contigua*; 19. *Margen continental*; 21. *Plataforma continental*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 44. *Iso-bata*; 91. *Mar territorial*.

63. Paralelo de latitud

Véase: 37. *Coordenada geográfica*.

64. Plataforma artificial

Véase: 41. *Instalación costa afuera*.

65. Puerto

Lugar dotado de las diversas instalaciones, terminales y facilidades que se precisan para cargar y descargar cargamento o pasajeros.

66. Arrecife

Masa de roca o de coral que llega muy cerca de la superficie del mar o que sobresale en la bajamar.

Arrecife emergente. La parte de un arrecife que se halle por encima del agua en la bajamar pero que quede sumergida en la pleamar.

Cadena de arrecifes. Arrecife que está unido directamente a la costa o a la masa terrestre continental, o situado en su proximidad inmediata.

En el caso de las islas situadas en atolones o de las islas que tengan cadenas de arrecifes, la línea de base será la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (artículo 6).

Véase: 9. *Atolón*; 11. *Línea de base*; 43. *Isla*; 50. *Línea de bajamar*.

67. Emersión

Véase: 20. *Emersión continental*.

68. Río

Una corriente natural de agua relativamente grande.

69. *Rada*

Zona situada junto a la costa en la cual los buques pueden anclar en condiciones de seguridad; a menudo se halla situada en una estrecha indentadura de la costa.

“Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, están comprendidas en el mar territorial” (artículo 12).

En la mayor parte de los casos las radas no quedan claramente delimitadas por límites geográficos naturales, y su situación general se indica según la posición de su nombre geográfico en las cartas. Ahora bien, si se aplica el artículo 12, los límites deben indicarse en las cartas o deben describirse mediante una lista de coordenadas geográficas.

Véase: 15. *Carta*; 37. *Coordenada geográfica*; 47. *Línea de delimitación*; 91. *Mar territorial*.

70. *Roca*

Masa sólida de superficie limitada.

La Convención no da ninguna definición de las rocas. El término se utiliza en el artículo 121.3, que dice lo siguiente:

“Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.”

Véase: 43. *Isla*; 49. *Elevación en bajamar*.

71. *Sistema de ordenación del tráfico*

Cualquier sistema que trace uno o más derroteros y/o establezca medidas encaminadas a trazar derroteros para evitar el riesgo de accidentes; incluye los dispositivos de separación del tráfico, los derroteros de ida y vuelta, las rutas recomendadas, las zonas que hay que evitar, las zonas de navegación próximas a la costa, las confluencias de giro, las zonas de precaución y las rutas en aguas profundas.

72. *Ayuda para la seguridad*

Véase: 2. *Ayuda a la navegación*

73. *Zona de seguridad*

Zonas establecidas por el Estado ribereño alrededor de estructuras, instalaciones e islas artificiales en las cuales se adoptan medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como la de las estructuras, instalaciones e islas artificiales. Dichas zonas no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las estructuras, instalaciones e islas artificiales, salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente (artículo 60.4 y 60.5).

Véase: 41. *Instalación costa afuera*

74. *Escala*

Relación entre una distancia en una carta o mapa y una distancia entre los dos mismos puntos medidos en la superficie de la Tierra (u otro cuerpo del universo).

La escala se puede expresar como fracción o como razón. Si en una carta una distancia real de 50.000 metros se representa mediante una longitud de 1 metro, se podrá expresar la escala como 1:50.000 o como 1/50.000. Cuanto mayor sea el divisor, menor será la escala de la carta.

Véase: 15. *Carta*.

75. *Lecho del mar*

Parte superior de la capa superficial de tierra, rocas, barro u otros materiales que se hallen en el fondo del mar e inmediatamente encima de su subsuelo.

El lecho del mar puede ser el del mar territorial (artículo 2.2), aguas archipelágicas (artículo 49.2), zona económica exclusiva (artículo 56), plataforma continental (artículo 76), alta mar (artículo 112.1) o la zona (artículos 1.1.1) y 133). Cabe indicar que al referirse a la capa superficial más alejada de la costa de la emersión continental, el artículo 76 utiliza la expresión "fondo oceánico profundo" en vez de "lecho del mar".

Véase: 7. *Zona*; 21. *Plataforma continental*; 24. *Fondo oceánico profundo*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 89. *Subsuelo*.

76. *Roca sedimentaria*

Roca formada por la consolidación de sedimentos sueltos que se han acumulado en capas de agua o de la atmósfera. (La expresión "rocas sedimentarias" se utiliza en el artículo 76.4 a) i).

Los sedimentos pueden consistir en fragmentos rocosos o en partículas de diversos tamaños (conglomerados, arenisca, pizarra), restos o productos de animales o de plantas (algunos materiales calcáreos y carbón), el producto de la acción química o de la evaporación (sales, yeso, etc.) o una mezcla de los mencionados materiales.

77. *Mar semicerrado*

Véase: 28. *Mar cerrado (artículo 122)*.

78. *Plataforma*

En términos geológicos se trata de una zona adyacente a un continente o situada alrededor de una isla, que se extiende desde la línea de bajamar hasta la profundidad a la cual se registra generalmente un acusado incremento del gradiente mar afuera.

Véase: 21. *Plataforma continental*.

79. *Dimensión de las áreas*

Los requisitos generales se establecen en el anexo III, artículos 8 y 17.2 a) de la Convención. El primero de esos artículos requiere que el solicitante indique las coordenadas que dividan el área.

El sistema más común de coordenadas es el de las coordenadas de latitud y longitud, aunque las coordenadas rectangulares de la rejilla de Mercator transversa universal (que indican el número apropiado de la zona), los rectán-

gulos de Marsden, las coordenadas del reticulado polar, etc., son también precisas. La Comisión Preparatoria está estudiando la posibilidad de que en las solicitudes de aprobación de planes de trabajo se definan las áreas por referencia al Sistema Geodésico Mundial (artículo 2.12 del Proyecto de Reglamento sobre la prospección, exploración y explotación de nódulos polimetálicos en la zona, documento LOS/PCN/SN.3/WP.6).

Véase: 37. *Coordenada geográfica.*

80. Talud

Véase: 22. *Talud continental.*

81. Espolón

Elevación, cresta o emersión accesorias que se proyecten hacia el exterior a partir de un elemento más importante.

La extensión máxima del límite exterior de la plataforma continental a lo largo de las crestas submarinas es de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base. Esta limitación "no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen" (artículo 76.6).

Véase: 10. *Banco*; 14. *Casquete*; 21. *Plataforma continental*;
88. *Cresta submarina.*

82. Línea de base recta

Véase: 11. *Línea de base.*

83. Línea recta

En términos matemáticos es la distancia más corta entre dos puntos.

Véase: 11. *Línea de base*; 19. *Margen continental*; 21. *Plataforma continental.*

84. Estrecho

En términos geográficos, un paso estrecho entre dos masas terrestres o islas o grupos de islas que pone en comunicación dos zonas marítimas más extensas.

Solamente los estrechos "utilizados para la navegación internacional" están clasificados como "estrechos internacionales", y únicamente dichos estrechos caen dentro del régimen específico estipulado en la parte III, secciones 2 y 3 de la Convención.

85. Estructura

Véase: 41. *Instalación costa afuera.*

86. Cable submarino

Cables aislados, cables impermeables o grupos de cables o de fibras ópticas que transmiten una corriente eléctrica o un mensaje bajo el agua.

Estos cables se depositan en el lecho del mar o en su subsuelo, y aunque lo más corriente es que sean cables telegráficos o telefónicos, también pueden transmitir corrientes eléctricas de alto voltaje para la distribución energética nacional o para la transmisión a estructuras e islas situadas costa afuera.

Por lo general están indicados en las cartas si se hallan en una zona en la que puedan quedar dañados por buques que fondeen o que se dediquen a la pesca de arrastre.

Todos los Estados tienen derecho a tender cables submarinos en la plataforma continental a reserva de lo dispuesto en el artículo 79.

Los artículos 113, 114 y 115 disponen la protección de los cables submarinos y las indemnizaciones por las pérdidas que puedan sufrirse al tratar de prevenir que sufran daños.

Véase: 87. *Tubería submarina.*

87. Tubería submarina

Tuberías para transportar agua, gas, petróleo, etc., bajo el agua.

Estas tuberías se depositan en el lecho del mar o en zanjas cavadas en él, y también pueden tenderse a cierta altura por encima del lecho del mar. En las zonas en las que hay corrientes de marea fuertes y los materiales que constituyen el lecho del mar son blandos, el lecho del mar situado debajo de algunas secciones de la tubería puede desplazarse, dejando a la tubería parcialmente suspendida.

Las cartas indican por lo general la existencia de estas tuberías si están tendidas en zonas en las que pueden sufrir daños si los barcos fondean o se dedican a la pesca de arrastre.

La delimitación del trazado para el tendido de dichas tuberías en la plataforma continental está supeditada al consentimiento del Estado ribereño.

Los artículos 113, 114 y 115 disponen la protección de las tuberías submarinas y las indemnizaciones por las pérdidas en que se haya incurrido al tratar de prevenir que sufran daños.

Todos los Estados tienen derecho a tender tuberías submarinas en la plataforma continental a reserva de lo dispuesto en el artículo 79.

Véase: 86. *Cable submarino.*

88. Cresta submarina

Elevación alargada del fondo del mar, de topografía irregular o relativamente suave y de lados abruptos, que constituye una prolongación natural del territorio terrestre.

En las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial; esto no se aplica a las elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental de un Estado ribereño (artículo 76.6).

Véase: 21. *Plataforma continental.*

89. Subsuelo

Todos los materiales naturales que se hallen por debajo del lecho del mar o del fondo oceánico profundo.

El subsuelo incluye depósitos residuales y minerales, así como el lecho rocoso que se halla por debajo de ellos.

La zona y el mar territorial de un Estado ribereño, o sus aguas archipelágicas, su zona económica exclusiva y su plataforma continental, incluyen en todos los casos el subsuelo (artículos 1.1 1), 2.2, 49.2, 56.1 a) y 76.1).

Véase: 7. *Zona*; 21. *Plataforma continental*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 75. *Lecho del mar.*

90. *Aguas suprayacentes*

Las aguas que yacen inmediatamente encima del lecho del mar o del fondo oceánico profundo hasta la superficie.

La Convención se refiere únicamente a las aguas suprayacentes situadas sobre la plataforma continental y a las aguas suprayacentes a la zona en los artículos 78 y 135, respectivamente.

Véase: 7. *Zona*; 21. *Plataforma continental*; 31. *Zona Económica Exclusiva*; 75. *Lecho del mar*; 94. *Columna de agua*.

91. *Mar territorial*

Faja de agua de una anchura definida que no excederá de 12 millas marinas medidas mar afuera desde la línea de base del mar territorial.

La soberanía del Estado ribereño se extiende al mar territorial, a su lecho y a su subsuelo, así como al espacio aéreo situado sobre él. Esta soberanía se ejerce con arreglo a la Convención y otras normas del derecho internacional (artículos 2 y 3).

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial (artículo 4).

El artículo 12 dispone que determinadas radas que están situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial están comprendidas en el mar territorial; no se indica ninguna limitación en materia de anchura.

Las principales limitaciones que afectan al ejercicio por el Estado ribereño de la soberanía en el mar territorial consisten en los derechos de paso inocente para buques extranjeros y de paso en tránsito y de paso por vías marítimas archipelágicas para los buques y aviones extranjeros (parte II, sección 3, parte III, sección 2, y parte IV de la Convención).

Véase: 4. *Vía marítima archipelágica*; 11. *Línea de base*; 43. *Isla*; 49. *Elevación en bajamar*; 56. *Milla marina*; 69. *Rada*.

92. *Marea*

Subida y bajada periódica de la superficie de los oceánicos y otras grandes masas de agua, debidas principalmente a la atracción gravitatoria ejercida por la Luna y el Sol sobre la Tierra en rotación.

Datum cartográfico: El nivel de marea al que se refieren las profundidades en una carta náutica constituye un *datum* vertical denominado *datum* cartográfico.

Aunque no existe ningún nivel de *datum* cartográfico que haya obtenido la aceptación universal, en virtud de la resolución A 2.5 de la Conferencia Hidrográfica Internacional dicho *datum* constituirá "un plano tan bajo que muy raramente será rebasado por la bajamar".

Véase: 15. *Carta*; 50. *Línea de bajamar*.

93. *Dispositivo de separación del tráfico*

Medida de tráfico encaminada a separar los derroteros que van en sentido opuesto mediante medios apropiados y mediante el establecimiento de vías de tráfico.

Véase: 71. *Sistema de ordenación del tráfico*.

94. *Columna de agua*

Masa continua vertical de agua que va desde la superficie del mar hasta el lecho del mar.

Véase: 75. *Lecho del mar*; 90. *Aguas suprayacentes*.

APENDICE II

Lista de participantes en la Reunión del grupo de expertos técnicos sobre líneas de base

*31 de agosto a 4 de septiembre de 1987
Nueva York*

Contralmirante Hussein Abbas El-Shaffie
Director Adjunto
Departamento de Navegación e Hidrografía
Alejandría
EGIPTO

Comandante P. B. Beazley
Oficina Hidrográfica Internacional
MONACO

Profesor Werner Bettach
Jefe
Departamento de Publicaciones Náuticas
Levantamientos Hidrográficos y Cartografía
Deutsches Hydrographisches Institut
Hamburgo
REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

Comandante Marco Antonio Gonçalves Bombet
Jefe de la Sección de Oceanografía Geológica-Técnica
Río de Janeiro
BRASIL

Sr. Luis Cabrera-Cosío
Comisionado Mexicano ante la Comisión Internacional de Límites y Aguas
entre México y Guatemala, Secretaría de Relaciones Exteriores
México, D.F.
MEXICO

Capitán de corbeta C. M. Carleton
Territorial Waters Officer
Hydrographic Department
Ministerio de Defensa
Londres
REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

Sr. Francis Charles
Dependencia Hidrográfica
Puerto España
TRINIDAD Y TABAGO

Sr. John Cooper
Asesor Técnico de la Delegación Canadiense a la Conferencia sobre el
Derecho del Mar
Ottawa
CANADA

Dr. A. C. Ibe
Jefe de Investigaciones Oceanográficas
Instituto de Oceanografía e Investigaciones Marítimas
Lagos
NIGERIA

Sr. Bandama Kouadio
Institut Géographique
Abidjân
CÔTE D'IVOIRE

Sr. Liu Gongbo
Ingeniero Naval
Organismo Cartográfico del Servicio de Navegación
Departamento Central de la Marina China
Tianjin
CHINA

Sr. Gao Guixu
Ingeniero
Instituto de Cartografía y Levantamientos Oceánicos de Tianjin
Tianjin
CHINA

Sr. Shoichi Oshima
Jefe
Oficina de Levantamientos relativos a la Plataforma Continental
Organismo de Seguridad Marítima
Tokio
JAPON

Profesor Victor Prescott
Universidad de Melbourne
Melbourne
AUSTRALIA

Sr. André Roubertou
Service Hydrographique de la Marine
París
FRANCIA

Profesor Tullio Scovazzi
Universidad de Parma
Parma
ITALIA

Contralmirante V. K. Singh
Jefe de Hidrografía
Cuartel Naval Central
Nueva Delhi
INDIA

Dr. Robert W. Smith
Office of Ocean Law and Policy
Departamento de Estado de los Estados Unidos
Washington, D.C.
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Sr. Adi Sumardiman
Centro de Levantamientos y Cartografía del Ejército
Yakarta
INDONESIA

Capitán Victor N. Zakharov
Jefe de Departamento
Jefe de la Dirección de Navegación y Oceanografía
Ministerio de Defensa de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Moscú
UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS

APENDICE III

Bibliografía seleccionada

- Alexander, L. M. "Baseline delimitations and maritime boundaries", *Virginia Journal of International Law*, 23:503-526. 1983.
- Beazley, P. B. *Maritime limits and baselines; a guide to their delineation*, 2a. ed., revisada. The Hydrographic Society, Special publication No. 2, Londres, 1978.
- . *Op. cit.* 3a. ed. Londres, 1988.
- Brock, J. R. "Archipelago concept of limits of the territorial sea", *Readings in International Law*, R. B. Lillich y J. N. Moore (eds.).
- Coquia, J. R. "Development of the archipelagic doctrine as a recognized principle of international law", *Philippines Law Journal*, 58:143-171, 1983.
- Couper, A. *The Times atlas of the oceans*. Londres, 1983.
- Departamento de Estado de los Estados Unidos. "Developing standard guidelines for evaluating straight baselines", *Limits in the Seas*, No. 106, 1987.
- Francalanci, G., Romano, D., y Scovazzi, T. "Atlas of the straight baselines", *Studi e documenti sul diritto internazionale del mare*, (Milán) 18, 1986.
- Hodgson, R. D., y Alexander, L. M. "Towards and objective analysis of special circumstances", *Oceans Paper 13*. Rhode Island. Law of the Sea Institute, 1972.
- Jagota, S. P. "Maritime boundary", *Académie de droit international. Recueil des cours*, 171:81-223, 1981.
- Kapoor, D. C., y Kerr, A. J. *A guide to maritime boundary delimitation*. Toronto, 1986.
- Langeraar, W. *Surveying and charting of the seas*. Amsterdam, 1984.
- McDorman, T. L., Beauchamp, K. P., y Johnston, D. M. *Maritime boundary delimitation. an annotated bibliography*. Lexington, Mass., 1983.
- Nweihed, K. G. "Delimitation principles and problems in the Caribbean", *Maritime issues in the Caribbean*, Jhabvola, F. (ed.). Miami:19-55, 1983.
- Scovazzi, T. "La linea di base del mare territoriale", *Studi e documenti sul diritto internazionale del mare*, (Milán) 17, 1986.
- Shalowitz, A. L. *Shore and sea boundaries*, Vol. 1, Washington, D.C., 1962.
- Smith, R. W. "A geographical primer of maritime boundary making", *Ocean Development and International Law*, 12:1-12, 1983.
- Strohl, M. P. *The international law of bays*. La Haya, 1963.
- Thamsborg, M. "Geodetic hydrography as related to maritime boundary problems", *International Hydrographic Review*, 51 (1): 157-173. 1977.

Vivero, J. L. S. de. *El nuevo orden oceánico: consecuencias territoriales*. Sevilla, 1985.

Wiktor, C. L., y Foster, L. A. (eds.). *Marine affairs bibliography*. Halifax, Nueva Escocia, Dalhousie Law School, 1980.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1. Extracto de la carta 826 de Australia.
- Figura 2. Atolón Maloelap, en las Islas Marshall.
- Figura 3. Aitutaki, en las Islas Cook.
- Figura 4. Truk, en las Islas Carolinas.
- Figura 5. Ebon, en las Islas Marshall.
- Figura 6. Manihiki, en las Islas Cook.
- Figura 7. Isla Wallis (Uvea).
- Figura 8. Archipiélago de las Luisiadas.
- Figura 9. Grupo hipotético.
- Figura 10. Elevaciones en bajamar.
- Figura 11. Pauta compleja de aguas territoriales producida por el trazado de la línea de base normal de la línea de cierre de la bahía.
- Figura 12. Papel de las líneas de base rectas en la simplificación de la delimitación del mar territorial.
- Figura 13. Cadena de islas que se extienden perpendicularmente a la costa.
- Figura 14. Costa del norte de Noruega.
- Figura 15. Normas para el cierre de las bahías jurídicas.
- Figura 16. Problemas que plantea la determinación del punto natural de entrada a una bahía.
- Figura 17. Ejemplo de bahía subsidiaria.
- Figura 18. Long Island, Nueva York.

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a : Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах по всем районам мира. Находите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences depositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

联合国出版物在全世界各地的书店和经销商处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

如何购取联合国出版物

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة
يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استفسر من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة، قسم المبيعات، نيويورك أو جنيف.