



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización de Derecho Económico Internacional y de la Integración

**El efecto de las islas en la delimitación de fronteras
marítimas. La relación entre los artículos 121, 15, 74 y 83 de la
CONVEMAR. El Caso de la Bahía de Bengala**

Trabajo Especial presentado para optar al Título de Especialista en Derecho
Económico Internacional y de la Integración

Autor: Mariateresa Garrido Villareal

Tutor: Juan Carlos Sainz-Borgo

Caracas, 18 de Agosto de 2015.

Resumen:

Las islas juegan un rol muy importante en la definición de las fronteras marítimas entre estados ribereños, sin embargo, pocos estudios se enfocan en el impacto que las islas pueden tener en el proceso de delimitación. Para ellos se analizarán las consideraciones realizadas por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar en el caso de delimitación marítima entre Bangladesh y Myanmar en la Bahía de Bengala. Este caso es importante no sólo porque es el primer caso de delimitación decidido por este Tribunal, sino también porque analiza el efecto de la Isla de St. Martin, perteneciente a Bangladesh, en la delimitación del mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental dentro de las 200 millas náuticas y la plataforma continental extendida. A pesar de que el tribunal no estableció normas generales que pudieran ser aplicadas para la determinación del efecto que tienen las islas sobre la delimitación de los espacios marítimos, la decisión contribuye al entendimiento de su efecto en el proceso de delimitación mediante la identificación de las particularidades de cada caso, lo que contribuye al fortalecimiento de la posición venezolana en la negociación de las fronteras marítimas que aún se encuentran pendientes por definir. La metodología utilizada fue el análisis legal de la decisión del TIDM a fin de dar respuesta a las siguientes preguntas de investigación: ¿Cuál es el efecto que tienen las islas en la delimitación de las fronteras marítimas? ¿Qué impacto tiene para Venezuela la decisión del TDIM en la delimitación de las zonas marítimas?

Agradecimientos

A mi querido profesor y amigo Francisco Nieves-Croes, quien me enseñó a ver el mar con una perspectiva diferente, de no ser por él nunca hubiera escrito esta tesis. Gracias por enseñarme que en el Derecho Internacional no todo es paz y amor.

A mi querido tutor y amigo Juan Carlos Sainz-Borgo por apoyarme siempre y tenderme una mano amiga cada vez que lo he necesitado. Gracias por enseñarme que en el derecho internacional las fronteras nunca dejarán de ser importantes.

A mi familia... de no ser por ustedes no pudiera cumplir ninguno de mis sueños.

A Dios, por quien todo es posible... inclusive esta tesis.

Contenido

Introducción	6
Capítulo I. Antecedentes del Caso de la Bahía de Bengala.	9
1. Hechos del Caso	9
a. Consideraciones geográficas de la Bahía de Bengala	12
b. Consideraciones geográficas de la Isla de St. Martin	13
Capítulo 2. Delimitación del Mar Territorial en el Caso de la Bahía de Bengala.....	15
1. Efectos de la isla de St. Martin en la delimitación del Mar Territorial	15
2. Críticas.....	20
Capítulo 3. Delimitación de la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental dentro de las 200 MN en el Caso de la Bahía de Bengala	22
1. Determinación de la costa para los efectos de la delimitación.....	24
2. Selección del método de delimitación y establecimiento del límite ..	25
2.1 Establecimiento de la línea provisional.....	27
2.2. Ajuste de la línea provisional.....	28
3. Efecto de la Isla de St. Martin en la línea de delimitación.....	30
4. Críticas.....	31
Capítulo 4. Delimitación de la Plataforma Continental más allá de las 200 MN en el Caso de la Bahía de Bengala.....	37
1. Jurisdicción del Tribunal para realizar la delimitación del área en disputa.....	38
2. Derecho de las partes a reclamar la Plataforma Continental más allá de las 200 MN	40

3.	Selección del método de delimitación.....	42
3.1.	Área gris.....	43
4.	Test de la desproporción	45
5.	Críticas.....	47
6.	Descripción de la línea de delimitación.....	49
Capítulo 5. Conclusiones. Efectos de las islas en la delimitación marítima y el impacto del caso de la Bahía de Bengala para Venezuela		51
7.	Bibliografía.....	59
7.1.	Libros	59
7.2	Artículos	59
7.3	Casos	63
7.4.	Instrumentos internacionales.....	64
7.5	Otros.....	64

Introducción

El caso de la Bahía de Bengala entre Bangladesh y Myanmar conocido por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (en adelante TIDM) es una decisión histórica. Es el primer caso de delimitación marítima decidido por el Tribunal, es la primera sentencia que delimita la plataforma continental extendida, y es el primer caso de resolución de conflictos marítimos en Asia. Por estos motivos fue recibido con entusiasmo por la comunidad internacional, especialmente por las partes en conflicto.¹ Varios aspectos de esta sentencia son importantes para el derecho internacional porque tendrán un impacto directo en la interpretación y aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante CONVEMAR o la Convención).²

Diversos académicos han escrito sobre el impacto de esta decisión, sin embargo, el efecto que las islas pueden tener en la delimitación de los espacios marítimos ha sido poco estudiado; en consecuencia, este análisis se enfocará en ese aspecto. La decisión del TIDM tuvo que considerar el impacto de la Isla de St. Martin en el caso de la Bahía de Bengala, y mediante el estudio de los argumentos allí contemplados, esta tesis contribuirá al desarrollo del derecho internacional del mar en lo respectivo al impacto que las islas pueden tener en este tipo de delimitaciones.

La isla en cuestión le pertenece a Bangladesh y se encuentra localizada cerca de la costa de ambos países. Bangladesh y Myanmar estuvieron de acuerdo en considerar a St. Martin como una isla de acuerdo a lo establecido en el artículo 121 de la CONVEMAR, sin embargo, estuvieron en desacuerdo

¹ Diferentes declaraciones unilaterales fueron efectuadas, por ejemplo Bangladesh (http://www.mofa.gov.bd/index.php?option=com_content&view=article&id=168&catid=43&PRid=549), Myanmar (<http://myanmedelhi.com/settlement-of-territorial-waters-of-myanmar-and-bangladesh-by-international-tribunal-for-the-law-of-the-sea-on-14-march-2012/>), Francia (<http://www.diplomatie.gouv.fr/en/country-files/bangladesh-499/article/ruling-issued-by-the-international>), Japón (http://www.mofa.go.jp/announce/announce/2012/3/0316_01.html).

² Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 10 de diciembre de 1982.

respecto al efecto que debería tener en la delimitación marítima; en consecuencia, el Tribunal tuvo que considerarla para el establecimiento de una línea única de delimitación.

A fin de cumplir con el objetivo principal de esta tesis; analizar el impacto que las islas pueden tener en la delimitación marítima, la fuente principal del análisis será la decisión emitida por el TIDM en el caso de la Bahía de Bengala, las declaraciones, votos concurrentes y separados realizados por los jueces y los artículos académicos publicados por los diversos autores.

Este análisis estará dividido en tres partes. La primera corresponde al primer capítulo de esta tesis y se enfocará en los aspectos generales y antecedentes del caso. El segundo capítulo tiene como objetivo analizar las consideraciones realizadas por el Tribunal en la delimitación del mar territorial y el efecto de la Isla de St. Martin. De igual forma se tomarán en consideración las críticas realizadas por ciertos jueces y académicos.

El tercer capítulo corresponde a la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental dentro de las 200 millas náuticas (en adelante MN). Para la delimitación de éstas áreas, el Tribunal decidió no considerar a la isla de St. Martin como una circunstancia especial para la delimitación de estos espacios marítimos, por lo que los argumentos legales serán especialmente importantes para determinar el efecto de las islas en la delimitación de éstas áreas.

La última parte estará enfocada en la delimitación de la plataforma continental extendida. A pesar de que el Tribunal decidió no considerar a la Isla de St. Martin para la delimitación de esta área, es particularmente importante considerar los argumentos esbozados por el Tribunal porque es la primera vez que un tribunal o corte internacional delimita esta zona. En esta parte también se analizará la zona denominada por el Tribunal como “área gris”, que fue creada como resultado de la aplicación del método de

delimitación de la equidistancia; seguido por la presentación de las críticas efectuadas por algunos jueces del Tribunal y académicos.

Luego de realizar este análisis, las conclusiones se enfocarán en el impacto de esta decisión tanto a nivel general como para la defensa de la posición venezolana en la delimitación de las fronteras marítimas.

Capítulo I. Antecedentes del Caso de la Bahía de Bengala.

La Bahía de Bengala se encuentra ubicada al noreste del océano Índico y ocupa un área de aproximadamente 2.173.000 kilómetros cuadrados.³ Está rodeada por Sri Lanka, India, Bangladesh, Myanmar y la Península de Malaya. El TIDM sólo conoció la disputa entre Bangladesh y Myanmar. En la actualidad sigue pendiente la delimitación marítima entre otros estados ribereños.

1. Hechos del Caso

Bangladesh obtuvo su independencia en 1971, su territorio es de aproximadamente 147.000Km² y su población es de aproximadamente 141.8 millones de personas.⁴ Limita con India por el norte, con Myanmar al este, oeste y sureste, al sur con la Bahía de Bengala. La bahía constituye la única forma de conexión marítima de Bangladesh con otros países, de hecho, el intercambio comercial del país depende únicamente de ésta ruta marítima.⁵ Actualmente es considerado uno de los países menos desarrollados del mundo.⁶

Myanmar es un país independiente desde 1948, su territorio es de aproximadamente 678.000km² y su población es de aproximadamente de 50.5 millones de personas.⁷ Está ubicado al este de la Bahía de Bengala y limita con Bangladesh al este, India al noroeste, China por el noroeste y con

³ Encyclopædia Britannica. (2014). Bay of Bengal. Recuperado el 27 de junio de 2014, from <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/60740/Bay-of-Bengal>.

⁴ United Nations Conference on Trade and Development. (2005). Statistical Profiles of the Least Developed Countries. Bangladesh. Retrieved June 24, 2014, from http://unctad.org/Sections/ldc_dir/docs/ldcmisc20053_bgd_en.pdf.

⁵ Habibur Rahman, M. (December, 1984). Delimitation of Maritime Boundaries: A Survey of Problems in the Bangladesh Case. Asian Survey, XXIV(12), 1302-1317. Pág. 1306.

⁶ United Nations Conference on Trade and Development. (2013). UN List of Least Developed Countries. Retrieved June 24, 2014, from <http://unctad.org/en/pages/aldc/Least%20Developed%20Countries/UN-list-of-Least-Developed-Countries.aspx>.

⁷ United Nations Conference on Trade and Development. (2005). Statistical Profiles of the Least Developed Countries. Myanmar. Retrieved June 24, 2014, from http://unctad.org/Sections/ldc_dir/docs/ldcmisc20053_mya_en.pdf.

Tailandia y el Mar de Andamán por el suroeste. Myanmar también está considerado como uno de los países menos desarrollados del mundo.⁸

En este caso las diferencias territoriales han existido desde la independencia de Bangladesh. Es importante hacer referencia a este hecho debido a que la Corte Internacional de Justicia (en adelante CIJ) en el caso de Honduras vs. Nicaragua indicó que la fecha crítica es importante para la delimitación de las fronteras marítimas porque ayuda efectuar la identificación de los hechos relevantes y los actos realizados *à titre de souverain* o a título de soberano por cada estado que deben ser considerados por la Corte en la determinación de la soberanía sobre un territorio en particular.⁹ No obstante, en el presente caso es posible concluir que el Tribunal no consideró una fecha específica porque no la consideró relevante para resolver el caso.

Desde la independencia de Bangladesh, la delimitación de sus fronteras marítimas ha sido un tema relevante en sus relaciones con Myanmar. De hecho, ocho rondas de negociación tuvieron lugar entre 1974 y 1986 para resolver esta controversia. El acuerdo más importante alcanzado durante ese período fue el “Acuerdo entre la delegación de Bangladesh y la delegación de Birmania”; firmado el 23 de noviembre de 1974 (en adelante Acuerdo de 1974).

Ambos países respetaron este acuerdo por aproximadamente 30 años; de hecho, Bangladesh indicó en los argumentos presentados ante el Tribunal que los estados respetaron el límite establecido en el mencionado acuerdo en el desarrollo de sus actividades pesqueras.¹⁰ No obstante, Jared Bissinger indica que la disputa resurgió por dos razones principales: “*el descubrimiento*

⁸ United Nations Conference on Trade and Development, 2013. Supra note 4.

⁹ Disputa Territorial y Marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar Caribe (Nicaragua v. Honduras), Decisión. I.C.J. Reports 2007, pág. 659. Para. 119.

¹⁰ Disputa relacionada con la delimitación de las fronteras marítimas entre Bangladesh y Myanmar en la Bahía de Bengala (Bangladesh/Myanmar), Caso No. 16 (Tribunal Internacional del Derecho del Mar, 14 de marzo de 2012. Para. 102.

*de reservas de hidrocarburos en la Bahía de Bengala y un incremento de la demanda de gas natural en ambos países”.*¹¹

Entre los años 2002 y 2007 se descubrieron reservas de hidrocarburos en la Bahía lo que llevó a los estados a iniciar procesos de licitación para explorar la zona.¹² Ambos países acordaron no realizar ninguna actividad de exploración en el área disputada, sin embargo, en septiembre de 2008 la compañía Daewoo, previamente autorizada por Myanmar, inició actividades de exploración en el área que fueron detenidas por la marina de Bangladesh.¹³

Las diferencias surgidas en la interpretación de las fronteras marítimas y los incidentes ocurridos en el 2008 dieron lugar a que ambos países reiniciaran negociaciones para definir el límite. El proceso se desarrolló entre el 2008 y el 2010 mediante seis rondas de negociación. En el 2008 las partes firmaron el “Acuerdo entre la delegación de Myanmar y la delegación de Myanmar en relación con la delimitación de las fronteras marítimas de ambos países” (en adelante Acuerdo de 2008).

A pesar de la existencia de los acuerdos previamente señalados, los problemas relacionados con la delimitación de las áreas marítimas continuaron por lo que ambos países, decidieron de mutuo acuerdo someter el caso ante el TIDM el 13 de diciembre de 2009. Como ambos países ratificaron la CONVEMAR y reconocieron la jurisdicción del Tribunal para conocer este tipo de casos, solicitaron al Tribunal, de conformidad con los

¹¹ Balam, R. A. (2012). Case Study: The Myanmar and Bangladesh Maritime Boundary Dispute in the Bay of Bengal and Its Implications for South China Claims. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 3, 85-104. Pág. 87-88. Traducción propia. Ver también: Kaldunski, M., & Wasilewski, T. (2014). The International Tribunal for the Law of the Sea on Maritime Delimitation: The Bangladesh v. Myanmar Case. *Ocean Development & International Law*, 45(2), 123-170. Pág. 124, y Anderson, D. H. (2012). Delimitation of the Maritime Boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar). *American Journal of International Law*, 106(4), 817-824. Pág. 818.

¹² Blakeley, I. (2010). Frontier Exploration: Bay of Bengal - Many Possibilities and Challenges Ahead-. GeoExPro. Geoscience & Technology Explained, 7(6), 30-35.

¹³ Kumar, A. (2008, November 27). Oil Politics in the Bay of Bengal. Recuperado el 09 de agosto de 2015, Institute for Defence Studies and Analyses:

http://www.idsa.in/idsastrategiccomments/OilPoliticsintheBayofBengal_AKumar_271108 Ver también: Zeidman, S. J. (2013). Sittin' on the Dhaka the Bay: The Dispute Between Bangladesh and Myanmar and Its Implications for the International Tribunal for the Law of the Sea. *Columbia Journal of Transnational Law*, 50(2), 442-489. Pág. 450.

artículos 287 y 288 de la Convención, que delimitara la frontera marítima de ambos países mediante la aplicación de la Convención.

a. Consideraciones geográficas de la Bahía de Bengala

La Bahía de Bengala es la bahía más grande del mundo, cubre un área de más de dos millones de km². Adicionalmente, numerosos ríos desembocan en la bahía, tales como el Mahadani, Govadari, Krishna, Kaveri o Cauvery, Ganges y el Brahmaputra;¹⁴ lo que lo convierte a la bahía en el sistema de depósitos de sedimentos más grande del mundo.¹⁵



Según indica el Juez Gao, la característica geográfica más importante de la Bahía es su concavidad; no sólo por la concavidad principal que es fácilmente observada en el mapa, sino también por la segunda concavidad

¹⁴ Encyclopædia Britannica. Supra nota 13.

¹⁵ Opinión disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Págs. 37-38.

que se encuentra en la costa de Bangladesh y que tiene un impacto directo en la delimitación de las zonas marítimas de este estado.¹⁶

En la bahía se encuentran dos fuentes principales de recursos para la explotación: los recursos vivos¹⁷ y los hidrocarburos. La exploración y explotación de los yacimientos de gas y el petróleo están destinadas a convertirse en la principal actividad económica de ambos estados, sin embargo, ninguno de los países estaba capacitado para explotar los mencionados recursos debido a la disputa territorial sobre las áreas marítimas.¹⁸

b. Consideraciones geográficas de la Isla de St. Martin

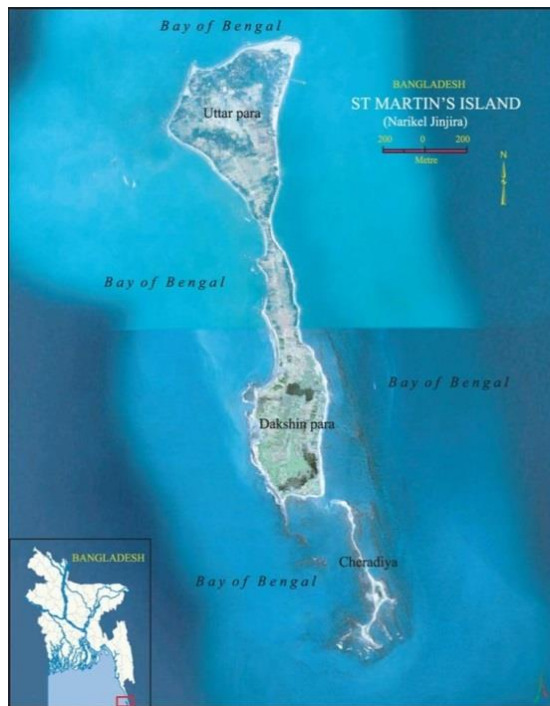
La isla de St. Martin le pertenece a Bangladesh y está ubicada a aproximadamente a 7 kilómetros de la costa de Bangladesh y a 8 kilómetros de la costa de Myanmar. Tiene una superficie de aproximadamente 8 km², una población permanente de alrededor de 7.000 personas y posee una importante actividad económica. De acuerdo con Bangladesh, la isla posee una relevante industria pesquera y recibe más de 360.000 turistas al año; adicionalmente, sirve como base de operaciones para la armada y la guardia costera del país.¹⁹

¹⁶ *Opinión separada del Juez Gao. Caso de la Bahía de Bengala.* Supra nota 10. Para. 3.

¹⁷ Bangladesh es miembro del Programa de la Bahía de Bengala, el cual es una organización intergubernamental creada para proveer servicios destinados a la sustentabilidad de las actividades pesqueras, especialmente aquellas realizadas por pequeñas empresas. Para más información ver: <http://www.bobpigo.org>.

¹⁸ *Opinión disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala.* Supra nota 10. Pág. 2.

¹⁹ *Caso de la Bahía de Bengala.* Supra nota 10. Para. 143.



Fuente: www.banglapedia.org

Capítulo 2. Delimitación del Mar Territorial en el Caso de la Bahía de Bengala

El mar territorial es el área en la cual el estado ribereño puede ejercer soberanía plena y no debe exceder de las 12MN, según lo establecido en los artículos 2 y 3 de la CONVEMAR. En la actualidad estas normas son consideradas parte de la costumbre internacional²⁰ y, en consecuencia, deben ser respetadas por Venezuela.

1. Efectos de la isla de St. Martin en la delimitación del Mar Territorial

Para la definición del mar territorial el Tribunal indicó que la ley aplicable en el caso en cuestión era el artículo 15 de la CONVEMAR. El Tribunal inició su análisis considerando los Acuerdos de 1974 y 2008 con el objetivo de determinar si esos documentos debían ser considerados como un acuerdo según lo estipulado en el artículo 15 de la Convención, y si en consecuencia los límites allí establecidos podrían ser considerados como el punto de partida para el trazado de la línea de delimitación de la frontera marítima.

En el Acuerdo de 1974 las partes convinieron en considerar a la Isla de St. Martin para el establecimiento del límite del mar territorial, de hecho indicaron que:

La frontera estará formada por una línea que se extiende hacia el mar desde el Punto de Demarcación No.1 en el Río Naaf hasta el punto de intersección de los arcos de 12MN desde el extremo sur de la Isla de St. Martin hasta el punto más cercano a la costa Birmana, conectando los puntos intermedios, que constituyen los puntos medios entre los

²⁰ Disputa Territorial y Marítima (Nicaragua v. Colombia), Decisión de fondo, I.C.J. Reports 2012, pág. 624. Para. 177.

*puntos más cercanos entre la costa de la Isla de St. Martin y la costa del territorio continental birmano.*²¹

Adicionalmente, acordaron en otorgar libertad de navegación a las embarcaciones birmanas en el mar territorial de Bangladesh que se encuentra alrededor de la isla de St. Martin.

En el 2008 los representantes de ambos estados revisaron el acuerdo de 1974 con la intención de adaptarlo a las normas contenidas en la CONVEMAR y a la nueva sistema internacional de coordenadas cartográficas. En consecuencia, en el Acuerdo de 2008 ambos estados decidieron considerar a la Isla de St. Martin como isla de conformidad con lo establecido en el artículo 121 de la CONVEMAR, así como también permitir el paso inocente por el mar territorial generado por la isla y continuar respetando la línea de delimitación previamente acordada.²²

A pesar que en dichos documentos las partes establecieron un límite, el Tribunal decidió no tomar en consideración estos documentos porque, en su opinión el Acuerdo de 1974 constituye *“un registro del entendimiento condicional alcanzado durante el proceso de negociación, y no un acuerdo de conformidad con el artículo 15 de la Convención”*.²³

Para fundamentar esta conclusión, el Tribunal indicó que el acuerdo estaba condicionado por la consecución de un tratado que estableciera todas las fronteras marítimas. Además señaló que el Acuerdo no fue firmado por un representante de Myanmar que tuviera la autoridad necesaria para comprometer a su estado, que ninguna de las partes decidió someter el acuerdo a sus procedimientos internos, porque la intención no era que fuera de obligatorio cumplimiento para las partes, y finalmente, porque no existía

²¹ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 57.

²² Idem. Para. 58.

²³ Idem. Para. 92.

suficiente evidencia que demostrara la existencia de un acuerdo en el establecimiento del límite.²⁴

Por las razones anteriormente mencionadas, el Tribunal decidió continuar con el establecimiento de la línea de delimitación del mar territorial. En este sentido es importante destacar dos elementos: el primero, es que el TIDM señaló que no es posible identificar un caso previamente decidido por un tribunal o corte internacional, ni es posible identificar alguna práctica estatal o una regla general de derecho internacional que regule el efecto de las islas en la delimitación del mar territorial.²⁵ Por este motivo, el Tribunal no estuvo obligado a seguir algún criterio previo para decidir la ubicación de la línea de delimitación.

El segundo elemento a resaltar es el relativo a la consideración de la Isla de St. Martin como una circunstancia especial en el proceso de delimitación. En este punto ambos estados presentaron argumentos relacionados con el status de la isla ya que convinieron en considerarla como una isla de conformidad con el artículo 121 de la CONVEMAR. Bangladesh realizó un importante esfuerzo para demostrar que la Isla de St. Martin cumplía con todos los requisitos exigidos por la Convención, lo cual no fue cuestionado por Myanmar.²⁶ Sin embargo, difirieron en el efecto que la isla debía tener en el proceso de delimitación; Myanmar argumentó que la isla debía ser tratada como una circunstancia especial y que por esa razón el Tribunal no debía considerarla o darle un efecto parcial en la delimitación;²⁷ mientras que Bangladesh solicitó que se le otorgara efecto completo en el proceso de delimitación.²⁸

Después de un detallado análisis de los argumentos presentados por las partes, el Tribunal determinó que la Isla de St. Martin es una elevación

²⁴ *Idem.* Paras. 93, 96, 97, 115, 125.

²⁵ *Idem.* Para. 147.

²⁶ *Idem.* Paras. 135 y 143.

²⁷ *Idem.* Paras. 135, 137 y 138.

²⁸ *Idem.* Para. 145.

marítima significativa debido a *“su tamaño y población y la extensión de actividades económicas y de otro tipo”*,²⁹ y no encontró razones suficientes que justificarán el tratamiento de la isla como una circunstancia especial.

Como resultado de los argumentos anteriormente mencionados y tomando en consideración que las partes acordaron en considerar a la Isla de St. Martin según lo establecido en el artículo 121 de la CONVEMAR, así como también reconocieron que la ley aplicable en el presente caso es el artículo 15 de la Convención, el Tribunal decidió otorgarle efecto completo a la isla en trazado de la línea de delimitación del mar territorial entre las partes,³⁰ ya que darle un efecto limitado sólo sería posible si la isla hubiera sido considerada como una circunstancia especial.

Con este razonamiento el Tribunal no estableció ninguna regla que pueda ser considerada como una norma general que tenga aplicación en otros casos; o en otras palabras, confirmó la idea de que cada caso depende de sus propias particularidades y debe ser decidido tomándolas en consideración.

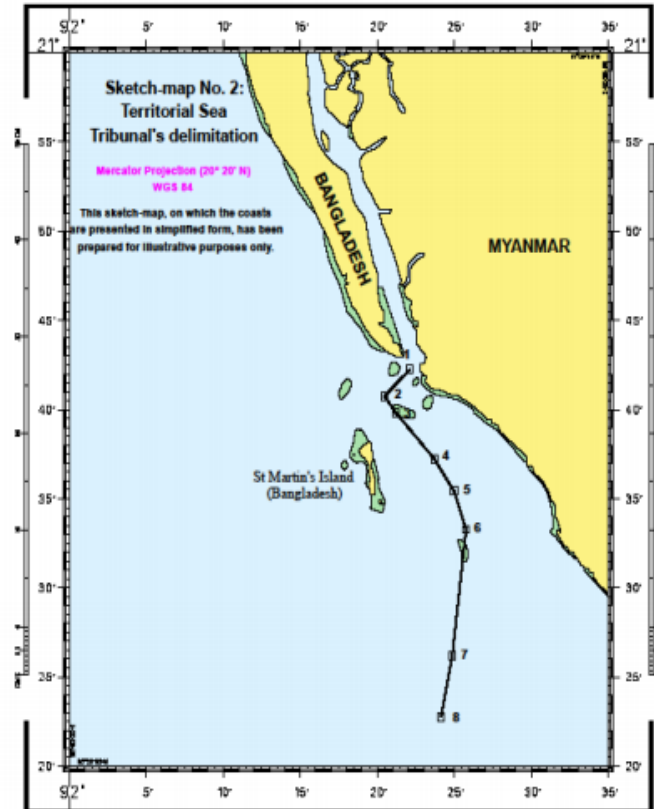
Para dibujar la línea de delimitación, el Tribunal utilizó el método de la equidistancia según lo establecido en el artículo 15 de la CONVEMAR. Primero procedió a establecer los puntos de bases, y tomando en cuenta que la Isla de St. Martin debía tener efecto completo decidió que: *“la línea de delimitación debe seguir una línea equidistante hasta el punto en el cual no existe superposición entre el mar territorial de cada estado”*.³¹ Sin embargo, el Tribunal indicó que después del punto No. 8 la línea de delimitación no debía ser trazada, porque el mar territorial generado por la Isla de St. Martin se encuentra con la zona económica exclusiva y la plataforma continental de

²⁹ *Idem.* Para. 151.

³⁰ *Idem.* Para. 152.

³¹ *Idem.* Para. 164. Traducción propia.

Myanmar, por lo que la línea fue definida tal y como se muestra en el Mapa No. 2.



Adicionalmente, a pesar que el derecho a la libre navegación en esta área no es parte del proceso de delimitación, el Tribunal decidió tomar nota de la declaración efectuada por el Ministro de Relaciones Exteriores de Bangladesh, en la cual Bangladesh aceptó continuar respetando el derecho previamente concedido.³²

Mediante el establecimiento de la línea de delimitación el Tribunal demarcó el mar territorial de cada estado y el hecho de haberle otorgado efecto completo en el proceso de delimitación a la Isla de St. Martin fue decisivo para el trazado de la mencionada línea.

³² *Idem.* Para. 174, 176. De hecho ésta consideración fue apoyada por los Jueces ad hoc Mensah y Oxman en su voto conjunta. Ver: Voto conjunto de los Jueces ad hoc Mensah y Oxman. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 2.

2. Críticas

Tomando en consideración la opinión de los académicos en relación al concepto de isla, en lo relacionado a la capacidad de generar espacios marítimos, es importante destacar el hecho de que el Tribunal no analizó el contenido del artículo 121 de la CONVEMAR y no clarificó los elementos requeridos por el mencionado artículo para considerar una elevación marítima como isla o como roca, por lo que los problemas relacionados con la interpretación de qué se entiende por actividad económica y población continúan.

No obstante, puede argumentarse que la identificación realizada por las partes juega un papel importante en la consideración de las elevaciones marítimas como islas. Si las partes acuerdan en darle algún efecto a una isla, entonces, no hay ningún motivo para que el Tribunal lo niegue, pero conservando su jurisdicción para decidir qué tipo de efecto tendrá la isla en el proceso de delimitación.

En el presente caso, otro tipo de elevaciones marítimas podían afectar el resultado final, como por ejemplo la llamada Oyster Island, sin embargo ni las partes ni el Tribunal las consideraron para la delimitación. En este sentido, el TIDM se apartó del criterio establecido por la CIJ en el caso de Nicaragua vs. Colombia, en el que la Corte determinó que las elevaciones marítimas pueden tener mar territorial.³³

Al respecto el Juez Cot indicó que al parecer *“el principal criterio a aplicar definitivamente no está relacionado con la importancia social y económica de la isla. Ni la importancia geográfica de la isla per se, su tamaño o su geomorfología. El principal criterio es ante todo la ubicación de la isla”*.³⁴ Esta idea es apoyada por el Juez Lucky, quien concluye que las islas no pueden

³³ Nicaragua vs. Colombia. Supra nota 20. Para. 182, 183.

³⁴ Opinión separada del Juez Cot. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 6.

generar zonas completas cuando son opuestas o adyacentes al territorio continental de otro estado.³⁵

En el presente caso la Isla de St. Martin se encuentra ubicada cerca de la costa de ambos estados, y en virtud de su importancia para Bangladesh, fue relevante considerarla para la delimitación del mar territorial y de esta forma alcanzar un resultado equitativo. Como el Tribunal indicó *“una conclusión contraria podría resultar en darle mayor relevancia a los derechos soberanos y a la jurisdicción de Myanmar en su zona económica exclusiva y plataforma continental que a la soberanía de Bangladesh sobre su mar territorial”*.³⁶

Finalmente, una vez que el Tribunal decidió tomar en cuenta a la isla para la delimitación ha debido fijar la línea de delimitación más allá del punto de base No. 8. Ambos países ratificaron la CONVEMAR y solicitaron la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental, las cuales son medidas desde la línea mediante la cual el mar territorial es medido, de acuerdo a lo previsto en los artículos 57 y 76 de la Convención, lo que hace particularmente importante conocer la extensión completa del mar territorial.

³⁵ Opinión disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 45.

³⁶ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 169. Traducción propia.

Capítulo 3. Delimitación de la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental dentro de las 200 MN en el Caso de la Bahía de Bengala

De conformidad con el artículo 55 de la CONVEMAR la zona económica exclusiva

“es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención”.

Los derechos soberanos a los que hace alusión este artículo comprenden “la exploración y explotación de los recursos naturales y otras actividades conexas”,³⁷ incluyendo la columna de agua,³⁸ el fondo marino y el subsuelo. Esta área no debe extenderse más allá de las 200MN según lo indicado en el artículo 57 de la Convención.

En lo que respecta a la plataforma continental, el artículo 76 de la CONVEMAR señala que esta zona

“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.”

³⁷ Naciones Unidas. (2006). *Manual de Capacitación sobre el trazado de límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y para la preparación de presentaciones de información a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*. Nueva York: Naciones Unidas. P. 1-8.

³⁸ Por columna de agua debe entenderse el área del mar que se extiende desde la superficie hasta el suelo marino, sin incluir el lecho marino ni el subsuelo.

O en otras palabras, *“es la prolongación natural de la masa continental hasta el borde extremo del margen continental o hasta una distancia de 200MN”*.³⁹

A pesar de que a primera vista ambas zonas parecen similares, existen importantes diferencias que deben ser consideradas. Primero, la zona económica exclusiva debe ser declarada por el estado ribereño, mientras que la plataforma continental le pertenece inherentemente al estado ribereño. Segundo, la zona económica exclusiva incluye la columna de agua mientras que la plataforma continental no. Finalmente, la zona económica exclusiva no se puede extender más allá de las 200MN mientras que la plataforma continental puede ser extendida hasta las 350MN o 100MN contadas a partir de la isobata de 2.500 metros.⁴⁰

Bangladesh y Myanmar acordaron en solicitarle al Tribunal que trazara una línea única de delimitación para la zona económica exclusiva y la plataforma continental. El Tribunal considerando el criterio desarrollado por la CIJ⁴¹ decidió aceptar la petición. En este sentido cabe recordar que la CIJ indicó en el caso Qatar vs. Bahrein que: el concepto de una frontera marítima única deriva de la práctica de los estados y el deseo de establecer una línea de delimitación ininterrumpida.⁴²

En relación con la ley aplicable para la delimitación de estas áreas, el TIDM estableció que las normas previstas en los artículos 74 y 83 de la CONVEMAR son las normas que rigen el procedimiento de delimitación; sin embargo, para aplicarlas, el primer paso consiste en la identificación de la costa relevante para luego proceder con la selección del método de delimitación.

³⁹ Voto disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 43.

⁴⁰ UN Manual. Supra nota 37. Pág. I-23.

⁴¹ Algunos ejemplos son: Nicaragua v. Colombia. Supra nota 20, Nicaragua vs. Honduras. Supra nota 9, Disputa Marítima (Perú vs. Chile), Decisión de fondo, 27 de enero de 2014.

⁴² Delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein, Decisión de fondo. I.C.J. Reports 2001, pág. 40.

1. Determinación de la costa para los efectos de la delimitación

La identificación de la costa relevante es importante en virtud del principio generalmente aceptado según el cual la tierra domina al mar,⁴³ o en palabras de la CIJ, porque *“la tierra es la fuente legal del poder que un estado puede ejercer sobre una extensión territorial hasta el mar”*.⁴⁴

En este sentido, en el caso del Mar del Norte, la Corte indicó dos aspectos importantes para la identificación de la costa relevante:

“[p]rimero, es necesario identificar las costas relevantes para determinar que constituye en el contexto específico de un caso una reclamación de las zonas. Segundo, es necesario determinar la costa relevante para comprobar, en la tercera y última etapa del proceso de delimitación, si existe alguna desproporción entre la longitud de las costas de cada Estado y las áreas marítimas adjudicadas a cada lado de la línea de delimitación”.⁴⁵

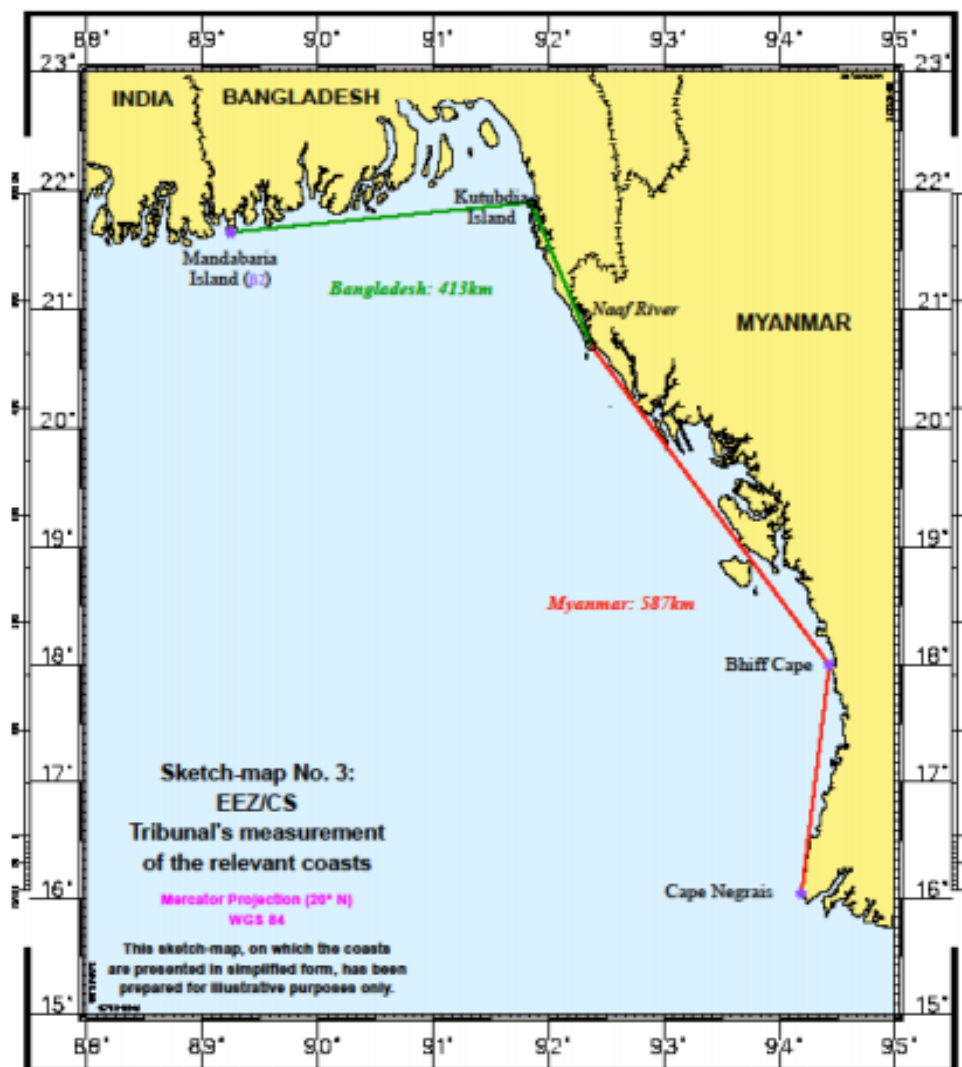
El TIDM siguiendo este criterio para la delimitación en el caso de la Bahía de Bengala, indicó que para que una costa sea considerada como relevante *“debe generar proyecciones que se superpongan a aquellas generadas por la costa de la otra parte”*.⁴⁶ En consecuencia el Tribunal decidió que la totalidad de la costa de Bangladesh era relevante para el proceso de delimitación y que debía ser medida en dos líneas de base recta; mientras que para la determinación de la costa relevante de Myanmar indicó que debía ser medida en dos líneas de base recta desde el límite territorial con Bangladesh hasta *Cape Negrais*, según se muestra en el mapa No. 3.

⁴³ Nicaragua vs. Colombia. Supra nota 20. Para. 140. Nicaragua vs. Honduras. Supra nota 9. Para. 16. Delimitación Marítima en el Mar Negro (Rumania vs. Ucrania), Decisión de fondo, I.C.J. Reports 2009, pág.61. Para 77. Delimitación marítima y Cuestiones Territoriales entre Qatar y Bahrein. Decisión de fondo. I. C. J. Reports 2001, pág. 40. Para. 185. Plataforma Continental (Tunisia/ Jamahiriya Árabe Libia), Decisión de fondo, I.C.J. Reports 1982, pág. 18. Para. 73. Caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte. Decisión de fondo, I.C.J. Reports 1969, pág. 3. Para. 96.

⁴⁴ Plataforma Continental del Mar del Norte. Supra nota 43. Para. 96.

⁴⁵ Rumania vs. Ucrania. Supra nota 43. Para. 78. Traducción propia.

⁴⁶ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 198. Traducción propia.



2. Selección del método de delimitación y establecimiento del límite

A pesar de que las partes estuvieron de acuerdo en la ley aplicable, tuvieron diferencias respecto al método que debía ser utilizado para la delimitación de estas áreas. En este sentido, es importante recordar que a diferencia de la delimitación del mar territorial, para la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental en la CONVEMAR no fue incluido algún

método de delimitación, sin embargo, los estados acordaron que el objetivo principal en la definición de los límites es lograr una solución equitativa.

Bangladesh argumentó en favor del uso del método de la bisectriz⁴⁷ porque *“eliminaría las inequidades asociadas con la equidistancia y produciría un resultado equitativo”*.⁴⁸ Por su parte Myanmar le solicitó al Tribunal que aplicara el método de la equidistancia porque en su opinión no existían circunstancias que hicieran imposible la aplicación de ese método.⁴⁹

Tomando en consideración los argumentos presentados por las partes, el Tribunal procedió con el análisis de los mismos a fin de seleccionar el método más adecuado, es decir, aquel que le permitiera alcanzar una solución equitativa. Para ello el TIDM indicó que el método debía ser considerado de conformidad con las circunstancias particulares de cada caso y que *“la meta de alcanzar una solución equitativa debe ser la consideración principal que guíe la acción del Tribunal”*.⁵⁰ En consecuencia estableció que el método adecuado era el método modificado de la equidistancia y decidió seguir el criterio de los tres pasos desarrollado en la jurisprudencia de la CIJ.⁵¹

En el caso del Mar negro la CIJ estableció que el primer paso consiste en dibujar una línea equidistante de forma provisional *“utilizando los métodos que son geoméricamente objetivos y apropiados para la geografía del área a delimitar”*.⁵² En esta etapa la línea adoptada depende de la geografía de la costa y de la ubicación de los puntos de base localizados en el mar.⁵³

⁴⁷ En el caso entre Nicaragua y Honduras la CIJ indicó que este método se refiere a *“la línea formada por el ángulo de bisección creado por aproximaciones lineales de las costas”*. Nicaragua vs. Honduras. Supra nota 9. Para. 287. Traducción propia.

⁴⁸ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 213. Traducción propia.

⁴⁹ *Idem*. Para. 222.

⁵⁰ *Idem*. Para. 235. Traducción propia.

⁵¹ *Idem*. Para. 329, 240.

⁵² *Idem*. Para. 116. Traducción propia.

⁵³ Rumania vs. Ucrania. Supra nota 43. Para. 117.

En la segunda etapa, se deben considerar aquellos factores que hagan necesaria la modificación de la línea provisional.⁵⁴ Por último, en la tercera etapa se debe realizar una verificación de la línea con el objetivo de comprobar que la solución alcanzada es equitativa y que no crea una desproporción significativa de las áreas marítimas en relación con la longitud de la costa relevante de cada estado.⁵⁵

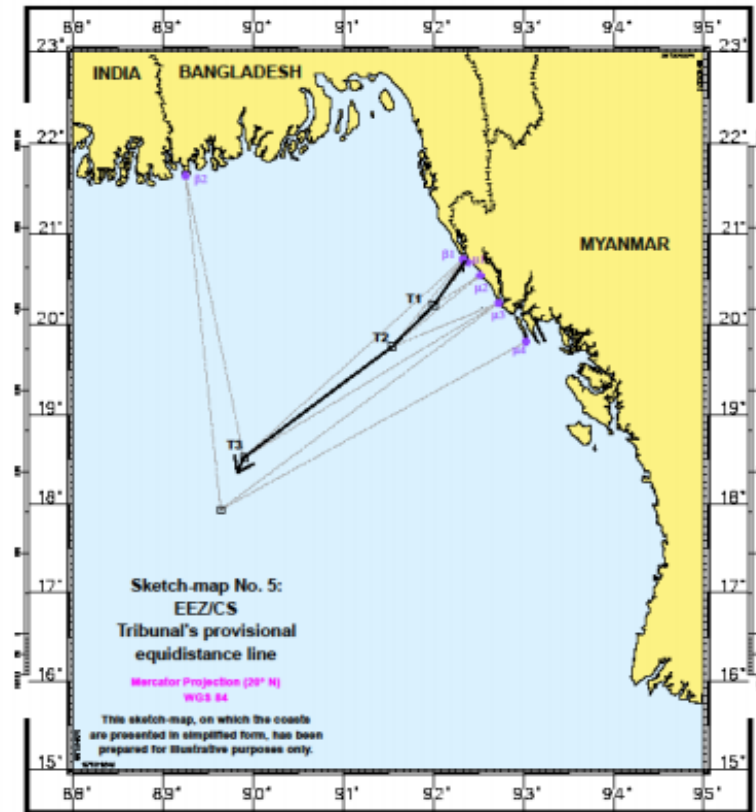
2.1 Establecimiento de la línea provisional

En esta fase, el Tribunal comenzó con la selección de los puntos de base necesarios para el trazado de la línea equidistante. Para ello indicó que a pesar de que los estados ribereños están facultados para determinar los puntos de base a utilizar, el Tribunal no está obligado a aceptarlos, y en consecuencia decidió establecerlos tomando en cuenta la geografía de la zona a delimitar y no los argumentos presentados por las partes.⁵⁶ Como resultado, la línea provisional fue trazada de acuerdo a lo establecido en el mapa No. 5.

⁵⁴ *Idem.* Para. 120, 121.

⁵⁵ *Idem.* Para. 122.

⁵⁶ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 264.



2.2. Ajuste de la línea provisional

Para completar este paso el Tribunal continuó con la consideración de factores que dieran como resultado un ajuste de la línea de la equidistancia con el objetivo de obtener un resultado equitativo.

En este punto, las partes estaban en desacuerdo en los factores geográficos y geológicos que debían ser considerados como circunstancias relevantes. Bangladesh señaló que la forma cóncava de su costa, la ubicación de la Isla de St. Martin y el sistema de depósitos de la Bahía de Bengala debían ser consideradas como circunstancias relevantes. Myanmar por el contrario señaló que no existían circunstancias que debieran ser consideradas por el Tribunal.

El Tribunal decidió analizar cada uno de los puntos presentados por Bangladesh, en consecuencia, la primera circunstancia a evaluar fue la concavidad de la costa. El TIDM indicó que a pesar de que la concavidad *per se* no es necesariamente una circunstancia relevante, la costa de Bangladesh es manifiestamente cóncava y ha sido utilizada por la CIJ para ilustrar el efecto que puede tener en el trazado de la línea equidistante; de allí que la concavidad deba ser evaluada para determinar si la proyección marítima de la costa puede ser afectada por esta situación, y para evaluar si produce un efecto cortante en el trazado de la línea limítrofe, y en caso afirmativo ajustarla.⁵⁷

Posteriormente, el Tribunal analizó si la Isla de St. Martin debía ser considerada como una circunstancia relevante, sin embargo, para esta parte del estudio es importante señalar que el argumento fue rechazado por el Tribunal, ya que los argumentos esbozados por el TIDM serán considerados en la siguiente sección, en la cual se analizará el efecto de la isla en el proceso de delimitación.

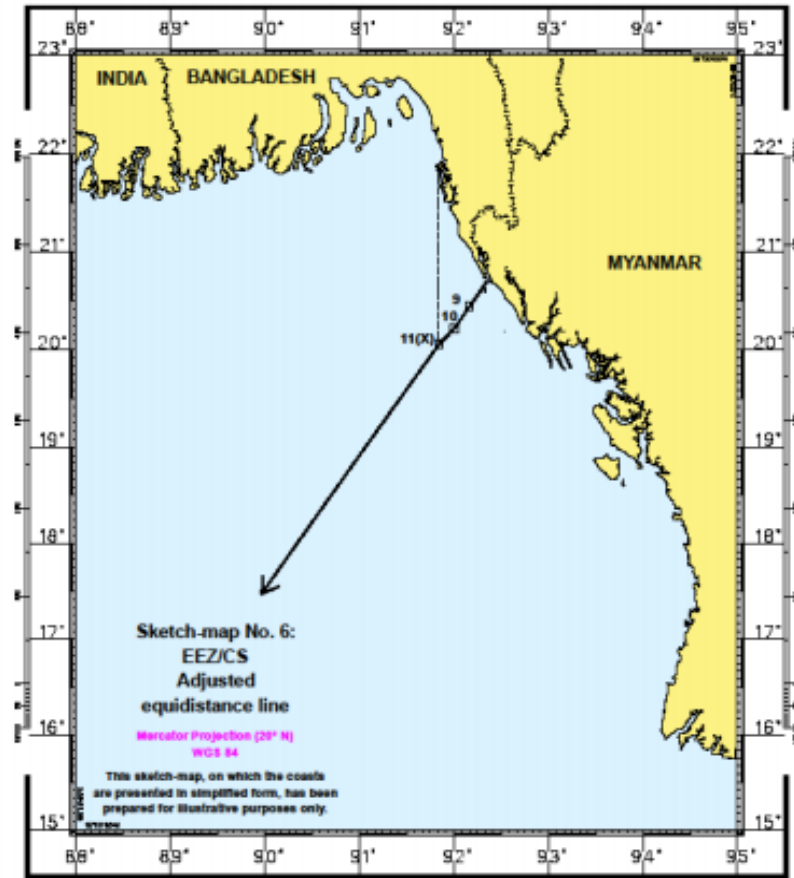
Finalmente, el Tribunal consideró los argumentos relacionados con la consideración del sistema de depósito de residuos en la Bahía; sin embargo, decidió rechazarlos porque *“la ubicación y dirección de una frontera marítima que delimite el suelo y subsuelo marítimo así como también las aguas adyacentes dentro de las 200MN deben ser determinadas con fundamento en la geografía de las costas de las partes en relación con cada una y no en relación con la geología o geomorfología del lecho marítimo del área a delimitar.”*⁵⁸

Por las razones anteriormente indicadas, el Tribunal decidió considerar únicamente la concavidad de la costa para ajustar la línea provisional con el objetivo de limitar el efecto cortante de la concavidad de la costa de

⁵⁷ *Idem.* Paras. 291-293.

⁵⁸ *Idem.* Para. 322.

Bangladesh. En este sentido indicó que *“la línea equidistante provisional debe ser desviada a partir del punto en el cual comienza el efecto cortante en la proyección de la costa de Bangladesh.”*⁵⁹ En consecuencia, decidió dibujar una línea geodésica a partir de un acimut de 215°, tal y como se indica en el mapa No. 6.⁶⁰



3. Efecto de la Isla de St. Martin en la línea de delimitación

En la primera etapa del proceso de delimitación, el Tribunal decidió no considerar la isla como un punto de base para el establecimiento de la línea provisional por su ubicación. La proyección hacia el mar de la costa de

⁵⁹ *Idem.* Para. 239.

⁶⁰ *Idem.* Para. 334.

Myanmar se vería bloqueada por la isla,⁶¹ lo que en consecuencia crearía una distorsión no deseada.

Para la segunda etapa, Bangladesh solicitó al Tribunal considerar a la Isla de St. Martin como una circunstancia relevante porque *“cualquier línea de delimitación que [la] ignore es inherentemente y necesariamente inequitativa”*.⁶²

Tomando en consideración este argumento, el Tribunal señaló que no existe una regla general que regule el efecto otorgado a las islas en el establecimiento del límite. A pesar de ser una elevación marítima importante que podría haber sido considerada como una circunstancia relevante en el presente caso, el Tribunal decidió no darle ningún tipo de efecto en el trazado de la línea de delimitación porque debido a:

*“su ubicación, darle algún efecto a la Isla de St. Martin en la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental resultaría en un línea que bloquee la proyección hacia el mar de la costa de Myanmar en una forma que cause una distorsión no deseada de la línea de delimitación.”*⁶³

Por las razones anteriormente mencionadas, la Isla de St. Martin no fue considerada para la delimitación de éstas zonas marítimas, a pesar de haber sido considerada para la delimitación del mar territorial.⁶⁴

4. Críticas

En primer lugar en relación con el método de delimitación, es importante señalar que el método modificado de la equidistancia no es el único método que puede ser utilizado en el proceso de delimitación. Diferentes autores argumentan en favor del uso de otros métodos de delimitación cuando el

⁶¹ *Idem.* Para. 265.

⁶² *Idem.* Para. 298.

⁶³ *Idem.* Para. 318.

⁶⁴ Alam, K. (Julio, 2012). Delimitation of the Bangladesh-Myanmar Maritime Border. *South Asia Journal*, (5), Recuperado desde <http://southasiajournal.net/2012/10/de-limitation-of-the-bangladesh-myanmar-maritime-border/>.

método de la equidistancia no puede producir una solución equitativa, sin embargo, tal y como indicó el TIDM, es el método más utilizado por cortes y tribunales internacionales. En el presente caso, algunos de los jueces del TIDM señalaron en sus opiniones separadas y/o disidentes que este método no debía ser utilizado porque no produciría un resultado equitativo.⁶⁵

El Tribunal falló en explicar las razones por las cuales no utilizó el método de la bisectriz propuesto por Bangladesh. No hay suficientes argumentos jurídicos que sirvan de fundamento para la aplicación del método modificado de la equidistancia; de hecho es posible afirmar que el Tribunal se limitó a indicar que es el método más utilizado para fundamentar su decisión, pero como bien señala el Juez Gao ese método no es obligatorio ni superior a cualquier otro método.⁶⁶ Sobre este punto, el ex Juez del Tribunal Eiriksson señaló que el TIDM evaluó la utilización de una variedad de opciones, sin embargo, “[n]o todas estas opciones fueron completamente explicadas en la sentencia. En esto, la decisión no es diferente de muchas decisiones tomadas por la CIJ y tribunales arbitrales”.⁶⁷

De hecho, algunos de los jueces indican que el Tribunal utilizó el método de la bisectriz para delimitar la zona económica exclusiva y la plataforma continental, lo que explica porque no se hicieron observaciones que pudiera apoyar el uso del acimut 215° para el ajuste de la línea equidistante. Al respecto, el Juez Gao indica que la decisión “*dice literalmente nada acerca del método por el que se trazó*”,⁶⁸ lo que en su opinión puede ser explicado por el hecho de que ese acimut “*es una línea bisectriz en lugar de una línea*

⁶⁵ Para más detalles ver: Opinión disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala. Nota supra 10. Págs. 45-55; Opinión separada del Juez Cot. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10; Opinión separada del Juez Gao. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Págs. 1-34.

⁶⁶ Opinión separada del Juez Gao. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 7, para. 18. Para más información relacionada con la práctica de los estados en este sentido ver: Legault, L., & Hankey, B. (1996). Method, Oppositeness and Adjacency, and Proportionality in Maritime Boundary Delimitation. In J. I. Charney, & L. M. Alexander (Eds.), *International Maritime Boundaries* (Vol. I, págs. 203-242). Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.

⁶⁷ Eiriksson, G. (en publicación). The Bay of Bengal case before the International Tribunal for the Law of the Sea. In L. Del-Castillo Laborde (Ed.), *Liber Amicorum Judge Hugo Caminos: Law of the Sea – From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers. Pág. 8. Traducción propia.

⁶⁸ Opinión separada del Juez Gao. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 50. Traducción propia.

equidistante".⁶⁹ Por su parte, el Juez Cot indica que *"la relación entre el acimut elegido por el Tribunal y el acimut de la línea bisectriz alegado por Bangladesh es perturbadora"*.⁷⁰ En su opinión, el resultado final es una mezcla de conceptos que *"refuerzan los elementos de subjetividad y de imprevisibilidad que el método modificado de la equidistancia busca reducir"*.⁷¹

Con base a esos argumentos, es posible afirmar que el Tribunal no consideró la geografía de la costa relevante para determinar si el método a aplicar podría alcanzar una solución equitativa.⁷²

En segundo lugar, debe resaltarse el hecho de que a pesar de que la controversia no estaba relacionada con el establecimiento de las líneas de base para la delimitación del mar territorial ya que no se sobreponían, si la zona económica exclusiva y la plataforma continental son determinadas a partir de la línea desde la cual el mar territorial es medido, entonces la determinación de la costa relevante y el establecimiento de las líneas de base se ha debido realizar antes de la delimitación del mar territorial.⁷³

Es importante destacar que la identificación de la costa relevante se *"convirtió en el paso más crítico"*⁷⁴ de la delimitación porque es utilizado para la determinación de los reclamos sobre una misma zona en el caso concreto, y también porque ayuda en *"la distribución final a la luz de la regla de la proporcionalidad"*.⁷⁵ Dibujar la línea de delimitación sin una determinación clara del área relevante puede producir inequidades.⁷⁶ De hecho, la CIJ

⁶⁹ Idem. Para. 53. Traducción propia. Ver también: Magnússon, B. M. (2012). Current Legal Developments International Tribunal for the Law of the Sea. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 27(3), 623-633. Pág. 628.

⁷⁰ Opinión separada del Juez Cot. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 7. Traducción propia.

⁷¹ Idem. Pág. 8. Traducción propia.

⁷² Opinión separada del Juez Gao. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 53.

⁷³ Opinión separada del Juez Ndiaye. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 90.

⁷⁴ Jang, H. (2013). Diminishing Role of Islands in Maritime Boundary Delimitation: Case Studies of Dokdo/Takeshima Island and the Senkaku/Diaoyu Islands. *University of Hawaii Law Review*, 35(139). Pág. 162. Traducción propia.

⁷⁵ Ibidem. Traducción propia.

⁷⁶ Kunoy, B. (2013). The delimitation of an indicative area of overlapping entitlement to the outer continental shelf. *British Yearbook of International Law* (Vol. 83, págs. 61-81). Oxford: Oxford University Press.

explicó en el caso Tunisia/Libia que inclusive la selección del método de delimitación depende de la determinación del área relevante.⁷⁷

Es importante considerar que en el caso del Mar Negro, en el cual la CIJ explicó el criterio de los tres pasos utilizados por el Tribunal para decidir el caso de la Bahía de Bengala, ninguna de las partes solicitó a la Corte que delimitara el mar territorial; en consecuencia, la Corte inició el proceso de delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental con la identificación de la costa relevante. En casos similares al de la Bahía de Bengala, donde la CIJ ha tenido que trazar la línea de delimitación del mar territorial, primero ha identificado la costa relevante y luego ha procedido con el establecimiento de las líneas de base para la delimitación del mar territorial.⁷⁸

En el caso bajo análisis el Tribunal tenía que fijar la extensión del mar territorial, por ende, la determinación de las líneas de base debió realizarse de forma previa al establecimiento del límite del mar territorial. Al no hacer esto durante la primera fase del proceso de delimitación el TIDM se apartó del criterio desarrollado por la CIJ.

Adicionalmente, se debe señalar que para la determinación de la costa relevante ninguna de las partes alegó a favor o en contra del uso de la Isla de St. Martin. Bangladesh no presentó ningún argumento relacionado con la importancia de la isla en la identificación de la costa relevante, no porque debiera ser considerada como parte del territorio continental sino porque de acuerdo con el artículo 121 de la CONVEMAR debía ser considerado como un territorio capaz de producir su propia zona económica exclusiva y su plataforma continental. En virtud de que ninguna de las partes presentó argumentos en este sentido, el Tribunal no contempló esta situación.

⁷⁷ Caso Tunisia/Libia. Supra nota 43. Para. 114.

⁷⁸ Caso Nicaragua vs. Honduras. Supra nota 9. Caso Qatar vs. Bahrein. Supra nota 43.

En la determinación de la costa relevante, algunos autores señalan de forma negativa el hecho de que el área total identificada por el Tribunal es más grande que el área propuesta por las partes, ya que esta situación puede conducir a *ultra petita*.⁷⁹ Sin embargo, el Tribunal previendo esta situación indicó que el proceso no depende de precisión matemática, lo que puede ser igualmente discutido.

En tercer lugar, en relación con el efecto dado a la Isla de St. Martin es de destacar que en virtud de que el Tribunal decidió otorgarle efecto completo para la delimitación del mar territorial, produjo una zona de 12MN a favor de Bangladesh equivalente al mar territorial de la isla, sin embargo, para la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental, el Tribunal decidió no considerarla como una circunstancia relevante para el ajuste de la línea provisional, porque en su opinión causaría una distorsión significativa.⁸⁰

En este sentido, si la Isla de St. Martin fue considerada como una isla de conformidad con lo establecido en el artículo 121 de la CONVEMAR y está facultada para producir su propia zona económica exclusiva y plataforma continental, cabe preguntarse ¿por qué el Tribunal decidió no considerarla para la determinación de esas áreas? Pareciera que la única respuesta para ésta pregunta es que considerar a la Isla de St. Martin generaría una distorsión significativa. De hecho, algunos autores indican que el Tribunal manejó el problema *“de forma sucinta, lo que provocó respuestas individuales y críticas de algunos jueces”*.⁸¹

Pero, ¿por qué entonces el Tribunal decidió otorgarle efecto completo en la delimitación del mar territorial? De la decisión no es posible conseguir una

⁷⁹ Churchill, R. (2012). The Bangladesh/Myanmar Case: Continuity and Novelty in the Law of Maritime Boundary Delimitation. *Cambridge Journal of International and Comparative Law*, 1(1), 137-152. Franckx, E., & Benatar, M. (2013). Navigating Between Consolidation and Innovation: Bangladesh/Myanmar (International Tribunal for the Law of the Sea, Judgment of 14 March 2012). En A. Chircop, S. Coffen-Smout, & M. McConnell (Eds.), *Ocean Yearbook* (Vol. 27, págs. 435-458). Martinus Nijhoff.

⁸⁰ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 318.

⁸¹ Franckx, E., & Benatar, M. Supra nota 79. Pág. 445. Traducción propia.

respuesta para esta pregunta, lo que sin duda deja un espacio libre para la interpretación y aplicación de la CONVEMAR para futuras delimitaciones. El TIDM reconoció que las islas pueden ser consideradas como circunstancias relevantes de acuerdo a las particularidades de cada caso, sin embargo, como R. Churchill indica es *“un poco confuso”*⁸² que la Isla de St. Martin no haya sido considerada, ni siquiera como un punto de base para el trazado de las líneas de base recta.

Adicionalmente, el Juez Gao indicó que el principio que indica que “la tierra domina al mar” también aplica para islas cuando son consideradas como tales de acuerdo a lo establecido en el artículo 121 de la CONVEMAR. En consecuencia, la negación de los espacios marítimos correspondientes a la Isla de St. Martin crea una línea de delimitación errada porque *“si reconocer a la Isla de St. Martin causaría un bloqueo de la proyección marítima de la costa de Myanmar, el mismo argumento es válido para Bangladesh, es decir, negarse a reconocer el efecto de la Isla de St. Martin resulta en una privación de la proyección marítima legítimamente producida por la isla”*.⁸³ O en otras palabras, no considerar elevaciones marítimas, como la Isla de St. Martin, implica una distorsión considerable de la línea de delimitación.⁸⁴

En consecuencia, se puede afirmar que la decisión tomada en relación con la Isla de St. Martin está en *“sintonía con las cortes y tribunales internacionales que han negado el efecto más allá del mar territorial, porque esto produciría un resultado inequitativo”*.⁸⁵

⁸² Churchill. Supra nota 79. Pág. 144.

⁸³ Opinión separada del Juez Gao. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 81. Traducción propia.

⁸⁴ Franckx, E., & Benatar, M. Supra nota 79. Pág. 444. Ver también: Schofield, C., & Telesetsky, A. (2012). Grey Clouds or Clearer Skies Ahead? Implications of the Bay of Bengal Case. Law of the Sea Reports, 3(1), 1-11. Pág. 4.

⁸⁵ Franckx, E., & Benatar, M. Supra nota 79. Pág. 445. Traducción propia. Ver también: Jang. Nota supra 74. Pág. 152.

Capítulo 4. Delimitación de la Plataforma Continental más allá de las 200 MN en el Caso de la Bahía de Bengala.

El artículo 76 de la CONVEMAR es la norma que regula la delimitación de la plataforma continental y para su delimitación más allá de las 200MN la Convención indica en el artículo 76(4) que el establecimiento del límite exterior del margen continental debe ser medido de dos formas, a saber:

“i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1 % de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o

ii) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental.”

Una limitación adicional para el trazado de esta línea se encuentra en el artículo 76(5) de la CONVEMAR que indica que no puede exceder de los 350MN contadas a partir de las líneas de base recta a partir de las cuáles se mide el mar territorial, o las 100MN contadas a partir de la isobata de 2.500 metros de profundidad.

Tan pronto el estado interesado establece la línea de delimitación de la plataforma continental extendida, debe notificar a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (en adelante la Comisión o la CLPC), que de acuerdo al artículo 76(8) de la Convención debe realizar las recomendaciones que considere necesarias.

De acuerdo con lo señalado por el Tribunal, el establecimiento de este límite es un acto unilateral del estado ribereño que depende del reconocimiento de la Comisión para tener efecto frente a terceros estados porque “es sólo

*después de que este límite es establecido por el estado ribereño fundamentado en las recomendaciones realizadas por la Comisión que estos límites se convierten en ‘definitivos y obligatorios’.*⁸⁶ Sin embargo, cuando hay una sobre posición de zonas marítimas pertenecientes a estados con costas adyacentes u opuestas este acto unilateral puede ser cuestionado ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental por el estado afectado. En este caso la Comisión realizará recomendaciones a las partes, quienes deberán llegar a un acuerdo.

Es importante recordar que *“los estados son libres de elegir entre delimitar primero el margen exterior de la plataforma continental o si primero establecer los límites con los países fronterizos”.*⁸⁷ En consecuencia cuando un acuerdo no puede ser alcanzado, se hace necesaria la intervención de un tercero decisor (corte, tribunal o tribunal arbitral); que es exactamente lo que ocurrió entre Bangladesh y Myanmar.

1. Jurisdicción del Tribunal para realizar la delimitación del área en disputa

En el caso de la Bahía de Bengala, las partes solicitaron al Tribunal que delimitara la plataforma continental dentro de las 200MN, sin embargo, no estuvieron de acuerdo respecto a la delimitación de la plataforma continental extendida, de hecho, cuestionaron la jurisdicción del Tribunal para delimitarla.

Myanmar argumentó que el Tribunal no tenía jurisdicción en el presente caso porque su actuación podía afectar los derechos terceros estados interesados porque en su opinión *“hasta tanto el límite exterior del margen continental no haya sido establecido sobre la base de las recomendaciones efectuadas por la Comisión el Tribunal, como una corte de derecho, no puede determinar la*

⁸⁶ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para 409. Traducción propia.

⁸⁷ Magnússon, B. M. (2013). Is there a Temporal Relationship between the Delineation and the Delimitation of the Continental Shelf beyond 200 Nautical Miles? *International Journal of Marine and Coastal Law*, 28(3), 465-483. Pág. 483. Traducción propia.

*línea de delimitación fundamentado sobre bases hipotéticas y sin conocer donde se encuentran los límites exteriores”.*⁸⁸

Bangladesh, por el contrario indicó que *“la delimitación de la plataforma continental estaba completamente regulada por el artículo 83, y que el Tribunal tiene jurisdicción plena para efectuar la delimitación más allá de las 200MN”.*⁸⁹

Debido a los argumentos presentados por las partes, el Tribunal primero tuvo que decidir si tenía jurisdicción para efectuar la delimitación más allá de las 200MN. En este sentido, se debe recordar que la plataforma continental es una unidad independientemente de que mida 200MN o más; por ese motivo, el Tribunal estableció que *“el artículo 76 de la Convención incluye el concepto de una única plataforma continental... [y] que tiene jurisdicción para delimitar la plataforma continental en su totalidad”.*⁹⁰

Según señala el Juez Ndiaye la jurisdicción del Tribunal depende del consentimiento previo dado por las partes y que el Tribunal, en el desempeño de sus labores judiciales, puede definir los términos bajo los cuáles atenderá los reclamos presentados por las partes.⁹¹ En el caso de la Bahía de Bengala, las partes expresamente reconocieron la jurisdicción del Tribunal para decidir la delimitación de las fronteras marítimas, en consecuencia la decisión de continuar con la delimitación de la plataforma continental extendida estuvo acorde a derecho.

Adicionalmente, el Tribunal consideró si efectivamente estaba facultado para ejercer la jurisdicción en el presente caso y no afectar el trabajo desarrollado por la Comisión según lo indicado en el artículo 76 de la Convención. Para esto el Tribunal recordó que la Comisión es una institución científica y técnica

⁸⁸ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para 347. Traducción propia.

⁸⁹ *Idem.* Para. 350. Traducción propia.

⁹⁰ *Idem.* Paras. 361 y 363. Traducción propia.

⁹¹ Opinión separada del Juez Ndiaye. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Paras. 50-52.

mientras que el Tribunal es una institución legal cuya función es interpretar y aplicar la CONVEMAR.⁹² Adicionalmente, el Tribunal indicó que

*“Existe una clara distinción entre la delimitación de la plataforma continental de conformidad con el artículo 83 y el trazado de su límite exterior de acuerdo con el artículo 76. A la luz del último artículo la Comisión tiene la función de efectuar recomendaciones a los estados ribereños en las cuestiones relacionadas con el establecimiento del límite exterior de la plataforma continental, eso sin perjuicio de la delimitación de las fronteras marítimas. La función de resolver las controversias relacionadas con la delimitación de las fronteras marítimas fue confiada a los procedimientos de resolución de controversias establecidos en el artículo 83 y la Parte XV de la Convención, lo que incluye cortes y tribunales internacionales.”*⁹³

Por estas razones, y en virtud de que la Comisión decidió diferir las consideraciones relacionadas con la solicitud presentada por Myanmar respecto a la delimitación de su plataforma continental extendida, el Tribunal señaló que tenía la obligación de efectuar la mencionada delimitación⁹⁴ porque en caso no ejercer su jurisdicción en el presente caso *“no sólo fallaría en resolver la controversia, sino que también fallaría en producir una aplicación eficiente de la Convención”*.⁹⁵

2. Derecho de las partes a reclamar la Plataforma Continental más allá de las 200 MN

De acuerdo con el artículo 76 de la CONVEMAR el estado ribereño está facultado para reclamar su plataforma continental si cumple con los requisitos

⁹² *Idem.* Para. 411.

⁹³ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para 376. Traducción propia.

⁹⁴ *Idem.* Para. 394. Ver también: Opinión disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 60. Éste juez indica que el Tribunal tiene el deber de decidir.

⁹⁵ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 391.

exigidos por la Convención,⁹⁶ en consecuencia, el siguiente paso tomado por el Tribunal fue determinar si las partes estaban facultadas para reclamar la plataforma continental más allá de las 200MN y si ambas zonas se sobreponían, siendo este aspecto el elemento más importante para la delimitación.

En este sentido, el Juez Ndiaye señala que la determinación de las facultades de las partes es un “*prerrequisito para cualquier delimitación*”,⁹⁷ o en palabras del Tribunal, “*la delimitación presupone un área en que derechos [de diferentes estados] se sobreponen*”.⁹⁸ Adicionalmente, al ser esta tarea de identificación esencialmente legal, el TIDM está facultado para llevarla a cabo.

Ambos países indicaron que la contraparte no estaba facultada para reclamar la plataforma continental más allá de las 200MN, de allí que el Tribunal especificara que el desacuerdo entre las partes radicaba en la interpretación del término “prolongación natural” utilizado en el artículo 76(1) de la Convención, y en consecuencia, procedió con el establecimiento de su significado.

El Tribunal indicó que el término “prolongación natural” nunca ha sido definido, sin embargo está íntimamente relacionado con el margen continental⁹⁹ e indicó que este término “*debe ser entendido a la luz de las regulaciones indicadas en el artículo que definen la plataforma continental y el margen continental. El derecho a establecer la plataforma continental más allá de las 200MN debe ser determinado con relación al límite exterior del margen continental, para ser determinado de acuerdo con el artículo 76, párrafo 4*”.¹⁰⁰

⁹⁶ Kaldunski, M., & Wasilewski. Supra nota 11. Pág. 146.

⁹⁷ Voto separado Juez Ndiaye. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para.79. Traducción propia

⁹⁸ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 397. Traducción propia.

⁹⁹ *Idem*. Para. 432, 434.

¹⁰⁰ *Idem*. Para. 437. Traducción propia.

Después de esta consideración, el Tribunal continuó con la determinación del margen continental, haciendo referencia a las condiciones geográficas únicas de la Bahía de Bengala. El suelo de esta bahía está cubierto por una espesa capa de sedimentos que se extiende desde la costa de ambos países¹⁰¹ por lo que determinó que tanto Bangladesh como Myanmar están facultados para reclamar la plataforma continental extendida.¹⁰²

3. Selección del método de delimitación

Después de decidir que ambos países estaban facultados para reclamar la plataforma continental más allá de las 200MN el Tribunal indicó que el método de delimitación no debe diferir del método utilizado para la delimitación de la plataforma continental dentro de las 200MN,¹⁰³ por lo que continuó con la aplicación del método de equidistancia modificado.

En esta parte de la decisión, el TIDM decidió evaluar las circunstancias relevantes que pudieran afectar el trazado de la línea de delimitación más allá de las 200MN, sin embargo las circunstancias indicadas por las partes no fueron las mismas.

Bangladesh argumentó a favor de la consideración de dos circunstancias. La primera referida a la geología y geomorfología del lecho marítimo y el subsuelo para la determinación de la prolongación natural; este argumento fue rechazado por el Tribunal fundamentado en las consideraciones anteriormente señaladas respecto al término prolongación natural y por carecer de relevancia para el caso.¹⁰⁴ La segunda circunstancia se refiere al efecto cortante producido por la concavidad de la costa; argumento que fue aceptado por el Tribunal, quien decidió que el ajuste de la línea equidistante

¹⁰¹ *Idem.* Para. 444, 445. De hecho, esta situación fue considerada durante la redacción de la Convención e inspiró la denominada “Regla de Bengala” que se encuentra codificada en la “Declaración de Entendimiento sobre un método concreto que se utilizará para determinar el borde exterior del margen continental” que a pesar de no haber sido incluido en texto final de la CONVEMAR, la Comisión está obligada a considerarlo de acuerdo a lo establecido en el artículo 3, párrafo 1(a) del II Anexo de la Convención. NU Manual. Supra nota 37. Pág. I-33.

¹⁰² Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 449.

¹⁰³ *Idem.* Para. 455.

¹⁰⁴ *Idem.* Para. 460. Traducción propia.

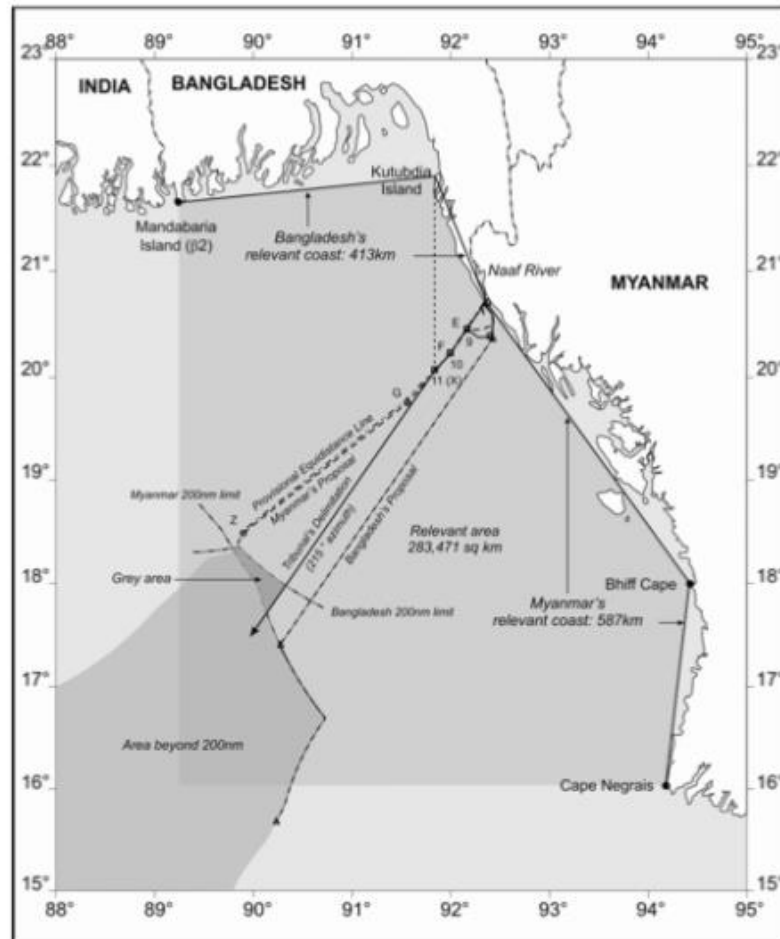
debía continuar “*en la misma dirección más allá del límite de las 200mn de Bangladesh hasta que alcance el área en la que los derechos de terceros estados pueden ser afectados*”.¹⁰⁵

3.1. Área gris

La delimitación de la plataforma continental más allá de las 200MN dio origen a la aparición de un área marítima perteneciente a ambas partes pero con facultades diferentes, ya que la plataforma continental se sobrepone a la zona económica exclusiva, tal y como se muestra en el siguiente mapa.¹⁰⁶

¹⁰⁵ *Idem.* Para. 462. Traducción propia.

¹⁰⁶ Mapa tomado de: Schofield, C., y Telesetsky, A. (2012). Grey Clouds or Clearer Skies Ahead? Implications of the Bay of Bengal Case. Law of the Sea Reports, 3(1), 1-11. Pág. 9.



A pesar de que la zona gris fue originada como consecuencia de la delimitación, el Tribunal indicó que el régimen de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental han coexistido y por esa razón *“cada estado ribereño debe ejercer sus derechos y cumplir con sus obligaciones con el debido respeto de los derechos y deberes del otro”*,¹⁰⁷ en consecuencia, las partes deben realizar los acuerdos que consideren necesarios para el ejercicio de sus derechos en esta área.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 475.

¹⁰⁸ *Idem*. Para. 476.

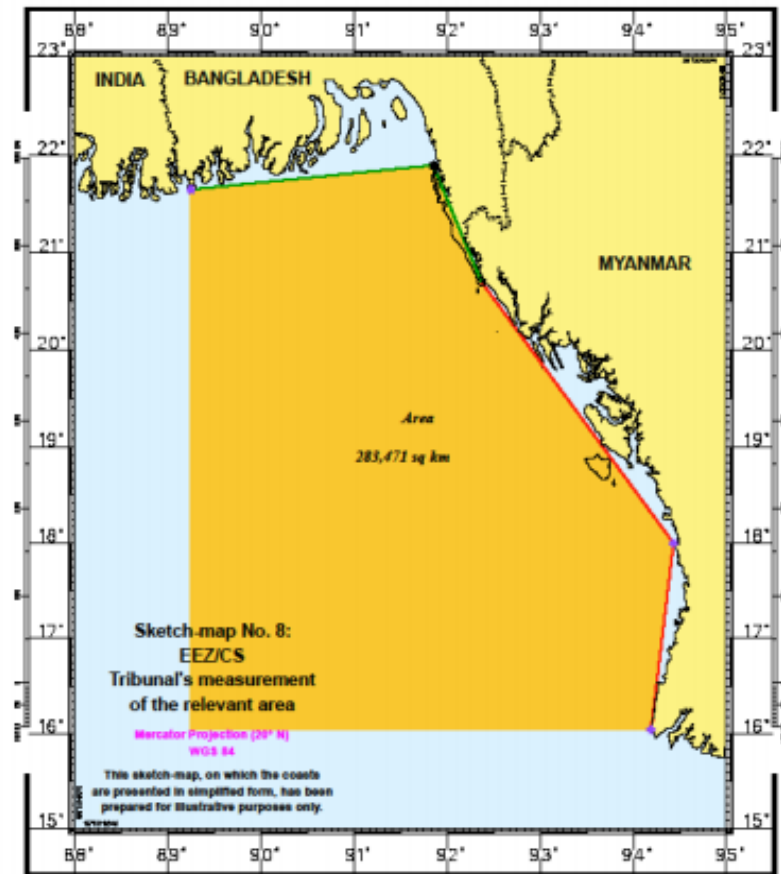
4. Test de la desproporción

En la tercera y última etapa del proceso de delimitación la línea es revisada a fin de determinar si, luego de los ajustes, el resultado obtenido contiene alguna desproporción significativa entre la longitud de la costa relevante y el área marítima otorgada a cada parte. Este proceso involucra la *“comparación entre la proporción de las áreas otorgadas a cada parte considerándolas a partir de la línea de delimitación provisional trazada en las primeras dos etapas del proceso con las respectivas costas relevantes”*.¹⁰⁹ En consecuencia, el Tribunal realizó la identificación del área relevante; la cual es obtenida a partir de las proyecciones de la costa relevante de cada parte.¹¹⁰

Para la determinación del área relevante, el Tribunal indicó que era de aproximadamente 283.471 km² ya que tomó como punto de partida la identificación de la costa relevante realizada para la determinación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental dentro de las 200MN. Adicionalmente, el TIDM señaló que esta zona incluía todas las áreas marítimas sujetas a sobre posición tal y como se muestra en el Mapa No. 8.

¹⁰⁹ Churchill. Supra nota 79. Pág. 145. Traducción propia.

¹¹⁰ Caso de la Bahía de Bengala. Supra Nota 10. Para. 489.



El Tribunal calculó que la proporción de las costas relevantes de las partes era de 1:1:42 a favor de Myanmar. La línea ajustada de delimitación otorgó “aproximadamente 111.631 kilómetros cuadrados del área relevante a Bangladesh y aproximadamente 171.832 kilómetros cuadrados a Myanmar. La proporción de las áreas otorgadas es de aproximadamente 1:1:54 a favor de Myanmar. El Tribunal encuentra que esta proporción no conduce a ninguna desproporción significativa en el otorgamiento de las áreas marítimas en relación con la longitud de la costa relevante de cada parte que pudiera requerir una modificación de la línea de equidistancia ajustada a fin de obtener una solución equitativa.”¹¹¹

¹¹¹ *Idem*. Para. 499. Traducción propia.

5. Críticas.

En primer lugar, el Tribunal decidió seguir el mismo método de delimitación utilizado para la demarcación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental dentro de las 200MN, cuyas críticas fueron explicadas en el capítulo anterior. Sin embargo, se debe resaltar lo señalado por Churchill ya que para esta parte de la delimitación el Tribunal parece haber olvidado que estaba trazando una única línea de delimitación;¹¹² no realizó ningún tipo de argumentos en este sentido y el método fue aplicado sin que fueran suficientemente explicadas las razones que motivaron tal decisión.

En segundo lugar, debido a que el Tribunal decidió utilizar el mismo método de delimitación para el establecimiento de la plataforma continental más allá de las 200MN, tuvo que evaluar las circunstancias relevantes que podrían afectar el trazado de la línea de delimitación, sin embargo, la Isla de St. Martin no fue incluida. Bangladesh no presentó ningún argumento relacionado con el impacto que la isla podría tener en el trazado de la línea de delimitación, de hecho, es de resaltar que para la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental dentro de las 200MN sí presentó argumentos que permitieran el ajuste de la línea de delimitación, pero para el trazado de la línea más allá de las 200MN este punto fue simplemente omitido.

En tercer lugar, en relación con la posibilidad de las partes de reclamar la plataforma continental más allá de las 200MN, Schofield y Telesetsky indican que las recomendaciones realizadas por la Comisión pueden jugar un rol importante en la definición del margen exterior de la plataforma continental, y el hecho de que el Tribunal *“no hizo la delimitación de la plataforma continental extendida estrictamente apegado al cumplimiento de este proceso establece un precedente potencialmente problemático para casos donde puede que no exista una certeza comparable en relación con la*

¹¹² Churchill. Supra nota 96. Pág. 149.

*existencia de la capacidad de generar una plataforma continental extendida”.*¹¹³

Adicionalmente, el Juez Ndiaye indica que el Tribunal no fue exitoso en la identificación de las capacidades específicas de cada una de las partes para reclamar la plataforma continental más allá de las 200MN;¹¹⁴ esta idea es apoyada por diversos autores,¹¹⁵ lo que permite cuestionar la certeza de la línea de delimitación más allá de las 200MN.

En cuarto lugar es importante notar que la CIJ en los casos de la Plataforma Continental en el Mar del Norte explicó que el uso del método de la equidistancia en casos de costas cóncavas puede producir inequidades en la delimitación de las áreas marítimas, porque en opinión de la Corte, en este tipo de casos, es inevitable que las líneas de delimitación se encuentren.¹¹⁶ De hecho, en el caso de la Bahía de Bengala mediante la aplicación del método de la equidistancia para la delimitación de la plataforma continental más allá de las 200MN el Tribunal creó una zona gris, lo que puede producir una serie de problemas relacionados con la exploración y explotación del lecho marítimo y el subsuelo.

En este sentido, el Juez Lucky indicó que *“las aguas adyacentes al lecho marítimo y el subsuelo (como por ejemplo la plataforma continental) de un Estado no puede ser otorgado a otro Estado como parte de su zona económica exclusiva”*.¹¹⁷ También señala que los jueces tienen la obligación de examinar, interpretar y decidir cuál régimen debe prevalecer sobre el otro, y en su opinión el régimen de la plataforma continental debe prevalecer sobre el régimen que regula la zona económica exclusiva.¹¹⁸

¹¹³ Schofield, C., y Telesetsky, A. Supra nota 106. Pág. 7. Traducción propia.

¹¹⁴ Opinión separada del Juez Ndiaye. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Para. 85.

¹¹⁵ Kaldunski, M., & Wasilewski, T. Supra nota 11. Pág. 143.

¹¹⁶ Caso del Mar del Norte. Supra nota 43. Para. 8, 89.

¹¹⁷ Opinión disidente del Juez Lucky. Caso de la Bahía de Bengala. Supra nota 10. Pág. 56.

¹¹⁸ *Idem*. Pág. 58.

Dejar a las partes una posibilidad de interpretación y negociación de las medidas que consideren apropiadas para el manejo de la zona gris puede ser una fuente de nuevos conflictos;¹¹⁹ porque basado en las negociaciones previas sostenidas por las partes relacionadas con el establecimiento de las fronteras marítimas, es posible prever que las partes tendrán problemas en el establecimiento de tales medidas.¹²⁰

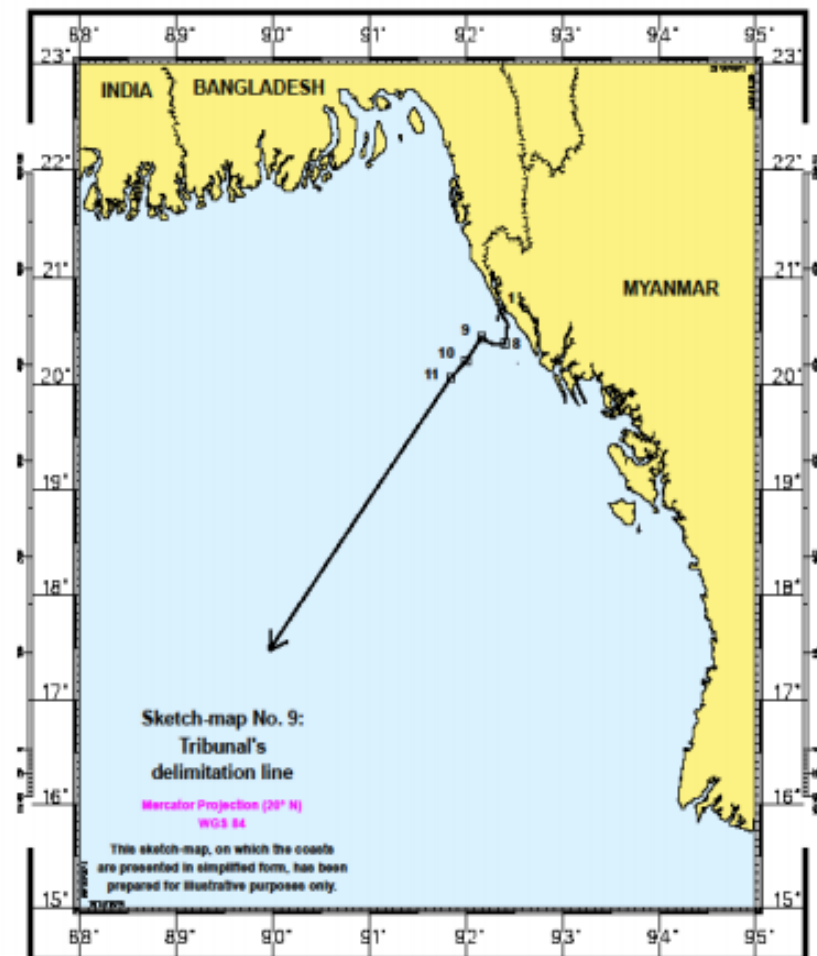
Finalmente, con relación al test de la desproporción es confuso establecer como fue realizado. De la redacción del párrafo 477 de la decisión pareciera que el test fue realizado únicamente para la evaluación de la línea más allá de las 200MN, cuando lo correcto hubiera sido realizarlo para la evaluación de toda la línea. En este sentido ninguna aclaración puede ser encontrada en la sentencia final.

6. Descripción de la línea de delimitación

Después de todas las consideraciones realizadas por el Tribunal, la línea final de delimitación fue establecida como se muestra en el Mapa No. 9. EL TIDM otorgó las 12MN correspondientes al mar territorial de la Isla de St. Martin (lo que explica la curvatura de la línea de delimitación mostrada en el Mapa No. 9); luego la línea continua de forma recta hasta que se encuentra con la zona económica exclusiva y la plataforma continental de cada estado, para finalizar con la delimitación de la plataforma continental más allá de las 200MN. La línea se extiende hasta el punto en el que encuentra el área en la que los derechos de terceros estados pueden ser afectados.

¹¹⁹ Lin, S., y Schofield, C. (2013). Lessons from the Bay of Bengal ITLOS case: stepping offshore for a 'deeper' maritime political geography. *The Geographical Journal*, 1-5. Pág. 4.

¹²⁰ Schofield, C., y Telesetsky, A. Supra nota 106. Pág. 10.



Capítulo 5. Conclusiones. Efectos de las islas en la delimitación marítima y el impacto del caso de la Bahía de Bengala para Venezuela

El caso de la Bahía de Bengala es importante por diferentes razones, ha tenido implicaciones positivas no sólo para las partes en conflicto sino también para la interpretación y aplicación del derecho del mar.

En primer lugar, una de las cuestiones más importantes de este caso que el TIDM siguió el criterio desarrollado por la CIJ para la delimitación de la delimitación de las fronteras marítimas. Con ésta decisión garantizó que no se producirá una fragmentación del derecho internacional del mar con las decisiones emanadas del Tribunal, y también porque otorga a los estados parte de la Convención la seguridad jurídica necesaria para la aplicación de la normativa. Adicionalmente el Tribunal reconoció la importancia de las circunstancias particulares de cada caso para determinar las fronteras marítimas, y demostró ser un Tribunal altamente especializado que puede contribuir de forma eficaz con la resolución de disputas marítimas.

Adicionalmente, en relación con las implicaciones de la decisión para las partes, además de la definición de las fronteras marítimas, tiene un impacto directo en otro tipo de relaciones, como aquellas de tipo económico. Una de las razones que motivó la remisión del caso al Tribunal fue la administración de los recursos naturales ubicados en el área, especialmente las reservas de gas y petróleo, y con ésta decisión las partes pueden iniciar la exploración y explotación en sus respectivas áreas, lo que los ayudará a mejorar sus condiciones económicas.

Otra de las implicaciones deriva de la decisión del Tribunal de alentar a las partes a tomar las medidas necesarias para la administración de la zona gris. Las relaciones bilaterales entre las partes tendrán que ser modificadas a fin

de incluir la administración del área, lo que tendrá un impacto directo en la relación y en la estabilidad política de la región.

En segundo lugar, es la primera vez que una corte o tribunal internacional delimita la plataforma continental extendida, lo que representa un importante avance en la interpretación y aplicación de la CONVEMAR. Las consideraciones realizadas por el Tribunal servirán de guía para la determinación de la plataforma continental más allá de las 200MN; al ser la única interpretación efectuada por un organismo internacional servirá de referencia, no sólo para la Comisión, sino también para los estados interesados en delimitar esta zona.

Teniendo en cuenta que el Tribunal consideró el rol de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental en el establecimiento de la plataforma continental más allá de las 200MN, sería recomendable considerar la participación de la Comisión en futuros casos mediante la presentación de recomendaciones o bajo la figura de *amicus curiae*, a fin de tener un análisis completo de la evidencia científica que puede influir en la determinación de esta zona. Siendo que el Tribunal reconoció la relevancia del trabajo científico realizado por la Comisión, cuando las circunstancias lo requieran, el TIDM debería considerar el trabajo de la Comisión para la resolución de futuras controversias que involucren la delimitación de esta área.

En tercer lugar, en relación con la interpretación del artículo 76 de la CONVEMAR, algunos académicos indicaban que la relación entre el establecimiento de la plataforma continental y la delimitación de la zona más allá de las 200MN en áreas que se sobreponen no era lo suficientemente clara. Sin embargo, el Tribunal clarificó esta situación explicando la relación entre el concepto del margen continental y la prolongación natural está determinada por la interpretación del artículo 76 de la CONVEMAR en su totalidad, prestando particular atención a lo dispuesto en el artículo 76.4 en

virtud de que lo contrario supondría una desviación de los objetivos del tratado. Esta situación tendrá un impacto significativo en la aplicación e interpretación de la norma en los procedimientos pendientes ante la Comisión, incluyendo la reclamación efectuada por Guyana.

En cuarto lugar, para la delimitación del mar territorial el Tribunal no estableció la costa relevante completamente. Se limitó a considerar los puntos relevantes para trazar la línea de delimitación de acuerdo con el método de la equidistancia. De hecho, pareciera que el Tribunal siguió la línea de delimitación establecida por las partes en el Acuerdo de 1974.

La situación varió para la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental. En virtud de que el Acuerdo de 1974 no incluyó ninguna línea que pudiera ser utilizada para la delimitación de estas zonas, y el método de delimitación seleccionado requería el establecimiento de la costa relevante, el Tribunal procedió con el establecimiento de la misma; para lo cual consideró como relevante la totalidad de la costa de ambos países y dibujó dos líneas de base recta a lo largo de la costa de cada estado, lo que aumentó el área relevante para la delimitación más allá de lo reclamado por las partes.

La identificación de la costa relevante es sumamente importante para el trazado de la línea de delimitación, por este motivo debería ser realizado al principio del proceso de delimitación. La identificación de la costa relevante puede influenciar no sólo la línea de delimitación, sino también la selección del método de delimitación. Si este paso es omitido la consecuencia puede ser una solución inequitativa o la omisión de ciertas circunstancias que pueden afectar la línea de delimitación.

Este punto es particularmente importante para la delimitación marítima entre Venezuela y Guyana. El área marítima que corresponde a cada estado se mide a partir de ésta línea, pero en el caso venezolano el punto hasta el cual

debe considerarse cada costa es controvertido. De acuerdo con el principio que indica que la tierra domina al mar, en primer lugar se debe definir el límite terrestre para poder proceder con la delimitación marítima. Venezuela debe ser cuidadosa en la presentación de los argumentos ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, ya que este punto es crítico para la aceptación de la extensión de la plataforma continental, sin definición clara del límite terrestre no es posible establecer de forma precisa la costa relevante y en consecuencia la delimitación marítima carece del elemento principal para el establecimiento del límite.

El hecho de que Guyana no haya hecho referencia a la disputa terrestre que existe con Venezuela, no impide la presentación de argumentos por parte del estado venezolano. A fin de que el límite pueda ser establecido la Comisión debe considerar los argumentos presentados por terceros estados. Para esta parte del procedimiento es fundamental la intervención del estado venezolano. Si bien es cierto que estos límites pueden ser posteriormente modificados, la presentación de argumentos para la defensa del territorio venezolano es imprescindible para mantener la posición venezolana y evitar la aquiescencia.

Tomando en cuenta lo establecido por el TIDM y los estudiosos del tema, la estrategia venezolana en este caso debe enfocarse principalmente en la imposibilidad de establecer la costa relevante. No es posible ni para Venezuela ni para Guyana establecer la extensión de la costa relevante hasta tanto no se defina la frontera terrestre, ya que como se ha mencionado anteriormente la tierra domina al mar. Este paso es imprescindible para la determinación de las líneas de base desde las cuáles debe medirse el mar territorial y la plataforma continental según lo establecido en el artículo 76 de la CONVEMAR, en consecuencia, los argumentos venezolanos deben enfocarse en la imposibilidad de determinación de las líneas de base.

Adicionalmente, siendo que Venezuela no es parte de la CONVEMAR los argumentos jurídicos deben centrarse en la existencia o no de una costumbre internacional. Para ello, el estado venezolano tendría que demostrar la existencia de la costumbre internacional en lo relativo al establecimiento de la costa relevante.

En quinto lugar, en relación con el método de delimitación a pesar de que el Tribunal siguió el criterio observado por la CIJ no es posible afirmar que el método de la equidistancia modificado por la consideración de circunstancias especiales o relevantes tenga primacía sobre otros métodos de delimitación. En cada caso el tercero decisor debe considerar las circunstancias geográficas de cada caso que puedan incidir en el trazado de la línea de delimitación, ya que ellas tienen un impacto directo no sólo en la selección del método, sino también en la selección de los puntos de base y en el trazado de la línea definitiva de delimitación.

En varias ocasiones el Tribunal recordó la importancia de la consideración de las particularidades de cada caso, por ese motivo, analizó el impacto de los factores geográficos específicos que se encontraban presentes en el caso de la Bahía de Bengala, como la concavidad de la costa y la presencia de la Isla de St. Martin, otorgándole a cada uno de estos factores el efecto apropiado en el trazado de la línea de delimitación, con el objetivo de alcanzar una solución equitativa.

Finalmente, en relación con el efecto de las islas en la delimitación de las fronteras marítimas diversos comentarios pueden ser realizados. Primero, a pesar de que los numerales 1 y 2 del artículo 121 de la CONVEMAR son considerados parte de la costumbre internacional, el numeral 3 sigue abierto a la interpretación debido a que el Tribunal no estableció ningún criterio general que pueda ser seguido en otro procedimiento de delimitación.

Adicionalmente, el hecho de que una elevación marítima pueda ser considerada como isla de conformidad con el artículo 121 de la CONVEMAR no garantiza que tendrá algún efecto en la delimitación de la frontera marítima entre estados opuestos o adyacentes, a pesar de que está facultada para generar su propio mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Sin embargo, para la delimitación del mar territorial producido por una isla, puede ser afirmado que el procedimiento de delimitación debe seguir lo señalado por el artículo 15 de la CONVEMAR, y para la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental las normas aplicables son los artículos 74 y 83 de la CONVEMAR, las cuales deben ser observadas en conformidad con los principios de equidad.

También es posible afirmar que las islas pueden ser consideradas como circunstancias especiales o relevantes dependiendo de cuál frontera marítima está siendo delimitada. Por una parte cuando es considerada para la delimitación del mar territorial puede ser tratada como una circunstancia especial, de acuerdo a lo señalado en el artículo 15 de la CONVEMAR y el criterio desarrollado por la CIJ y el TIDM. Por otra parte, cuando la isla es considerada para la delimitación de la zona económica exclusiva y la plataforma continental puede ser considerada como una circunstancia relevante con el objetivo de alcanzar una solución equitativa, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 74 y 83 de la Convención. Actualmente estas normas son consideradas parte de la costumbre internacional, en consecuencia, Venezuela está obligada a seguirlas aun cuando no ha ratificado la Convención, ya que son las normas que regulan el establecimiento de las fronteras marítimas.

En el caso de la Bahía de Bengala el Tribunal decidió otorgarle a la Isla de St. Martin efecto completo en la delimitación del mar territorial, por lo que le fue adjudicada un mar territorial de 12MN, pero para la delimitación de la

zona económica exclusiva y de la plataforma continental no fue ni siquiera considerada como una circunstancia relevante a fin de alcanzar una solución equitativa; en consecuencia, en el caso bajo análisis la isla tuvo un efecto parcial en el proceso de delimitación, como resultado de la decisión del Tribunal.

En este sentido, el efecto dado a una isla está directamente relacionado con el método de delimitación utilizado por las partes, en caso de un acuerdo o en el caso de un tercero decisor, porque dependiendo de cómo sea establecido el límite, el resultado puede variar. Como fue demostrado en el caso de la Bahía de Bengala, en el método de la equidistancia modificado por circunstancias relevantes o especiales las islas desempeñan un papel importante en el ajuste de la línea de delimitación; por ejemplo, pueden producir un efecto cortante en la proyección de la costa y por ese motivo ser omitidas en el proceso de delimitación o pueden modificar la línea de delimitación. En todo caso el Tribunal tienen suficiente discreción para dibujar la línea y resolver la controversia de la forma más equitativa, lo que de conformidad con la Convención, constituye el objetivo principal del Tribunal.

Después de este análisis es posible afirmar que las islas pueden desempeñar diferentes roles en la delimitación marítima. En el caso de controversias decididas por terceros, dependiendo de cómo las partes argumenten a favor o en contra del uso de las islas en el proceso de delimitación, podrán ser consideradas o no; en consecuencia, si un estado ribereño desea aumentar sus espacios marítimos basados en la existencia de una isla tiene que probar la importancia de su consideración con el objetivo de alcanzar una solución equitativa.

En el caso venezolano esto resulta de suma importancia. Para reclamar el mar territorial de las islas, el Estado debe categóricamente indicar que deben

ser consideradas como tal, y que en consecuencia, debe otorgárseles efecto completo para la delimitación de las zonas marítimas, ya que estos argumentos sólo pueden ser conocidos por el tercero decisor cuando el estado interesado los presenta. Para argumentar que las elevaciones marítimas son islas, es recomendable utilizar los criterios de habitabilidad y vida económica propia, establecidos en el artículo 121 de la CONVEMAR, porque a pesar de todas las controversias que existen alrededor de la indeterminación de estos conceptos, ellos sirven de guía para demostrar que el territorio es una isla, y que en consecuencia se le deben otorgar todos los efectos correspondientes.

En todo caso, en virtud de que Venezuela no ha ratificado la CONVEMAR ni ha otorgado jurisdicción a ningún tribunal o corte internacional para resolver la delimitación de fronteras, resulta apropiado continuar con la estrategia de firmar tratados internacionales con nuestros vecinos, ya que de esta forma se puede garantizar la mejor defensa del territorio. Mediante dichos tratados cada estado tiene la posibilidad de defender sus posiciones de una forma más amigable, y mediante el cual se pueden obtener mejores resultados.

El caso venezolano es un ejemplo positivo de como una buena estrategia diplomática puede contribuir en el reconocimiento de los espacios marítimos que le corresponden al país con base a la costumbre existente, sin afectar los intereses del estado y manteniendo buenas relaciones con los demás países ribereños. De hecho, gracias a esto, en la delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, se han considerado las proyecciones generadas por las islas venezolanas. Sin embargo, todavía quedan delimitaciones pendientes por realizar con Colombia, Dominica, Granada, Santa Lucía, San Cristóbal y Nevis, Reino Unido (por la isla de Monserrat, San Vicente y las Granadinas) por lo que los argumentos desarrollados por el TIDM deben ser considerados en las negociaciones de estos tratados a fin de garantizar la mejor defensa del territorio venezolano.

7. Bibliografía

7.1. Libros

Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The Law of the Sea*. Oxford: Juris Publishing.

Clingan, T. A. (1994). *The Law of the Sea. Ocean law and policy*. New York: Austin & Winfield, Publishers.

Dupuy, R. J., & Vignes, D. (1991). *A Handbook on the new law of the sea*. Dordrecht: Martinus Nijhoff.

International Law Commission. (1956). *Yearbook of the International Law Commission* (Vol. II).

Jayewardene, H. W. (1990). *The regime of islands in international law*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.

Sohn, L. B. (1998). *The Law of the Sea in a Nutshell*. St. Paul, Minn.: West Group.

Naciones Unidas. (2006). Manual de Capacitación sobre el trazado de límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y para la preparación de presentaciones de información a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Nueva York: Naciones Unidas.

7.2 Artículos

Alam, K. (2012, July). Delimitation of the Bangladesh-Myanmar Maritime Border. South Asia Journal, (5). Retrieved from <http://southasiajournal.net/2012/10/de-limitation-of-the-bangladesh-myanmar-maritime-border/>.

Anderson, D. H. (2012). Delimitation of the Maritime Boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar). *American Journal of International Law*, 106(4), 817-824.

Balaram, R. A. (2012). Case Study: The Myanmar and Bangladesh Maritime Boundary Dispute in the Bay of Bengal and Its Implications for South China Claims. *Journal of Current Southeast Asian Affairs* (3), 85-104.

Beckman, R. (2009). Moving Beyond Disputes over Island Sovereignty: ICJ Decision Sets Stage for Maritime Boundary Delimitation in the Singapore Strait. *Ocean Development & International Law*, 40, 1-35.

Blakeley, I. (2010). Frontier Exploration: Bay of Bengal - Many Possibilities and Challenges Ahead. *GeoExPro. Geoscience & Technology Explained*, 7(6), 30-35.

Bowett, D. (1996). Islands, Rocks, Reef and Low-Tide Elevations in Maritime Boundary Delimitations. In J. I. Charney, A. M. Lewis, J. I. Charney, & L. M. Alexander (Eds.), *International Maritime Boundaries* (Vol. I, pp. 131-152). Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.

Churchill, R. (2012). The Bangladesh/Myanmar Case: Continuity and Novelty in the Law of Maritime Boundary Delimitation. *Cambridge Journal of International and Comparative Law*, 1(1), 137-152.

Dundua, N. (2007). Delimitation of maritime boundaries between adjacent States. *United Nations–The Nippon Foundation Fellow*, 1-93.

Eiriksson, G. (*in publication*). The Bay of Bengal case before the International Tribunal for the Law of the Sea. In L. Del-Castillo Laborde (Ed.), *Liber Amicorum Judge Hugo Caminos: Law of the Sea – From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers.

Evans, M. (1991, January). Maritime Delimitation and Expanding Categories of Relevant Circumstances. *International and Comparative Law Quarterly*, 40(1), 1-33.

Franckx, E., & Benatar, M. (2013). Navigating Between Consolidation and Innovation: Bangladesh/Myanmar (International Tribunal for the Law of the Sea, Judgment of 14 March 2012). In A. Chircop, S. Coffen-Smout, & M. McConnell (Eds.), *Ocean Yearbook* (Vol. 27, pp. 435-458). Martinus Nijhoff.

Gjetnes, M. (2001). The Spratlys: Are They Rocks or Islands? *Ocean Development & International Law*, 32, 191-204.

Habibur Rahman, M. (1984, December). Delimitation of Maritime Boundaries: A Survey of Problems in the Bangladesh Case. *Asian Survey*, XXIV(12), 1302-1317.

Jang, H. (2013). Diminishing Role of Islands in Maritime Boundary Delimitation: Case Studies of Dokdo/Takeshima Island and the Senkaku/Diaoyu Islands. *University of Hawaii Law Review*, 35(139).

Kałodunski, M., & Wasilewski, T. (2014). The International Tribunal for the Law of the Sea on Maritime Delimitation: The Bangladesh v. Myanmar Case. *Ocean Development & International Law*, 45(2), 123-170.

Kawaley, I. (1992, January). Delimitation of islands fringed with reefs: Article 6 of the 1982 Law of the Sea Convention. *International and Comparative Law Quarterly*, 41(1), 152-160.

Kozyris, P. J. (2008). Islands in the Recent Maritime Adjudications: Simplifying the Aegean Conundrum. *Ocean Development & International Law*, 39(4), 329-342.

Kunoy, B. (2013). The delimitation of an indicative area of overlapping entitlement to the outer continental shelf. *British Yearbook of International Law* (Vol. 83, pp. 61-81). Oxford: Oxford University Press.

Legault, L., & Hankey, B. (1996). Method, Oppositeness and Adjacency, and Proportionality in Maritime Boundary Delimitation. In J. I. Charney, & L. M. Alexander (Eds.), *International Maritime Boundaries* (Vol. I, pp. 203-242). Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.

Lin, S., & Schofield, C. (2013). Lessons from the Bay of Bengal ITLOS case: stepping offshore for a 'deeper' maritime political geography. *The Geographical Journal*, 1-5.

Magnússon, B. M. (2012). Current Legal Developments International Tribunal for the Law of the Sea. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 27(3), 623-633.

Magnússon, B. M. (2013). Is there a Temporal Relationship between the Delineation and the Delimitation of the Continental Shelf beyond 200 Nautical Miles? *International Journal of Marine and Coastal Law*, 28(3), 465-483.

Nelson, L. (1990, October). The Roles Of Equity In The Delimitation Of Maritime Boundaries. *American Journal of International Law*, 84(4), 837-858.

Northcutt, E. (1972, April). Seabed Boundaries Between Coastal States: The Effect to be Given Islets as "Special Circumstances". *The International Lawyer*, 6(2), 219-236.

Oude Elferink, A. G. (1998, Summer). Clarifying Article 121 (3) of the Law of the Sea Convention: The Limits Set by the Nature of International Legal Processes. *IBRU Boundary and Security Bulletin*, 121(3), 58-68.

Oude Elferink, A. G. (2001). The islands in the South China Sea: how does their presence limit the extent of the high seas and the area and the maritime

zones of the mainland coasts? *Ocean Development & International Law*, 32, 169-190.

Pinto, M. (2013). Article 76 of the UN Convention on the Law of the Sea and the Bay of Bengal Exception. *Asian Journal of International Law*, 3(2), 215-235.

Schofield, C., & Telesetsky, A. (2012). Grey Clouds or Clearer Skies Ahead? Implications of the Bay of Bengal Case. *Law of the Sea Reports*, 3(1), 1-11.

7.3 Casos

Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Judgment, I.C.J. Reports 1985, p. 13.

Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982, p. 18.

Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), Case No. 16 (International Tribunal for the Law of the Sea, March 14, 2012).

Fisheries case, Judgment, I.C.J. Reports 1951, p. 116.

Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening), Judgment, I.C.J. Reports 2002, p. 303.

Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Merits, Judgment, I.C.J. Reports 2001, p. 40

Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen, Judgment, I.C.J. Reports 1993, p. 38.

Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), Judgment, I.C.J. Reports 2009, p.61.

Maritime Dispute (Peru v. Chile), Judgment, 27 January 2014.

North Sea Continental Shelf, Judgment, I.C.J. Reports 1969, p. 3.

Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore), Judgment, I.C.J. Reports 2008, p. 12.

Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia), Judgment, I.C.J. Reports 2012, p. 624.

Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras), Judgment, I.C.J. Reports 2007, p. 659

7.4. Instrumentos internacionales

Asamblea General de las Naciones Unidas. (Diciembre, 1970). Resolución 2750 C (XXV).

Convención de Ginebra sobre el Mar territorial y la Zona Contigua, 29 de abril de 1958.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10 de diciembre de 1982.

7.5 Otros

Encyclopædia Britannica. (2014). *Bay of Bengal*. Retrieved June 27, 2014, from <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/60740/Bay-of-Bengal>

Francioni, F. (2007, April). Equity in International Law. Public International Law [OPIL], Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL].

Kumar, A. (2008, November 27). Oil Politics in the Bay of Bengal. Retrieved June 27, 2014, from Institute for Defence Studies and Analyses:

http://www.idsa.in/idsastrategiccomments/OilPoliticsintheBayofBengal_AKumar_271108

United Nations Conference on Trade and Development. (2005). Statistical Profiles of the Least Developed Countries. Myanmar. Retrieved June 24, 2014, from http://unctad.org/Sections/ldc_dir/docs/ldcmisc20053_mya_en.pdf

United Nations Conference on Trade and Development. (2005). Statistical Profiles of the Least Developed Countries. Bangladesh. Retrieved June 24, 2014, from http://unctad.org/Sections/ldc_dir/docs/ldcmisc20053_bgd_en.pdf

United Nations Conference on Trade and Development. (2013). UN List of Least Developed Countries. Retrieved June 24, 2014, from <http://unctad.org/en/pages/aldc/Least%20Developed%20Countries/UN-list-of-Least-Developed-Countries.aspx>