

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES

COMISION DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

AREA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y GLOBALES

PROGRAMA DE AMPLIACION

NEGOCIACION Y ACUERDOS INTERNACIONALES

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

EN CONVENIO INTERINSTITUCIONAL



Centro de Estudios Estratégicos y
Estudios Internacionales
UNIVERSIDAD METROPOLITANA



Centro de Altos Estudios Gerenciales

**BIBLIOTECA DE LA
ACADEMIA DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

ISIDRO MORALES PAUL

**LA DELIMITACION DE AREAS
MARINAS Y SUB-MARINAS
AL NORTE DE VENEZUELA**

9

SERIE ESTUDIOS

**BIBLIOTECA DE LA
ACADEMIA DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

Presidente de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales:

TOMÁS ENRIQUE CARRILLO BATALLA

Comisión Editora:

TOMÁS ENRIQUE CARRILLO BATALLA

VÍCTOR M. ALVAREZ

TOMÁS POLANCO ALCÁNTARA

GUILLERMO MORÓN

NOMINA DE INDIVIDUOS DE NUMERO DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS
POLITICAS Y SOCIALES

JUNTA DIRECTIVA

Período 1981-1982

Tomás Enrique Carrillo Batalla	<i>Presidente</i>
Pascual Venegas Filardo	<i>1er. Vice-Presidente</i>
José Román Duque Sánchez	<i>2do. Vice-Presidente</i>
Víctor M. Alvarez	<i>Secretario</i>
Alejandro Urbaneja Achelpohl	<i>Tesorero</i>
Jesús Leopoldo Sánchez	<i>Bibliotecario</i>

Efraín Schacht Aristeguieta	Edgard Sanabria
Rafael Caldera	René De Sola
Luis Felipe Urbaneja Blanco	Ramón Escovar Salom
José Muci-Abraham	Tulio Chiossone
Arturo Uslar Pietri	Tomás Polanco Alcántara
Julio Diez	Oscar García Velutini
Pedro José Lara Peña	Leopoldo Borjas
Francisco López Herrera	Gonzalo Parra Aranguren
Andrés Aguilar Mawsley	Darío Parra
Allan Randolph Brewer Carías	Eloy Lares Martínez
Francisco Manuel Mármol	Luis Loreto
Ezequiel Monsalve Casado	José Joaquín González Gorrondona
Isidro Morales Paúl	Luis Villalba Villalba
José Luis Aguilar Gorrondona	Carlos Sosa Rodríguez
Rafael Pizani	

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUB-MARINAS AL NORTE DE VENEZUELA

**Trabajo de Incorporación a la
Academia de Ciencias Políticas
y Sociales**

**BIBLIOTECA DE LA
ACADEMIA DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

ISIDRO MORALES PAUL

**LA DELIMITACION
DE AREAS MARINAS
Y SUB-MARINAS AL
NORTE DE VENEZUELA**

**SERIE ESTUDIOS
CARACAS/1983**

9

© ACADEMIA DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
Caracas, 1983
Impreso en Venezuela por Italgráfica, S.R.L.
Depósito Legal: lf 83-1.739

PROLOGO

La delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental entre Estados cuyas costas se hallen frente a frente o sean adyacentes, plantea en no pocos casos delicados y complejos problemas de orden político, económico y técnico.

No ha sido, ni es fácil, llegar a un acuerdo sobre criterios uniformes para la delimitación de estas áreas por la variedad de circunstancias geográficas y a veces históricas que han de tenerse en cuenta si se quiere llegar a una solución equitativa, ni tampoco sobre los medios de solución pacífica de las controversias que pueden surgir por este motivo.

Por Ley del 26 de julio de 1978 Venezuela estableció una zona económica exclusiva a lo largo de sus costas continentales e insulares que sigue, en líneas generales, las orientaciones trazadas por la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. La creación de este nuevo espacio marino y las nuevas normas del Proyecto de Convención elaborado en esa Conferencia sobre la definición y límites de la plataforma continental hacen necesarias la delimitación de estas áreas marinas y submarinas con no pocos Estados de la región.

De gran interés y actualidad es, pues, esta nueva obra del Dr. Isidro Morales Paúl, abogado y economista de reconocido prestigio, que expone con claridad y rigor científico las nociones fundamentales en relación con este tema y que además contiene un análisis muy completo y bien documentado de los recientes acuerdos de delimitación de áreas marinas y submarinas celebrados por Venezuela con los Países Bajos, los Estados Unidos de América, la República Dominicana y Francia.

Morales Paúl demuestra, a través del análisis de estos acuerdos, que no solamente es deseable sino que es posible resolver estos difíciles problemas de delimitación por medio

de la negociación entre los Estados interesados, y que, dada la variedad e importancia de los intereses en juego y la diversidad de características geográficas, no es posible, si se quiere llegar a un resultado equitativo, aplicar un principio o método único en estas delimitaciones. Precisamente, en los acuerdos comentados por Isidro Morales Paúl en su obra se han utilizado diferentes métodos o combinaciones de estos mismos métodos, incluso en el proceso de delimitación de diferentes áreas marinas entre los mismos Estados. Estas son justamente las tesis que Venezuela ha defendido con tesón en la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

Isidro Morales Paúl conoce como pocos en Venezuela los temas tratados en esta obra. Miembro de la Delegación de Venezuela a la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar desde el primer período sustantivo de sesiones celebrado en Caracas en 1974, ha participado activamente en el largo y laborioso esfuerzo de elaboración del nuevo derecho del mar. En esta Conferencia ha compartido la responsabilidad de exponer y defender con inteligencia y firmeza las tesis que sustenta Venezuela en lo que respecta a las normas sustantivas y procesales sobre delimitación de espacios marinos. Ha tenido por otra parte, la responsabilidad de dirigir las negociaciones de delimitación de áreas marinas y submarinas con los Países Bajos, los Estados Unidos de América y la República Dominicana, y participó en una etapa de las negociaciones sostenidas con Francia con este objeto.

El autor ha llegado a estas posiciones de tanta responsabilidad por su sólida formación profesional y por el interés que ha demostrado desde sus tiempos de estudiante por el Derecho Marítimo y el Derecho Internacional del Mar.

Buena falta hacía una obra como ésta, en la cual, teniendo siempre presentes los altos intereses nacionales y las posiciones que Venezuela ha sostenido en los diferentes foros internacionales, se analizan con claridad y con objetividad los complejos problemas de delimitación de nuestros espacios marinos.

ANDRÉS AGUILAR M.

DEDICATORIA

A mis padres:

*Carlos Morales y Rosa Paúl de Morales
a quienes todo lo debo*

A mi amante esposa:

Lolita Landaeta de Morales

A mis hijas:

*María Eugenia, Ana Mercedes,
María Corina y María Isabel
Morales Landaeta*

INTRODUCCION

El presente libro representa un esfuerzo por determinar y esclarecer, en la medida de lo posible, las líneas de delimitación marítima aplicadas al Norte de Venezuela, específicamente en el Mar Caribe. No se trata de un esfuerzo de investigación teórica in abstracto sino del análisis de convenios concretos de delimitación realizados con las Antillas Neerlandesas, los E.E.U.U. de América y República Dominicana en las cuales, correspondió al autor la grave responsabilidad de presidir la Comisión negociadora, con el carácter de Embajador Extraordinario y Plenipotenciario.

Tal especial circunstancia explica por qué sus líneas contienen tanto esfuerzo de análisis desde el punto de vista teórico en base a la aplicación de las normas y principios de Derecho Internacional Público actualmente vigentes o en proceso de formación, como desde el punto de vista práctico, explicando el desarrollo de las negociaciones efectuadas, así como la culminación de los esfuerzos realizados.

Por eso hemos intentado hacer un esfuerzo de sistematización y clarificación tanto en la expresión de las ideas como en la concepción misma del trabajo, en una materia tan delicada como lo es, sin lugar a dudas, la determinación de su espacio territorial, sea terrestre, marítimo o aéreo.

En efecto se trata de una responsabilidad donde se arriesga todo y la única satisfacción que puede y debe esperarse es el inmenso regocijo de haber servido bien y fielmente a la Patria.

Por eso, la misión más importante a cumplir por un negociador radica en saber interpretar el sentido y alcance de los intereses vitales del País involucrados en cada proceso de negociación. Conscientes de esa realidad, con el total respaldo del ex-Presidente Carlos Andrés Pérez y del Canciller Simón Al-

berto Consalvi se realizó un proceso *constante de consulta previa* de los ex-Presidentes de la República, Partidos Políticos, personalidades relevantes, expertos en la materia y asesores de diversas disciplinas.

En este aspecto la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores, entonces presidida por el ex-Canciller Dr. Marcos Falcón Briceño contribuyó de manera entusiasta y decidida al análisis previo y posterior aprobación de los diferentes proyectos de Tratado.

Las delimitaciones con los EE.UU. de América, las Antillas Neerlandesas y República Dominicana, fueron aprobadas por unanimidad en el Congreso de la República * con motivo de la discusión de las respectivas leyes. Con esas delimitaciones el País asume soberanía plena, soberanía sobre los recursos y jurisdicción, de acuerdo con el área respectiva sobre una área marítima de aproximadamente 500.000 Kilómetros cuadrados.

En todo caso el proceso de negociación y el resultado obtenido se debe al esfuerzo conjunto y solidario de varios grupos de hombres que integraron las diferentes Delegaciones negociadoras. Todos ellos trabajaron laboriosamente con el más puro y profundo sentido de Patria, defendiendo honestamente los intereses vitales involucrados tratando, al mismo tiempo, de lograr soluciones racionales, equitativas y permanentes, que lograsen el asentimiento no sólo de los respectivos gobiernos, sino de lo que es más importante, los respectivos pueblos.

El trabajo está desplegado en diez capítulos, a través de los cuales, y mediante aproximaciones sucesivas se analiza el delicado tema de la delimitación de áreas marinas y submarinas.

El Capítulo 1º está destinado a destacar la necesidad y conveniencia de determinar de la manera más exacta del espacio territorial de un Estado; así como el conjunto de relaciones Jurídicas que vinculan Estado y Territorio; tales como el espacio de la soberanía territorial, la noción de frontera etc.

(*) Véase Anexos Nos. 7, 8 y 9.

El Capítulo II tiene por objeto identificar el conjunto de reglas Jurídicas que han venido regulando actualmente el mar, sus áreas geográficas, geomorfológicas, geológicas y jurídicas, especialmente en el período que abarca desde las Convenciones de Ginebra desde 1958 hasta la situación actual, evidenciada en la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

El Capítulo III está destinado al análisis de las normas del Derecho Internacional en materia de preservación del medio humano importante complemento del marco jurídico, tanto desde un punto de vista general, como en relación a sus implicaciones específicas en el Area del Caribe. En este sentido, es conveniente señalar que los tratados de delimitación, especialmente el realizado entre Venezuela y los Países Bajos, contemplan importantes disposiciones preventivas de la contaminación de diverso origen, que constituyen un importante precedente en cuanto a la atribución de responsabilidad entre los Estados y entre éstos sus respectivos habitantes.

El Capítulo IV contempla regular el área Jurídica al intentar identificar las consecuencias derivadas de la aplicación en el área sub-regional del Mar Caribe de las reglas de carácter general.

Es incuestionable en este sentido, que las particulares características geográficas del área, exigen de un análisis muy detenido del ordenamiento general en cuanto aplicable en este contenido específico de los acuerdos regionales bilaterales y la legislación unilateral. Al propio tiempo, se efectúa un análisis de los problemas cartográficos y los métodos de delimitación marítimas con una óptica sub-regional.

El Capítulo V está destinado al análisis de las características específicas del área en referencia, esto es, las particularidades geográficas del área Norte de Venezuela, el Golfo de Venezuela, la fachada insular venezolana y la configuración general de la Costa Norte de Venezuela. Se estudia con particular énfasis la isla de Aves, su ubicación geográfica y estructura geológica, así como su vinculación Histórica-Jurídica a Venezuela y las reclamaciones extranjeras que culminan en el Laudo arbitral de la Reina Isabel II de España el 30 de junio de 1865.

El estudio de estos factores culminan con la descripción analítica de la Plataforma Continental al Norte de Venezuela, tanto con su enfoque tradicional como proyectada hasta el margen Continental, en su concepción moderna.

Los Capítulos VI al IX, tienen por objeto la descripción y el análisis de las delimitaciones de áreas marinas y sub-marinas ya realizadas al Norte de Venezuela, esto es (1) la delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y los EE.UU. de América; (2) la delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos; (3) la delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y República Dominicana y (4) la delimitación entre Venezuela y Francia.

INDICE DE SENTENCIAS CITADAS

<i>Año</i>	<i>Decisión</i>	<i>Páginas</i>
(1) 1805	The Anna (USA vs. G. Bretaña)	54
(2) 1865	Caso Isla de Aves (Venezuela vs P. Bajos) Sentencia arbitral de la Reina Isabel II de España	17/30/117/ 188/218
(3) 1897	Costa Rica Packet (G. B. vs P. Bajos)	45
(4) 1909	Caso Grisbadarma (Noruega vs Suecia) Hague Court Regorsts 1909	47
(5) 1910	Pesquerías del Atlántico Norte (USA vs Gran Bretaña)	50
(6) 1917	Caso del Golfo de Fonseca (El Salvador y Honduras vs Nicaragua)	50
(7) 1924/ 1927	Concesiones maurommattis en Palestina (Turquía vs G. Bretaña) (Serie A, Nº 2, Nº 11)	146
(8) 1925	Intereses alemanes en Alta Silesia polaca (Serie A, Nº 16) (Ilemanía vs Polonia)	146

<i>Año</i>	<i>Decisión</i>	<i>Páginas</i>
(9) 1927/ 1928	Factoría de Chorzow (Serie A, Nº 9, Serie A, Nº 17 (Alemania vs Polonia))	146
(10) 1928	Isla de Palma o Miangas (P. Bajos vs USA)	31/34/37
(11) 1931/ 1935	Tráfico ferroviario fronterizo (A/B 42) (Lituania vs Polonia)	145
(12) 1935	Escuelas minoritarias de Albania (Dictamen serie A/B, Nº 64)	155
(13) 1939/ 1940	Cía. Electricidad de Sofía y Bulgaria (A/B 77, A/B 79, A/B 80)	146
(14) 1947/ 1948/ 1949	Estrecho de Corfú (Rec. 1947-1948 q 1949) (G. Bretaña vs Albania)	30/55/166
(15) 1951	Pesquerías Anglo-Noruega (Rec. 1951) (G. Bretaña vs Noruega)	45/47/48
(16) 1951	Reservas a la Convención para la prevención y represión del genocidio	161
(17) 1952	Caso de los derechos de los ciudadanos norteamericanos en Marruecos	144
(18) 1960	Derecho de paso por territorio indio (Rec. 1960) (Portugal vs India)	146

<i>Año</i>	<i>Decisión</i>	<i>Páginas</i>
(19) 1962/ 1971	Caso Sudoeste Africano (Rec.1966) (Dic. 1971)	146
(20) 1969	Caso Plataforma Continental del Mar del Norte (R. F. Alemania vs P. Bajos) (R. F. 178/179/219/ Alemania vs. Dinamarca) (Rec. 1969) .	39/93/96/ 221/223
(21) 1974	Jurisdicción en materia de pesquerías .. (R. F. Alemania vs Islandia) (G. Bre- taña vs Islandia) (Rec. 1974)	40/100/105
(22) 1974	Caso Ensayos nucleares (N. Zelandia vs Francia)	66
(23) 1977	Caso de las Islas del Canal (Francia vs G. Bretaña)	54/55/96/ 97/99/216/ 217/221/223
(24) 1978	Caso Mar Egeo (Grecia vs Turquía) (Report 1978)	32
(25) 1978	Sentencia interpretativa (Francia vs Inglaterra)	83

ANEXOS CARTOGRAFICOS

FIGURAS

	<u>Página</u>
Nº 1. - Diferentes áreas marítimas	44
Nº 2. - Morfología del margen continental	57
Nº 3. - Area del Caribe. Estrechos usados por la navegación internacional	79
Nº 4. - Plataforma Continental y Margen Continental al Norte de Venezuela	119
Nº 5. - Líneas limítrofes Venezuela-EE. UU. de América	129
Nº 6. - Unidad o unicitación de yacimiento	170
Nº 7. - Cálculo parcial de los puntos de base. Delimitación Venezuela-Países Bajos (Antillas neerlandesas)	177
Nº 8. - Tratados Venezuela-Países Bajos y Venezuela-EE. UU. de América	185
Nº 9. - Tratado Venezuela-Países Bajos. Puntos de la línea limítrofe. Area A.	196
Nº 10. - Tratado Venezuela-Países Bajos. Area A. Sector Paraguaná-Aruba	197

LISTADO DE ABREVIATURAS

A.J.I.L.	American Journal of Internacional Law.
B.I.D.	Banco Internacional de Desarrollo.
C.I.J.	Corte Internacional de Justicia.
I.C.J.	Corte Internacional de Justicia.
F.C.E.	Fondo Cultura Económica.
D.I.P.	Derecho Internacional Público.
I.L.C.	Comisión de Derecho Internacional.
O.N.U.	Organización de Naciones Unidas.
PROYECTO	Convención sobre Derecho del Mar.
P.C.M.N.	Plataforma Continental del Mar del Norte.
U.N.E.S.C.O.	Organización de Naciones Unidas para la Ciencia, la Educación y la Cultura.

Nº 11. - Area A. Línea limítrofe adoptada en comparación con el método de la equidistancia (área sombreada). Tratado Venezuela-Países Bajos	198
Nº 12. - Puntos equidistantes entre Isla de Aves (Venezuela) y las islas de Saba, San Eustaquio (Antillas neerlandesas) y St. Croix (USA). Sector D.	199
Nº 13. - Tratados Colombia-R. Dominicana. Venezuela-R. Dominicana. Venezuela-Países Bajos (Antillas neerlandesas y Venezuela-EE. UU. de América	202
Nº 14. - Límite Venezuela-Francia. Sector Isla de Aves e Islas enfrentadas. Meridiano 62º 48' 52"	222

CAPITULO I

ESTADO Y TERRITORIO

I. ESPACIO TERRITORIAL

1. *Concepto - Determinación*

La determinación más exacta posible del espacio,¹ del área territorial o marítima de un Estado, es quizá el acto jurídico-político de mayor trascendencia en relación a la existencia misma de un Estado. En efecto, no existe Estado sin territorio. El territorio unido a 1) una asociación *autosuficiente* de personas, 2) con una existencia independiente, 3) bajo una autoridad regularmente organizada conforman los elementos integrantes del Estado.

2. Desde un punto de vista del Derecho Internacional, deben examinarse dos elementos: a) la composición y extensión del territorio y b) la naturaleza jurídica de la autoridad que se ejerce sobre tal territorio. El asiento territorial del Estado “constituye una de las bases del orden político y jurídico nacido en el siglo xv y consagrado definitivamente en Europa por los Tratados de Westfalia. Al propio tiempo, la existencia del territorio permite el ejercicio efectivo de la *posesión*, especialmente cuando es posible demostrar “el ejercicio continuo y no discutido de las funciones estatales”.²

II. COMPOSICIÓN DEL TERRITORIO

1. El concepto de territorio comprende no sólo el sector terrestre, sino los sectores marítimos, fluvial, lacustre y aéreo. Existe acuerdo ge-

1. Espacio que puede ser terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo.

2. CH. DE VISCHER. *Teorías y realidades en Derecho Internacional Público*. Edit. Bosch, Barcelona, España, 1962 p. 215.

neral en el sentido de que el territorio comprende todas las áreas terrestres subterráneas, acuáticas (ríos, lagos, mar territorial, etc.), así como el espacio aéreo suprayacente.

2. Se ha tratado de identificar el territorio con *el ámbito espacial de validez del orden jurídico*. En este sentido el ámbito espacial de validez de un orden jurídico es mucho más amplio que el territorio en sentido estricto — delimitado por las fronteras.³ En efecto, es evidente que muchos *actos jurisdiccionales*, producen su efecto fuera del ámbito territorial.⁴ Algunos autores, siguiendo una orientación contraria, consideran que el territorio está constituido por el conjunto de cosas situadas en el ámbito territorial definido por las líneas fronterizas.⁵ No obstante, las legislaciones extienden su ámbito de control a personas o cosas que, aun cuando puedan encontrarse fuera del territorio del Estado, están bajo su jurisdicción. Son las llamadas "*partes ficticias del territorio*".⁶

3. Hoy en día es principio indiscutido de Derecho Internacional, el *carácter indivisible de los componentes del territorio* del Estado, lo que no significa, necesariamente, la exclusividad de una sola soberanía en un ámbito territorial determinado. En algunos casos, de la ubicación geográfica se derivan significativas consecuencias jurídicas. El Derecho Internacional Marítimo, por ejemplo, reconoce la existencia de los *Estados Archipelágicos*⁷ y en cambio se abstiene de reconocer tal carácter a los archipiélagos oceánicos pertenecientes a *Estados Costeros*.

4. La creación de las *islas artificiales* ha planteado, en este sentido, una nueva modalidad digna de analizar. La III Conferencia del Mar ha considerado que tales islas *no tienen derecho a un mar territorial*, toda vez que tal supuesto permitiría la extensión artificial e indefinida

3. Véase al respecto, C. DÍAZ CISNEROS, *Límites de la Rep. Argentina*. Edit. De Palma, Buenos Aires, 1944, pp. 9 y sig.

4. La Ley de Imp. S. la Renta constituye un claro ejemplo del ámbito espacial y temporal de aplicación de un ordenamiento jurídico.

5. CONSENTINI, *Code Internationale de la Paix et de la Guerre*. Berne, Suiza, 1937, p. 124

6. OPPENHEIMER, L., *Tratado de Derecho Internacional Público*. Barcelona, 1961, Tomo I, Vol. II, p. 14.

7. Convención sobre Derecho del Mar. IIIª Conferencia ONU sobre Derecho del Mar. Arts. 46 y sig.

del territorio del Estado.⁸ Eso explica, igualmente, que el concepto jurídico de isla, se restrinja a las extensiones “naturales” de tierra que sobresalen en pleamar,⁹ enfatizando así, la exclusión de toda creación artificial.

III. SOBERANÍA Y TERRITORIO

1. El grado de autoridad de un Estado sobre su territorio, constituye el elemento complementario de la relación Estado-territorio, conocida ordinariamente por “soberanía territorial”.¹⁰ Es necesario destacar que no se trata de un concepto de universal aplicación en todos los casos, sino más bien, de diferentes etapas y modalidades en el ejercicio de la autoridad estatal.

2. Diversas teorías han tratado de explicar, más bien de fundamentar, el concepto de territorio: a) Un punto de vista ha considerado *el territorio como un objeto del Estado*, sobre el cual ejerce la propiedad y consecuentemente, la soberanía; b) otro sector de la doctrina considera el territorio como un *elemento integrante del Estado*; c) otro grupo de autores ha considerado el territorio como el *área espacial* sobre la cual el Estado ejerce su jurisdicción;¹¹ d) en los puntos de vista más recientes se encuentra “*teoría de la competencia*” atribuida a Radmitez Ky¹² según la cual “el territorio es la esfera local de la competencia, el círculo local de la actividad estatal, el dominio o esfera del poder del Estado”. *La competencia*, según este punto de vista, estaría integrada por la suma de los derechos de soberanía invocadas por el Estado en cada caso determinado, en las diferentes áreas territoriales. Lo importante, en cada caso, es el grado de autoridad ejercida por el Estado en un área espacial determinada. La soberanía territorial normalmente es

8. Convención, Art. 60.

9. Convención, Art. 121.

10. El término “soberanía territorial, ha sido criticado como no adecuado para tal propósito por algunos autores, tales como J. L. Brierly, Intern. Law: Some Conditions of its Progress. Rev. Int. Affairs, 1946, pág. 353, citado por Ch. De Vischer. Teoría y Realidad en DIP, Edit. Bosch. 1962, p. 67.

11. H. Kelsen, conjuntamente con los integrantes de la Escuela de Viena.

12. Según DÍAZ CISNEROS, *ob. cit.*, p. 11.

de naturaleza absoluta¹³ y se *ejerce en forma exclusiva*.¹⁴ Ella comprende la suprema autoridad del Estado sobre el territorio, especialmente en los *campos legislativo, judicial y administrativo*.¹⁵ Una de las notas esenciales de la soberanía es la de su estrecho contacto e interdependencia con el concepto de territorio. Por eso la Antigua Corte Permanente de Justicia Internacional destacó que “la soberanía debe ejercerse dentro de los límites del territorio, y salvo prueba en contrario, el territorio tiene los mismos límites que la soberanía”. (Sent. Pesquerías Atlántico Norte, 7 Sept. 1910).

3. No obstante, la autoridad de un Estado sobre su territorio *no puede ser ejercida en forma abusiva*, en detrimento de terceros estados. Un ejemplo típico de esa situación se presentó en el *caso del Canal de Corfú*, en que la Corte Internacional de Justicia consideró que “*es obligación de cada Estado no permitir conscientemente el uso de su territorio para actos contrarios a los derechos de otros estados*.”¹⁶

Disposiciones similares fueron consagradas en el Tratado de Moscú sobre prohibición de Armas Nucleares¹⁷ en virtud de las cuales las Partes renuncian al Derecho de explotar artefactos nucleares en cualquier lugar sometido a su control y jurisdicción, la atmósfera, bajo el agua, etc. El Derecho Internacional Marítimo es un campo propicio para identificar los derechos y deberes de los Estados en su territorio. Quizá la materia relativa a la preservación del medio marino, constituye el ejemplo más clarificante de la evolución del Derecho Marítimo en cuanto al tema de responsabilidad del Estado, tanto por las actividades realizadas en su territorio, como por las actividades contaminantes causadas por personas bajo su jurisdicción. Esa obligación abarca, incluso el ám-

13. No obstante, pueden citarse algunos casos de “*soberanía restringida*”, como el caso de la Isla Martín García, atribuida a la Argentina con limitaciones admitidas por el Derecho Internacional.

14. El *condominio* puede ser admitido como excepción al carácter exclusivo en el ejercicio de la soberanía territorial. Véase al respecto L. Oppenheim, *Trat. de DIP*, Edit. Bosch, Barcelona, España, 1961. p. 5.

15. En la Sent. arbitral de la Isla de Aves (1865) entre Venezuela y Holanda, el árbitro desestimó, por ocasional, la ocupación realizada por los pescadores holandeses, pronunciándose a favor de Venezuela. *Moore Digest*, Vol. 5037-40.

16. *CIJ Report* 1949. pp. 4 y sig.

17. Suscrito el 5 de agosto de 1963

bito legislativo, como los casos en que los Estados se obligan a adoptar legislaciones no menos severas que las disposiciones de la Convención, o bien aquellas en que dichas legislaciones deberán incluir disposiciones destinadas a evitar o reducir determinada actividad de carácter dañino, etc.

IV. DELIMITACION, DEMARCACIÓN Y DENSIFICACIÓN TERRITORIAL

1. La delimitación consiste, esencialmente, en el acto jurídico de determinar los límites de una zona ya perteneciente, a un Estado ribereño. No constituye, por consiguiente, un acto de atribución, sino de determinación. Por ello, la delimitación tiene un *efecto declarativo y no constitutivo*. Esa fue la razón por la cual la CIJ se negó a aceptar en el caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte, la tesis alemana de realizar una repartición “justa y equitativa”. “Su misión en el caso, decidió la CIJ, concierne esencialmente la delimitación y no a la repartición de espacios o su división en sectores convergentes”.¹⁸ El conflicto territorial de atribución, en cambio, contempla una definición de propiedad, mediante la confrontación de títulos de soberanía sobre una masa o territorio determinado. En el caso de la Isla de las Palmas se decidió un conflicto de atribución.¹⁹

En los conflictos de delimitación, en cambio, no se trata de definir o fijar el status jurídico de una masa, sino de escoger entre líneas susceptibles de dividirlos, o bien de optar entre interpretaciones diferentes de una misma frontera.

2. Esto no significa, sin embargo, que el proceso de delimitación sea enteramente extraño al concepto de status territorial. La delimitación y subsiguiente demarcación, van a permitir precisar con exactitud el ámbito espacial perteneciente a cada país limítrofe. No pueden, en consecuencia ser extraños al concepto de territorio. La expresión status territorial es usada comúnmente en derecho internacional, como haciendo referencia a la condición legal o régimen legal de un territorio. Por

18. C.I.J. Recueil 1969, arret 15.

19. P. Bajos v. USA. ARBITRO Huber. Rec. ONU. de Sent. arb. Vol. II, pp. 854-969.

eso, la CIJ rechazó las tesis griega sustentada en el caso del mar Egeo, considerando que “cualquier controversia de delimitación *conlleva alguna determinación de la titularidad de las áreas a ser delimitadas*. La Corte estimó dicha expresión como de carácter genérico que comprende, en sus significados, varias condiciones legales y relaciones territoriales”.²⁰

3. Ahora bien, realizada la *delimitación*, es decir la determinación de la línea limítrofe, es necesario efectuar la *demarcación*, esto es, “el trazado actual de la línea limítrofe sobre el mismo terreno y su definición debe ser en términos de pilares, mojones u otros términos físicos cualesquiera”. Esta distinción realizada inicialmente por el Coronel Sir Henry McMahon, es hoy en día admitida universalmente.²¹

4. *La densificación*, por otra parte, consiste en el acto de precisión ulterior de una frontera ya delimitada y demarcada, en virtud de la cual se detalla en el terreno el área delimitada, con un número suficiente de elementos físicos.

V. LA NOCIÓN DE FRONTERA

La noción de frontera, en su sentido actual, tiene un origen relativamente reciente. En efecto, desconocida en la Antigüedad Griega, tenía en Roma un sentido diferente.²² Era esa “una línea de vigilancia y un dispositivo de alerta”. Se les ha denominado “confines”, “marcas” o “zonas límites”.

Se ha definido la frontera como *el límite del territorio*: las zonas o líneas hasta donde se extiende, hasta donde el Estado ejerce su soberanía. Un sector de la doctrina, no obstante, distingue entre el límite, como noción lineal, y la frontera, como noción espacial que comprende la zona que se extiende a cada lado de la frontera.²³ Este último concepto está vinculado al de “zona fronteriza o zona de frontera”, utilizado “para aludir a esa región de contacto entre dos Estados donde suelen aparecer regí-

20. Aegean Sea Continental Shelf Case. Greece v. Turkey, Judgement of Dec. 19, 1978. p. 34.

21. Véase al respecto: CH. ROUSSEAU, *ob. cit.* Tomo III, p. 269.

22. DE VISCHER, CH, *ob. cit.*, p. 26.

23. Fauchille. Droit Int. Public, Rousseau. Edit. París, 1921. Tomo I, 2ª Parte p. 100.

menes jurídicos especiales originados por la estrecha relación de vecindad propia de tales zonas”.²⁴

VI. LA FRONTERA COMO ESPACIO-VOLUMEN

Pero se ha observado acertadamente, lo inapropiado de tratar de definir la frontera como una línea o conjunto de líneas que delimitan un espacio, o como “una línea que circunscribe un espacio”,²⁵ así como el concepto de zona-fronteriza adverso a la necesaria certeza en la ubicación del trazado limítrofe.²⁶ Surge, en cambio, la tesis que concibe la frontera como un *espacio-volumen*, que abarca no sólo la dimensión plana de un territorio, sino que incluye, al propio tiempo, el espacio atmosférico. La frontera es el límite que encierra este espacio.²⁷ Como ha señalado Kelsen, “tanto el ámbito espacial de validez del orden jurídico, como el espacio en que el Estado ejerce su poder, posee tres dimensiones. La validez del orden jurídico o, si se quiere, la eficacia del poder del Estado, se extiende, no sólo en longitud y latitud, sino también en altura y profundidad”.²⁸

En todo caso, el espacio territorial, no puede ser analizado aisladamente, ya que su valoración constituye una función de relaciones humanas. Como ha dicho De Visscher,²⁹ el derecho concibe el espacio como un medio físico orientado a la realización de fines humanos”. El espacio territorial adquiere vivencia jurídica como integrante de la relación hombre-naturaleza.

Aisladamente sólo sirve para identificar uno de los elementos integrantes del ámbito físico o medio, donde el ser humano “habita”, subsiste. En este sentido, el Dr. Arístides Calvani afirma que la frontera entendida como “espacio fronterizo “es una realidad humana y no sólo

24. E. JIMÉNEZ DE ARÉCHAGA. *Curso de Derecho Internacional Público*. Vol. II. Montevideo, 1961. p. 433

25. FAUCHILLE, P. *Droit International Public*. Lib. A. Rousseau, París, 1921, T. I. p. 100.

26. P. REUTER. *Droit International Public*, 1968, p. 115.

27. *Le Goff. Droit Aérien*. París, 1934, p. 255, citado por CÉSAR DÍAZ CISNEROS, *ob. cit.*, p. 17.

28. *Teoría General del Estado*, Legaz y Lacambra, Madrid, 1934. p. 182

29. C. DE VISSCHER, “Problèmes de Confins en Droit International Public”. Edit. A. Pedone, París, 1969. p. 7.

territorial. Por tanto, es constante el movimiento de irradiación, de penetración inestable, toda frontera presenta, por ese motivo, agrega el ex-Canciller, posibilidades de expansión, retroceso o equilibrio variables".³⁰ No obstante, la frontera ha dejado de ser un hecho geográfico, para convertirse en *un hecho político*. Por eso Lapradelle³¹ afirma que "no hay otra frontera que las fronteras políticas".

En la esfera internacional, es deber de todo Estado respetar el territorio de los demás Estados, y abstenerse de toda ingerencia, intervención o acto que pueda afectar o menoscabar el territorio de otro Estado. Así lo enfatizó el Juez Huber, en la *Sentencia Arbitral de la Isla de las Palmas*, al señalar: "la limitación primordial que el derecho internacional impone al Estado es la de abstenerse, salvo que exista una norma permisiva en el sentido contrario, de todo ejercicio de su poder en el territorio de otro Estado".³²

30. *Política Internacional de Venezuela*. Venezuela Moderna, Fundación Eugenio Mendoza, Caracas, 1976. p. 461.

31. *La Frontière: Etude de Droit International*, Editions Internationales, París, 1928, p. 65.

32. Sent. 4-4-1928. Rec. ONU de Sent. arb., Vol. II, p. 854-869.

CAPITULO II

EL MARCO JURIDICO

I. LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO DEL MAR

La evolución de las normas jurídicas regulatorias del mar evidencian sólo un aspecto, aun cuando de importancia fundamental, en el marco general del esfuerzo por crear un nuevo orden económico internacional. Es cierto que el aspecto económico no constituye ni la única justificación ni el único objetivo perseguido por ese nuevo orden, pero es innegable su importancia prioritaria. Al intentar rediseñar unas nuevas reglas de juego reguladoras de las relaciones internacionales, las relativas al mar abarcan desde el punto de vista geográfico, el 75% del globo terráqueo, a la par de ser el receptáculo más importante en materia de recursos, tanto alimenticios, como de otra índole.

II. CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO ORDEN DE RELACIONES

Ese nuevo orden de relaciones entre los estados se caracteriza por las siguientes notas fundamentales:

a) Las normas del Derecho Internacional ya no son producto de la influencia político-económica de las grandes potencias, sino que son

-
1. En este capítulo sólo intentamos hacer una revisión general del proceso evolutivo del ordenamiento legal del mar, sin entrar en un análisis detallado. Para una visión más detallada del proceso véase el Trabajo del Dr. Andrés Aguilar de incorporación a la Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Edit. Sucre, 1980

el resultado de un complejo proceso de conciliación de los intereses de los países desarrollados y de los países en desarrollo.

b) En efecto, los países en desarrollo han adoptado una posición activa, superando la etapa pasiva en relación al proceso creativo de normas regulatorias de las relaciones entre estados.

c) Esa actitud participativa ha sido estimulada por el proceso de desarrollo político de los países en desarrollo. Ese desarrollo político ha sido estimulado por los siguientes objetivos: 1) logro de un mejor nivel de vida de sus pueblos; 2) lucha por lograr el crecimiento auto-sostenido de sus economías; 3) la necesidad de aplicar una justicia distributiva.

d) Para el logro de esos objetivos, los países en desarrollo, utilizan diversos mecanismos, instrumentos, o medios de expresión. Entre ellos, debemos destacar el nacionalismo, entendido como posición racional de defensa de los intereses legítimos de los Estados, que no debe ser confundido con una posición extrema de xenofobia, o de autarquía a ultranza. La expresión más radical de esa posición, se manifiesta en la defensa de los intereses vitales de los estados.

e) No obstante, los países en desarrollo se enfrentan al reto de la eficacia, de la necesidad de administrar eficientemente los recursos, de lograr la adecuada combinación de factores de producción, de obtener márgenes de competitividad en el mercado internacional.

f) Este objetivo, sin embargo, debe superar un factor limitativo, que es el desarrollo tecnológico. Sólo un proceso acelerado de avance en el campo tecnológico puede constituirse en mecanismo impulsor del desarrollo. Por esto, es conveniente recordar el conocido adagio, de que "no hay pueblos subdesarrollados, sólo hay pueblos subcapacitados."

III. ACONTECIMIENTOS QUE INCIDEN EN EL NUEVO ORDEN DE RELACIONES

Ciertos acontecimientos, de orden extrajurídico y jurídico, han tenido influencia determinante en la estructuración del nuevo orden de relaciones entre los estados. Estos acontecimientos son, principalmente, los siguientes:

A. Factores Políticos

a) El proceso de desaparición de la era colonial y su lógica consecuencia, la aparición de nuevos estados. En efecto, a las Conferencias de Ginebra asistieron, aproximadamente, 86 estados, en tanto que, a la III Conferencia de Caracas, asistieron 150 estados. Como lógica consecuencia, aproximadamente el 42% de los estados no se sienten vinculados, ni obligados por las Convenciones de Ginebra.

b) Al propio tiempo sólo un número limitado de los estados asistentes a Ginebra, ratificaron sus Convenciones, quizá debido al rápido cambio de circunstancias.²

c) De los 160 estados que actualmente integran la comunidad internacional, sólo aproximadamente 25 son países desarrollados, en tanto que el resto está constituido por estados en vías de desarrollo, o subdesarrollados.³

d) Por consiguiente, un número determinante de estados, ha puesto en tela de juicio el conjunto de reglas jurídicas contenidas en las Convenciones de Ginebra, que se alega, fueron elaboradas en función de los intereses de los países desarrollados.

B. Factores económicos

e) En el campo económico también han ocurrido acontecimientos de creciente importancia en el Derecho Internacional Marítimo. Entre éstos es necesario destacar: 1) la crisis de alimentos; 2) la crisis de materias primas; 3) el descubrimiento, en los fondos marinos y oceánicos, de enormes reservas de minerales de diverso tipo, en forma de objetos semi-esféricos, denominados nódulos.

f) Desde el punto de vista de recursos pesqueros, del mar se obtienen aproximadamente 60 millones de toneladas anuales, lo que representa aproximadamente 8.000 millones de dólares.

2. Las Convenciones de Ginebra, lograron las siguientes ratificaciones: mar territorial (44), alta mar (56), pesqueros (34), plataforma continental (53).
3. Esta clasificación, como es evidente, depende del criterio o combinación de criterios en base a los cuales se efectúe.

g) En 1969 la producción mundial de recursos minerales de fuente marítima, alcanzó la suma de 7.100 millones de dólares, de los cuales 6.100 millones correspondieron a gas y petróleo, esto es, el 90% del valor total.

Se estima que las reservas petrolíferas de áreas marinas representan el 20% del total de las reservas existentes.

h) Las reservas de metales contenidas en los nódulos de manganeso, son de extraordinaria magnitud, sobre todo si las comparamos con las reservas terrestres estimadas de cada metal, al ritmo de consumo de 1960, a saber:

	RESERVAS	
	<i>Estimadas</i>	<i>Terrestres</i>
Aluminio	20.000 años	100 años
Manganeso	400.000 años	100 años
Hierro	2.000 años	500 años
Cobre	6.000 años	40 años
Cobalto	200.000 años	40 años
Níquel	150.000 años	100 años
Zinc	1.000 años	100 años
Plomo	1.000 años	40 años

i) En cuanto al transporte marítimo, baste señalar que el 80% del intercambio de bienes se realiza por vía marítima, intercambio que se ha duplicado en volumen durante la década 1958-68. Casi todo el transporte de petróleo se realiza por vía marítima.⁴

C. Los Factores Tecnológicos

j) Avances no menos importantes se han realizado en el campo tecnológico. Se han construido enormes plataformas flotantes y móviles, y existen proyectos de grandes plataformas submarinas.⁵

⁴ y ⁵ Véase al respecto "Honey from the Deep". The Economist, Dic. 5, 1970, p. 60; L. ALEXANDER, "We must go down to the sea again", Columbia Journal of World Business. Marzo-Abril 1970, pp. 77-85.

k) Los barcos exploratorios han sido dotados de torres de perforación que pueden alcanzar grandes profundidades, y sumergibles que operan en tales zonas. Se han diseñado y fabricado tractores submarinos para facilitar operaciones en gran escala.

l) El sonar de imágenes laterales y los equipos de fotografía y televisión submarinos permiten la fácil localización de los nódulos.

m) Se han construido diversos implementos destinados a la recolección de nódulos del fondo del mar, tales como correas transportadoras, brazos mecánicos, aparatos de succión, etc.⁶

D. *Efectos en relación al medio*

Se plantean, en relación al medio, dos grandes problemas a resolver,

1) un aspecto *positivo*, que radica en la explotación racional de las riquezas marinas, tanto renovables como no renovables, de acuerdo a los regímenes aplicables a las diferentes zonas del mar; y

2) un aspecto *preventivo*, de preservación del medio marino, de instrumentación jurídica de la lucha contra la depredación del medio. No se trata únicamente de la llamada lucha contra la contaminación, ya que esto es sólo un aspecto parcial, aun cuando de máxima importancia, dentro del problema general de racionalización del medio, de ordenamiento territorial marítimo.

E. *Factores de evolución en el campo jurídico*

También en el campo jurídico han surgido circunstancias que han contribuido a estimular el proceso de evolución hacia la formulación de un nuevo proceso normativo. Esas circunstancias han sido fundamentalmente, las siguientes:

1. La insuficiencia del ordenamiento multilateral emanado de las Convenciones de Ginebra de 1958 y 1960, debido al fracaso de esfuerzos en tratar de establecer, a) la anchura del mar territorial, y b) un límite exterior preciso para la Plataforma Continental.

6. Véase al respecto: ALVID PARDO, "Who will control the seabed". Foreign Affairs. N° 47, 1958; pp. 123-137.

2. En el área costera la insuficiente regulación a nivel multilateral global se ha traducido en una proliferación de regulaciones de carácter unilateral, contentivas de regímenes del más variado contenido sustantivo. En efecto, se contemplan zonas de diversa naturaleza jurídica y extensión, con el consiguiente efecto de confusión e imprecisión. Zonas de 12, 50, 100 y 200 millas, con efectos diversos y a veces contradictorios, para la navegación y para el control y utilización de los recursos. Esa situación anárquica ha sido denominada por el eminente profesor de la Universidad de Niza, Rene Jean Dupuy, "las contradicciones del Derecho del Mar".⁷

3. Al propio tiempo, ha influido la insuficiencia del actual régimen jurídico de alta mar, en cuanto a que no proporciona normas sustantivas que regulen la exploración y explotación de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Esa insuficiencia ha auspiciado la actividad y la codicia de numerosas empresas de países desarrollados, que se dedican a la exploración y explotación de recursos situados fuera de la jurisdicción nacional. Así lo destaca, con grave preocupación, la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 2574 (XXIV) relativa a la obligación, tanto de los estados, como de las personas jurídicas y naturales, de abstenerse de explotar los recursos fuera de los límites de la Jurisdicción Nacional.⁸

IV. LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL MAR

1. En el plano político, se plantea una doble tendencia de signo contrario, una de los países costeros hacia el alta mar, y otra de sentido inverso, que tiende a consolidar la llamada Zona Internacional o Mar Internacional.

El movimiento de los países costeros, si bien en nuestros días es impulsado y respaldado, especialmente, por los países en desarrollo, no es menos cierto que en ocasiones ha merecido el respaldo de países desarrollados. No en vano se hace frecuente referencia a la declaración del Presidente Truman del año 45, como el acto político que sirvió de mayor estímulo al desencadenamiento de esa tendencia. No obstante, valga recordar

7. *Revue Française de l'énergie*. París, 1974, p. 1.

8. Esta resolución es conocida como la moratoria.

aquí, que correspondió a Venezuela, conjuntamente con Gran Bretaña, la iniciativa de delimitar el suelo y el subsuelo marino existente entre Trinidad y Venezuela, fuera de la Jurisdicción Nacional.⁹

Mare Liberum vs. Mare Clausum

No puede, no obstante, admitirse similitud alguna entre este proceso reivindicativo de los estados costeros y archipelágicos, con la controversia sustentada, al inicio mismo de la evolución del Derecho del Mar, entre los partidarios de la tesis de los mares cerrados —*Mare Clausum*— y los partidarios de la doctrina de la libertad de los mares —*Mare Liberum*—. Ya al final de la Edad Media, surgieron intentos de control sobre áreas marítimas. La República de Venecia se atribuyó la potencia soberana del Adriático, la de Génova sobre el mar de Liguria, Portugal sobre el Océano Indico, España y Portugal fundaron su reivindicación sobre el Atlántico en las dos bulas de Alejandro VI (1493),¹⁰ en tanto que Gran Bretaña sustentaba el dominio de los Pequeños Mares y el Mar del Norte, entre otros. Esa tesis fue sustentada por Gentilis en su *Advocatio Hispanica* (1613), por William Wellwood en su *De Dominio Maris* (1613), por John Selden en su *Mare Clausum* autor de *Dominio Maris* (1618 aun cuando impreso en 1635), John Borroughs, en su obra “La Soberanía de los Mares Británicos Demostrada por documentos” (1633) y Paolo Sarpi en su libro “Del Dominio del Mar Adriático” (1676).

La tesis de la libertad de los mares —*Mare Liberum*— a su vez, fue acogida por la doctrina jurídica romana, siguiendo las enseñanzas de Celso, de acuerdo con la cual el mar es de uso común de todos los hombres: “*maris communen usum omnibus hominibus*”. Roma reivindicó el *Mare Nostrum*, a fin de proteger la libre navegación de los ataques de los piratas, esto es, reclamó “la jurisdicción y protección sobre el mar”, pero no el dominio.¹¹

-
9. Tratado del Golfo de Paria de 27-2-1942, con aprob. legisl. 9 de julio, y ratif. el 30 del citado mes.
 10. Véase al respecto: L. OPPENHEIM, *Tratado de Derecho Internacional Público*. Edit. Bosch, Barcelona, España, Tomo I, Vol. II, pp. 143 y sig.
 11. Véase al respecto: LUIS GARCÍA ARIAS, *Estudio sobre Relaciones Internacionales y Derecho de Gentes*. Estudios Intern. Int. Est. Políticos. Madrid, 1972, Vol. II, p. 470.

En 1580, la Reina Isabel de Inglaterra rechazó la protesta española con motivo de las incursiones de Drake por el Océano Pacífico, en base a que “el uso del mar y del aire eran común a todos y ninguna nación poseía título de dominio sobre el océano, dado que la posesión exclusiva del mar no estaba justificada por la naturaleza ni por consideración alguna de interés público”.¹²

La escuela española del siglo xvi también sustentó esa doctrina. F. Suárez, en su *Allegatio XVII (Allegationes et Consilia)* sustenta el principio de la libertad de los mares,¹³ apoyado por F. Vázquez de Menchaca en sus *Controversiarum Illustrium* (Barcelona (1563)), F. de Vitoria en *De Indiro*.¹⁴ Esta tesis adquiere especial notoriedad con la obra de Hugo Grocio, “*Mare Liberum*”, Capítulo XII de “*De Jure Pradae Commentarius*” (1868).¹⁵ En efecto, sin negar la utilidad del análisis histórico sugerido por W. Friedmann,¹⁶ es incuestionable que no es posible contraponer los fundamentos políticos, económicos, jurídicos y sociales de ambos movimientos. Mientras la tesis del *Mare Clausum* afectaba en forma determinante el *Jus Communicationis*, por lo cual Portugal rehusaba permitir a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales comerciar con las Indias Portuguesas, la tesis sustentada por los países en desarrollo, en esta materia ha respetado el régimen de navegación, reconociendo, al menos, el derecho de paso inocente.¹⁷ Por otra parte, el Proyecto de Convención acoge el régimen de libre navegación como aplicable en la zona económica exclusiva, en la medida de su

12. Véase al respecto: L. OPPENHEIM, *ob. cit.*, Tomo I, Vol. II, p. 146.

13. Publicada en 1550. Medina del Campo. Véase al respecto: LUIS GARCÍA ARIAS, *ob. cit.* Vol. II, p. 500.

14. Ver al respecto: G. GIDEL, *Le Droit International Public de la Mer*. Etablissements Mellottee. Chateaurcuc, 1932, Tomo I, p. 140.

15. Sijthoff, La Haya, 1968.

16. Selden *Redivivus*, Towards a Partition of the Seas? A.J.I.L., Vol. 65, pp. 757-770.

17. La constitución de El Salvador de 14 de septiembre de 1950, por ejemplo, si bien, incluye dentro del territorio de la República el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas náuticas (Art. 7º) aclara “lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación, conforme a los principios aceptados por el Derecho Internacional”. En igual sentido se pronuncia el Decreto Legislativo N° 25 de Honduras (1951). La Declaración de Santiago sobre zona marítima, hizo constar que, no se afectaba el “paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada para los mares de todas las naciones”.

compatibilidad con las disposiciones de la Convención.¹⁸ La similitud, en todo caso, podría encontrarse en el doble aspecto de *seguridad y recursos marítimos*. El aspecto *seguridad* ha sido factor determinante en el movimiento de ampliación del área de mar territorial. “Las reclamaciones de todo estado poseedor de litoral —ha dicho Colombos¹⁹— deberán limitarse al ejercicio de aquellos derechos de soberanía que fueren necesarios para garantizar su seguridad y defensa”. La cuestión recursos ha sido, quizá, el principal incentivo en la actitud de los estados costeros. Así lo alegaron, por ejemplo, los suscritores de la Declaración de Santiago.²⁰ Así mismo, la tesis del *Mare Clausum* se fundamentó, aun cuando sea parcialmente, en “el derecho a prohibir todo acto hostil o demostración de fuerzas por otros estados”.²¹

V. LAS AGUAS INTERIORES

a. La precisión del ámbito espacial de las aguas interiores es necesaria para identificar algunos conceptos básicos, tratando de evitar así las diferentes interpretaciones de los estados costeros. En líneas generales, las aguas interiores están ubicadas, bien sea, en el interior del área territorial terrestre del estado, o bien, en sus áreas costeras, pero abrazadas por la propia tierra, *inter fauces terrae*.

En sentido genérico, aguas interiores son aquellas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial. Las aguas interiores abarcan, normalmente, aquéllas ubicadas en la parte interior de, a) bahías, b) desembocaduras de los ríos, c) puertos ubicados en el interior de las líneas de base. Es conveniente aclarar que mientras en las aguas interiores el estado costero tiene la soberanía total, en las aguas archipelágicas, esto es, las pertenecientes a estados archipelágicos, todos los estados gozan del derecho de *paso inocente*, según el Proyecto de Convención.²² Igualmente, las zonas que han sido objeto de un *cambio de status*, es decir, cuando el trazado de las líneas de base rectas produz-

18. Artículo 58.

19. J. COLOMBOS, *Derecho Internacional Marítimo*. Edit. Aguilar, México, 1961, p. 59.

20. Véase al respecto, E. VARGAS CARREÑO, *América Latina y el Derecho del Mar*. FCE. México, 1973, p. 29.

21. J. COLOMBOS, *ob. cit.*, p. 161.

22. Artículo 52.

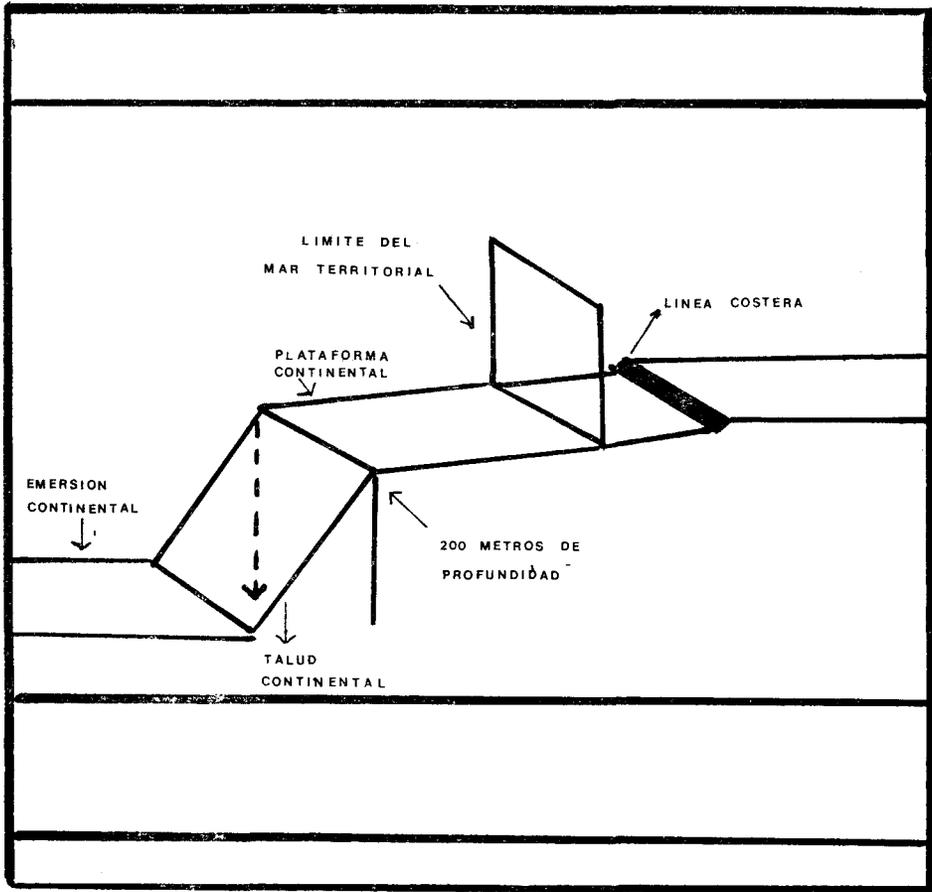


FIG. N° 1
Diferentes áreas marítimas

can el efecto de encerrar como aguas interiores, zonas que anteriormente no se consideraban como tales, subsiste el *paso inocente*.²³

b. *Las líneas de base*. Cuestión de importancia destacada radica en el señalamiento de las líneas de base. Como *líneas de base normal* ha sido definida la línea de baja marea a lo largo de la costa. No obstante, durante mucho tiempo subsistió la discusión entre la alta y la baja marea, como líneas de base normal.

La jurisprudencia se ha inclinado claramente por la *línea de baja marea*. En el *caso de Costa Rica Packet*²⁴ el árbitro, F. de Martens, señaló como línea de base del mar territorial la línea de baja marea (sentencia del 25 de febrero de 1897). En igual sentido, la CIJ en el *caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas*, decidió lo siguiente: "La Corte no tiene dificultad en reconocer que, para medir la extensión del mar territorial, es la línea de baja marea y la de pleamar o la media entre ambas líneas, la que ha sido generalmente adoptada por la práctica de los estados. Este criterio es más favorable al estado costero y pone en evidencia el carácter de las aguas territoriales como accesorio del territorio terrestre".²⁵

c. *Líneas de base rectas*. En determinadas circunstancias geográficas, se justifica el empleo de líneas de base rectas que unen puntos apropiados de la costa. Esos casos son los siguientes: a) los lugares en que la costa tenga profundidades y escotaduras; b) los lugares donde haya una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata; c) en las bahías cuyas costas pertenecen a un solo estado; d) en las desembocaduras de ríos; e) en las aguas históricas.

La utilización de las líneas de base rectas, que alguna vez ha sido señalada como un caso muy especial en los casos Noruego²⁶ y Sueco, puede considerarse como "muy reciente".²⁷ En esta materia, *la sentencia de la CIJ, en el caso de las Pesquerías Anglo-Noruega* (18 Dic. 1951)

23. Artículo 8, numeral 2.

24. Gran Bretaña vs. Países Bajos, Moore, 5 Int Arb. Tomo I, N° 148. (El árbitro decidió que los Países Bajos no tenían jurisdicción para enjuiciar al capitán del buque británico por actos ilegales realizados contra el buque y la tripulación neerlandesa en alta mar).

25. Recueil des Arrêts. 1951, 9 Dic. 1951, p. 116.

26. BOGGS, Delimitations of the Territorial Sea. 24 A. J. I. L., 1930, pp. 541-554.

27. MC DOUGAL AND BOURKE, The Public Order of the Oceans. Yale University Press, USA, 1965, p. 119.

sigue constituyendo el precedente de mayor importancia. La decisión en referencia consideró “no contrario al derecho internacional el trazado de las líneas de base rectas realizada por Noruega, según Decreto Real de fecha 12 de julio de 1935, de acuerdo con el cual, las líneas de delimitación hacia alta mar de la zona pesquera Noruega, sería *una línea paralela a las líneas de base rectas que unen puntos fijos del continente, islas, rocas, etc.*” La extensión de costa en consideración fue de aproximadamente 1.500 kilómetros. El área costera noruega está integrada por alrededor de 120.000 islas y se le conoce con el nombre de “skjergaard”. La Corte consideró que el “skjergaard” constituía un todo con el área terrestre, por lo que su borde exterior era el verdadero límite de base noruego. Se destacó la necesidad de que exista una clara dependencia del mar territorial del área terrestre costera. Es la tierra la que confiere al estado costero un derecho a las aguas que bañan sus costas. Por tal motivo, el *trazado de las líneas de base no debe apartarse en forma apreciable, de la dirección general de la costa*. Al propio tiempo, se tomaron en cuenta otros *elementos no geográficos*, es decir, “ciertos intereses económicos peculiares de la región, cuya realidad e importancia están claramente evidenciados por uso prolongado.”²⁸ Este elemento contribuyó decididamente a la formación del concepto de *intereses vitales* de los estados, hoy en día, factor de importancia relevante en el Derecho Internacional Marítimo. La tolerancia o aquiescencia por parte del Reino Unido al no protestar por un período de 60 años con motivo de actos de gobierno, especialmente los de carácter legislativo, efectuados por Noruega, fue otro factor decisivo en cuanto al resultado de la controversia.²⁹

d. *La práctica de los estados ha venido reiterando la utilización de líneas de base rectas*. Así lo evidencian, los casos de: Islandia (Decreto de Regulación Pesquera, 19 de marzo 1952), Suecia (Decreto Aduanero de 7 de octubre de 1927 y Carta Real de 4 de mayo 1956), Finlandia (Acta de 18 de agosto 1956), Yugoslavia (28 de noviembre 1948), Arabia Saudita (Decreto Real de 28 de mayo 1949), Egipto (Decreto Real de 18 de enero 1951), Cuba (Decreto de 8 de enero 1934),³⁰ Canadá (Orden de 29 de mayo 1969), etc.

28. Proyecto Art. 7, N° 5.

29. Véase J. H. W. VERZIJL. *The Jurisprudence of the World Court*. Sijthoff. Leyden. 1966. Vol. II, pp. 110 y sig.

30. El Artículo 6°, párrafo 2, del citado Decreto, establece “Las aguas situadas entre las islas, islotes o cayos y la tierra firme de Cuba son aguas interiores”.

En *materia de golfos*, las líneas de base rectas han sido utilizadas por Venezuela mediante el Decreto de 16 de septiembre de 1939, por México, en el caso del Golfo de California (Decreto del 28 de agosto 1968); Tailandia en relación a la parte interior del Golfo de Tailandia (Declaración del 22 de septiembre 1959); la República Arabe de Libia, en relación al Golfo de Sirte (Declaración suministrada por el representante permanente ante la ONU),³¹ etc. Venezuela ratificó la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958 haciendo únicamente reserva del artículo 12. En materia de golfos y bahías, el Decreto de 16 de septiembre de 1939 establece que en las bahías, golfos y senos sujetos a la exclusiva jurisdicción de la república, las aguas territoriales son el espacio marítimo medio desde una línea recta trazada a través de la apertura (Art. 2º), disposición concordante con lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 3º de la Ley de Navegación de 9 de agosto de 1944.

VI. EL MAR TERRITORIAL - CONCEPTO. AMBITO ESPACIAL

a. La extensión de esta zona marítima, adyacente al territorio costero, sobre la cual se extiende la soberanía del estado, ha sido uno de los puntos más controvertidos del Derecho Marítimo Contemporáneo. El mar territorial conlleva el ejercicio de derechos, como la explotación total de sus riquezas naturales de cualquier tipo, pero además *deberes*, como lo son la fiscalización, la dotación de facilidades de navegación, deberes de protección, deber de conservación, deber de exclusión de países beligerantes, etc. Desde el punto de vista jurídico, se considera que *el mar territorial no es un derecho, o facultad del estado costero, sino que es un vínculo que surge del propio hecho de tener un territorio*. La Jurisprudencia ha sido consistente en destacar la estrecha dependencia entre el medio terrestre y los espacios marítimos. Así lo señaló la Corte Permanente de Arbitraje en el Caso Gribadarna³² y lo reiteró la CIJ en los casos de las Pesquerías Anglo-Noruega³³ y de la Plataforma Continental Mar del Norte.³⁴

31. UN Legislative Series ST/LEG/SER/ B/18 U.N.

32. Recueil des Sent. Arbitrals des Nations Unies. Vol. IX, p. 159.

33. "Es la tierra la que confiere al Estado ribereño un derecho sobre las aguas que bañan sus costas". CIJ. Recueil, 1951, p. 131.

34. "La tierra es la fuente jurídica de poder que un Estado puede ejercer en las áreas marítimas". CIJ, Rec. 1969, p. 255 in fine.

b. *Anchura*. El segundo problema es la anchura del mar territorial. La extensión del mar territorial es, quizá, el problema más delicado de resolver y lo seguirá siendo hasta tanto sea posible lograr su regulación multilateral. Ya en la Conferencia de La Haya de 1930, la famosa regla de las tres millas, como anchura máxima del mar territorial fue descartada. Es más, esa regla, si bien fue admitida por muchos estados, con gran importancia en la época, sin embargo, no revistió el carácter de una costumbre internacional, jurídicamente no logró su plena aceptación. Una vez descartada la regla de las tres millas, se planteó un vacío legislativo que ha conducido al estado un tanto contradictorio, semi-anárquico, en que se encuentra actualmente el Derecho Internacional Marítimo. Ese vacío legislativo ha conducido a una *proliferación de actos unilaterales* de distinta naturaleza y contenido. En efecto, a partir de 1974, catorce (14) estados han establecido mares territoriales de 200 millas náuticas, en tanto que otros han adoptado 130, 100, 50, 30, 18, 12, etc. En otras palabras, existe una variedad suficiente para satisfacer todas las hipótesis posibles. ¿Cuál es el fundamento jurídico de esos actos unilaterales? Esos actos se fundamentan en el hecho de que en ausencia de una norma regulatoria de carácter multilateral, los estados tienen el derecho de *fijar unilateralmente la delimitación de sus mares*. Ahora bien, ¿es que acaso esa facultad no tiene límites? Un estado costero, como consecuencia de que no existe un límite preciso del mar territorial, ¿puede establecer un mar territorial indefinido? En el *caso de las Pesquerías Anglo-Noruega* la Corte Internacional de Justicia estableció que la fijación de la extensión del mar territorial *no puede ser un derecho exclusivo del estado costero* y que su validez, respecto de la comunidad internacional, está controlada por el Derecho Internacional Público.³⁵ Se plantea todavía la pregunta: ¿Cuáles son los límites fijados por el Derecho Internacional Público? ¿Hasta dónde pueden llegar? ¿Puede decirse o no que las doscientas millas contrarían el Derecho Internacional? La propia Corte sostiene que el derecho del estado costero *no es indefinido* y que está sometido a *límites razonables*. Persiste la pregunta: ¿Qué son límites razonables? América Latina ha intentado señalar un límite razonable. El Consejo Interamericano de Jurisconsultos, en su III Reunión (México 1956), emitió la Resolución XIII, en la cual se estableció que esos límites razonables debían establecerse en base a consideraciones de orden económico, de orden ográ-

35. C.I.J. Reports, 1951, p. 116.

fico, de orden histórico.³⁶ En el caso de la fijación por Noruega, de las líneas de base rectas para la delimitación de su mar territorial, se justificó su aplicación tomando en consideración *circunstancias de orden histórico y geográfico*. La línea de base a partir de la cual se debía trazar esa línea de base recta, no debía ser la costa propiamente dicha sino el *skajergaard*, un conjunto de pequeñas islas y formaciones archipelágicas costeras que la Corte consideró, por razones históricas y geográficas, que no eran contrarias al Derecho Internacional. En todo caso, el Texto Integrado con Fines de Negociación (TION/Rev. 2) consagró el derecho de “todo estado a establecer la anchura de su mar hasta un límite que no exceda 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base determinadas de conformidad con la presente Convención” (Art. 3º). Esta anchura máxima de 12 millas ha sido aceptada por una mayoría determinante de estados hasta el punto de que si bien no puede hablarse de texto definitivo, se trata de una materia sobre la cual ya no se discute. Esa actitud aprobatoria, no obstante, hay que entenderla como integrante de lo que se ha llamado “paquete de negociación” (package deal), que incluye 188 millas de zona económica exclusiva, plataforma continental hasta el borde del margen continental, etc.

Ahora bien, en el caso de la *Jurisdicción Pesquera R-F de Alemania vs. Islandia* (Sentencia 25 de julio 1974), la CIJ destacó que la práctica de los estados posteriores a la conferencia de 1960 y el acatamiento de los estados ha visto nacer dos reglas de derecho consuetudinario: 1) *el concepto de zona pesquera hasta un límite de 12 millas náuticas medidas a partir de las líneas de base*, y 2) *el concepto de derechos preferenciales* (Nº 44). La Corte consideró que el acto unilateral de Islandia que extendió a 50 millas su zona de pesca exclusiva constituye una violación del artículo 2º de la Convención de Ginebra sobre alta mar y que por lo tanto no era oponible a la República Federal de Alemania ni a Gran Bretaña.³⁷ Por otra parte, el mar territorial, presenta problemas de delimitación. ¿Cuál es el método apropiado para medir la anchura del mar territorial? La primera observación, en cuanto a este punto, es que la línea de base normal a partir de la cual es necesario medir la anchura del mar territorial es la *línea de baja marea a lo largo de la costa* siguiendo su orientación general. Ya hemos visto, no obstante, la aplicación en casos específicos de las líneas de base rec-

36. Letra A. Mar Territorial, numeral 2.

37. Reports of Judgements. 1944, Sentencia, 25 de julio 1974, p. 30.

tas que unen puntos de entrada de golfos, bahías, estuarios, etc. No obstante, el Juez Ignacio Pinto aclaró su voto, considerando que la Corte, deliberadamente, evadió el problema planteado, que consistió en examinar si las pretensiones de Islandia eran o no conformes al Derecho Internacional.³⁸ Esto plantea *problemas de delimitación frontal y lateral*. Una de ellas se produce, con motivo de las aguas históricas. La tesis de las aguas históricas tuvo su inicio formal en 1910 con el voto salvado del jurista argentino Drago, en relación a la pesquería de norteamericanos en el Atlántico Norte.³⁹

Posteriormente se produjo *la sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana sobre el Golfo de Fonseca (1917)*. También la Corte Centroamericana estableció que el Golfo de Fonseca tiene el carácter de *aguas históricas* y pertenecía, en condominio, al *Salvador y Nicaragua*, dejando a salvo los derechos de Honduras, sobre las aguas fuera del mar territorial.⁴⁰ Con posterioridad, la doctrina y legislación ha venido contemplando el carácter histórico de muchas aguas, entre ellos los llamados *mares cerrados*, o *semicerrados*, tesis que, la Unión Soviética ha sostenido con mayor énfasis, incluyendo los mares Caspio, de Azov, Blanco y la Bahía de Pedro el Grande, entre otras.⁴¹ La tesis de las aguas históricas, se fundamenta en factores de orden histórico, económico, geográfico, estratégico, que justifican y respaldan tal carácter.

VII. ARCHIPIÉLAGOS COSTEROS Y ESTADOS ARCHIPELÁGICOS

a) Otro concepto en plena evolución, es el concepto de archipiélago y de aguas archipelágicas. Ya hemos visto el *caso de los archipiélagos costeros*, como el caso de Noruega, que se resuelve mediante *la aplicación de líneas de base rectas*. Se trata de aquellos conjuntos de islas, islotes, peñascos que están tan *vinculados a la estructura costera* que pueden fundadamente ser considerados como parte del mismo, formando poco más o menos una línea exterior de costa desde la cual es

38. I.C.J. Reports of Judgements. *ob. cit.*, 1974, p. 36.

39. Hackworth, Digest of International Law, Vol. 1 (1940), pp. 784 y sig.

40. Véase texto en ANZILOTTI, D. "Scritti di Diritto Internazionale Pubblico. Cedam. Padova, 1956. Tomo I, pp. 709-729.

41. F. DE HARTING, *Les conceptions sovietiques du Droit de la Mer*. Lib. Gral. de D. et J. París, 1960, p. 27.

lógico medir el mar marginal. Además de Noruega, se consideran ejemplos típicos de archipiélagos costeros, Suecia, Finlandia, Dinamarca, Groenlandia, Islandia, Yugoslavia, Canadá, etc.⁴² La cuestión más delicada se contrae al caso de los archipiélagos oceánicos,⁴³ cuestión que viene planteándose a nivel internacional desde 1927, cuando fue analizada por vez primera, por el Instituto de Derecho Internacional. Así mismo, la Asociación de Derecho Internacional, el Instituto Americano, la Universidad de Harvard han contribuido a su estructuración.⁴⁴ El maestro Gidel profundizó mucho sobre la materia,⁴⁵ en tanto que el Ministro noruego, Evensen, realizó una importante contribución a la Conferencia de Naciones Unidas de 1958.⁴⁶ La Conferencia de Codificación de La Haya de 1930, y la Comisión de Derecho Internacional, estudiaron el tema sin llegar a una conclusión clara definitiva. Se citan como ejemplos de formaciones de este tipo, las Islas Feroe, el Archipiélago Spitzberg (Noruega), Islandia, las Islas Bermudas, las Islas Galápagos, Islas Filipinas, Anju, Cook, etc. En la práctica se hace presente una importante diferencia entre los archipiélagos oceánicos pertenecientes a Estados costeros y los archipiélagos oceánicos que integran una unidad política, económica y jurídica, es decir, los *estados archipelágicos*. El Texto Integrado (TIOFN/Rev. 2) ha reconocido *únicamente a los estados archipelágicos*. Se entiende por estado archipelágico, “un estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y podrá incluir otras islas”. Se entiende por archipiélago⁴⁷ un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otras características naturales entre las cuales forman, a) una entidad geográfica, b) económica, y c) política, o que históricamente ha sido considerada como tal. Las aguas archipelágicas podrán ser definidas por líneas de base rectas que unan los puntos externos de las islas y arrecifes emergentes, siempre y cuando se mantenga una relación entre la superficie marítima y la terrestre, incluidos los atolones, entre uno a uno y nueve a uno. En las aguas archipelágicas, el estado archipelágico ejerce soberanía que se extiende

42. JENS EVENSEN, “Algunos aspectos jurídicos de la delimitación de aguas territoriales de los archipiélagos”, A/Conf. 13/18.

43. Los llamados por la doctrina anglo-sajona “Midocean Archipelagos”.

44. Documento A/Conf. 13/18 de la Conferencia de 1958.

45. *Le Droit International Public de la Mer*, Vol. III, París, 1934, pp. 706-727.

46. Algunos aspectos jurídicos de la delimitación de las aguas territoriales de los archipiélagos. Doc. A/Conf. 13/18.

47. Proyecto, Artículo 46.

al espacio aéreo suprayacente, al lecho y subsuelo y a los recursos contenidos en ellos. En las aguas archipelágicas, los buques de todos los estados gozan del derecho de *paso inocente*, salvo al respeto debido a los acuerdos existentes y los derechos históricos. Este régimen permite al estado archipelágico suspender temporalmente, en determinados lugares de sus aguas archipelágicas, el paso inocente de buques extranjeros, cuando tal suspensión sea indispensable para la protección de su seguridad.⁴⁸

a. *Régimen jurídico de las Islas*

De acuerdo con lo estipulado por el artículo 10 de la Convención sobre Mar Territorial y zona contigua (Ginebra 29-4-1958).

a. "Una isla es una extensión natural de tierra rodeada de agua que sobresale en pleamar".

b. El mar territorial de una isla se mide conforme a las disposiciones de los presentes artículos".

Al propio tiempo, el artículo 1 de la Convención sobre Plataforma Continental (Ginebra 29-4-1958), en el literal b) define como tal,

"el lecho del mar y del subsuelo de regiones submarinas análogas adyacentes a las costas de islas".

Ahora bien, el artículo 121 de la Convención incorpora,, como numeral 3º, la siguiente frase:

"3).0 Las rocas que no puedan sostener habitación humana o vida económica propia, no tendrán zona económica exclusiva o plataforma continental".

La discusión del tema de islas en la III Conferencia sobre Derecho del Mar, evidenció la existencia de dos corrientes de pensamiento, que enfrentaron sus respectivos puntos de vista. Una corriente de pensamiento sostuvo la necesidad de mantener el criterio jurídico tradicional de isla, como extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de éste en pleamar (Documentos L.22/ L 30/ I. 50). A ese criterio se contrapuso la tesis que pretende restringir y

48. Convención 2, Artículos 51 y 52.

condicionar el concepto de islas, en base a su extensión (L. 53, L. 62), a su configuración geográfica y geomorfológica, vida económica (L. 50), necesidades de las poblaciones, condiciones de vida (L. 62).

Como es lógico suponer, Venezuela ha venido apoyando la tesis tradicional consagrada por las Convenciones de Ginebra. Entre las razones que se adujeron para sustentar el criterio adverso, se enfatizó que el reconocimiento de zonas Económicas Exclusivas a las rocas, implicaría que una pequeña roca como Rockall (G. Bret) en el Atlántico, con una superficie de 100 m², tendría una zona económica de 125.000 millas náuticas cuadradas.

Países como Gran Bretaña, Canadá, Chile y Noruega tienen miles de pequeños islotes inhabitados, lo que les permitiría controlar grandes extensiones marítimas. Esa circunstancia, según los sustentadores de esa tesis, se traduciría en una distribución inequitativa y desproporcionada de los mares del mundo en beneficio de pocos países y perjuicio de muchos.⁴⁹ Al propio tiempo, el concepto de "roca" escogido para restringir el concepto ordinario de isla, no es precisamente el más apropiado. En efecto, se ha definido una roca como "*una forma pétreo de poca extensión que generalmente constituye un obstáculo a la navegación*". El término, roca, "comprende toda asociación de minerales presente en la litósfera, aun cuando excepcionalmente puede estar constituida por una sola especie mineral. Según su origen, pueden ser eruptivas, sedimentarias y metamórficas".⁵⁰ En efecto, si bien el concepto genérico de la isla, exige una formación "natural de tierra" por oposición a toda creación artificial, Hodgson intentó definir el término roca en base a su *extensión*, considerando como tales, aquellas con un área menor de 0,001 millas cuadradas (2.590 metros cuadrados) lo cual varía su base legal y evidencia lo incorrecto del término.⁵¹

En efecto, ya en la Conferencia del Mar de 1958, la Delegación de los EE.UU. impugnó la utilización de conceptos tales como "rocas" o "bancos", considerándolos, "expresiones irrelevantes y términos vagos en ese contexto, toda vez que la textura de la tierra es inmaterial a los

49. Véase al respecto ANDREASSY JURAJ, *International Law and the Resources of the Sea*. Columbia University Press, 1970.

50. Enciclopedia Salvat, Salvat Edit. Venezolanos, 1967, Vol. 13, p. 5259.

51. Islands: normal and special circumstances. J. Gamble and Pontecorvo. *Laws of the Sea*, Ballinger Publishing Co. Cambridge, Mass. 1974, pp. 150-51.

finés de la delimitación; no excluyen la posibilidad de construcciones artificiales, y no pueden ser consideradas como puntos lógicos, para tales propósitos" (Doc. A/Conf.13/C1/L115). En el caso del Anna (1805), Sir William Scott rechazó el argumento de que no debía tomarse en cuenta las islas de formación fangosa porque no tenían suficiente consistencia para soportar habitación humana, etc. "Su composición de tierra o roca sólida no hace variar el derecho de dominio, el cual no puede depender de la estructura del suelo".⁵²

Por otra parte, la estructura del suelo no tiene nada que ver con la capacidad para mantener habitación humana o vida económica propia. Una isla artificial, por ejemplo, bien puede ser habitable y tener vida económica propia. No existe justificación alguna para no tomar en cuenta a las rocas y, en cambio, contemplar plenos efectos jurídicos, para los cayos, arrecifes, corales, etc., *aun cuando no fuesen capaces de soportar habitación humana ni vida económica propia*.

Una crítica similar, merecen los conceptos de *habitabilidad* y de vida *económica propia*. Se trata de dos conceptos de carácter muy relativo, sin contenido objetivo preciso. ¿Qué se entiende por rocas no aptas para mantener habitación humana? ¿Se exige acaso la imposibilidad absoluta de ser habitadas? ¿Se refieren a su situación actual o incluyen también su pasado y futuro? ¿La habitación humana requiere un carácter de permanencia? El carácter de vida económica propia es *eminente-mente especulativo*. Ni la carencia de agua (caso de muchas islas del Caribe), ni la poca fertilidad, son criterios definitivos en este respecto. Además, también el factor tiempo puede afectar el resultado de su aplicación. La Isla de Aves fue habitada en el siglo pasado por compañías americanas explotadoras de guano. Algo similar ocurrió con Los Monjes, hasta el punto que se otorgaron concesiones de explotación e indemnizaciones. Con razón ha sido calificado el texto como "intolerablemente impreciso" por E. D. Brown.⁵³

En la decisión arbitral de las Islas del Canal, entre Francia e Inglaterra, se acogió el argumento de Gran Bretaña, de que la práctica contemporánea inglesa ha tratado Eddystone Rocks como una isla a todos los

52. J. COLOMBOS, *Dcho. Int. Marítimo*. Edit. Aguilar, Madrid, 1961, p. 75.

53. Rockall and the Limits of National Jurisdiction of the UK. Marine Policy, July 1978, p. 206.

efectos, incluso el uso de la línea de marea baja alrededor de la misma para la mensura de sus áreas marítimas. La sentencia consideró que Eddystone Rocks debía considerarse como un punto de importancia relevante para la delimitación de la plataforma continental del Canal.⁵⁴

b. *Régimen de los estrechos utilizados por la navegación internacional*

También existe el problema de los estrechos utilizados por la navegación internacional. Se plantean varios interrogantes, ¿Qué régimen de navegación se aplica? ¿Qué límites tiene el derecho de Estado costero? En el caso *del famoso canal de Corfú*, ubicado geográficamente entre Albania y Grecia, se originó un problema entre Albania y Gran Bretaña, como consecuencia de que Albania minó el canal o permitió hacerlo, y barcos de guerra ingleses fueron destruidos al atravesarlo. El problema se planteó ante la Corte Internacional de Justicia y la Corte falló a favor de Inglaterra, en base a que se trataba de un canal "*normalmente*" utilizado por la navegación internacional, no exigiendo, por consiguiente, el carácter de ruta de utilización indispensable, ni tampoco determinada frecuencia en su utilización. Por otra parte, la Corte admitió el derecho de paso inocente para buques de guerra en tiempos de paz. El Estado costero puede establecer normas regulatorias de ese paso, pero no prohibirlo, no someterlo a autorización especial. En cambio, la Corte consideró contraria al Derecho Internacional la acción de Inglaterra de limpiar al canal de las minas que obstaculizaban su utilización.⁵⁵ No puede, en consecuencia, haber suspensión del paso inocente de buques extranjeros por estrechos que son utilizados regularmente por la navegación internacional, que vinculan dos partes de alta mar o bien una parte de alta mar y el mar territorial de un Estado. Es interesante observar, que *no es indispensable que se trate de una vía obligatoria de navegación internacional*, sino que sólo se requiere que se trate de un *paso normal de navegación*. Los debates de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar han orientado el tema distinguiendo cuatro (4) tipos de *estrechos*, a saber: ⁵⁶

54. Decisión, Caso Francia e Inglaterra, 1977, p. 144.

55. ICJ Report, 1949, pp. 4 y sig.

56. Artículos 35 al 38 (Proyecto).

- (1) los estrechos en los cuales el paso está regulado total o parcialmente por convenciones internacionales vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos, los cuales continúan rigiéndose por tales convenciones (Art. 35, letra c);
- (2) los estrechos utilizados para la navegación internacional, por donde pasa una ruta igualmente conveniente, en cuanto a características hidrográficas y de navegación que atravesase el alta mar o una zona económica exclusiva, *caso en el cual no se aplica el régimen establecido por el texto* (Art. 36);
- (3) los estrechos que sean utilizados por la navegación internacional entre una zona de alta mar o zona económica exclusiva (Ar. 37) *caso en el cual todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito*, que no deberá ser obstaculizado (Art. 38); y
- (4) los estrechos utilizados por la navegación internacional, formados por una isla de un Estado ribereño del estrecho y su territorio continental, cuando del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que pasa por una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación, *caso en el cual regirá el derecho de paso inocente* (Art. 38).

VIII. LA PLATAFORMA CONTINENTAL

a. El régimen de la Plataforma Continental se consagró con carácter multilateral en la Convención de Ginebra en 1958, aun cuando ya para esa época, constituía una norma de derecho consuetudinario, propulsada por la célebre Declaración del Presidente Truman de 1945. En el caso de la Plataforma Continental, ya la práctica de los estados para 1958 evidenciaba su existencia como norma de Derecho Público consuetudinario. Ahora bien, la Convención de Ginebra plantea, en primer lugar, el problema del borde exterior de la Plataforma. Por presión de los Estados que carecían de Plataforma Continental, al criterio batimétrico, o sea la profundidad máxima de doscientos metros, se agregó el criterio de *explotabilidad*. A medida que avanza el desarrollo técnico y el desarrollo científico, va siendo cada vez más difícil la delimitación de la Plataforma Continental, se va creando una mayor duda sobre su extensión. Esta duda, ha llegado hasta el punto, de que hay quien se

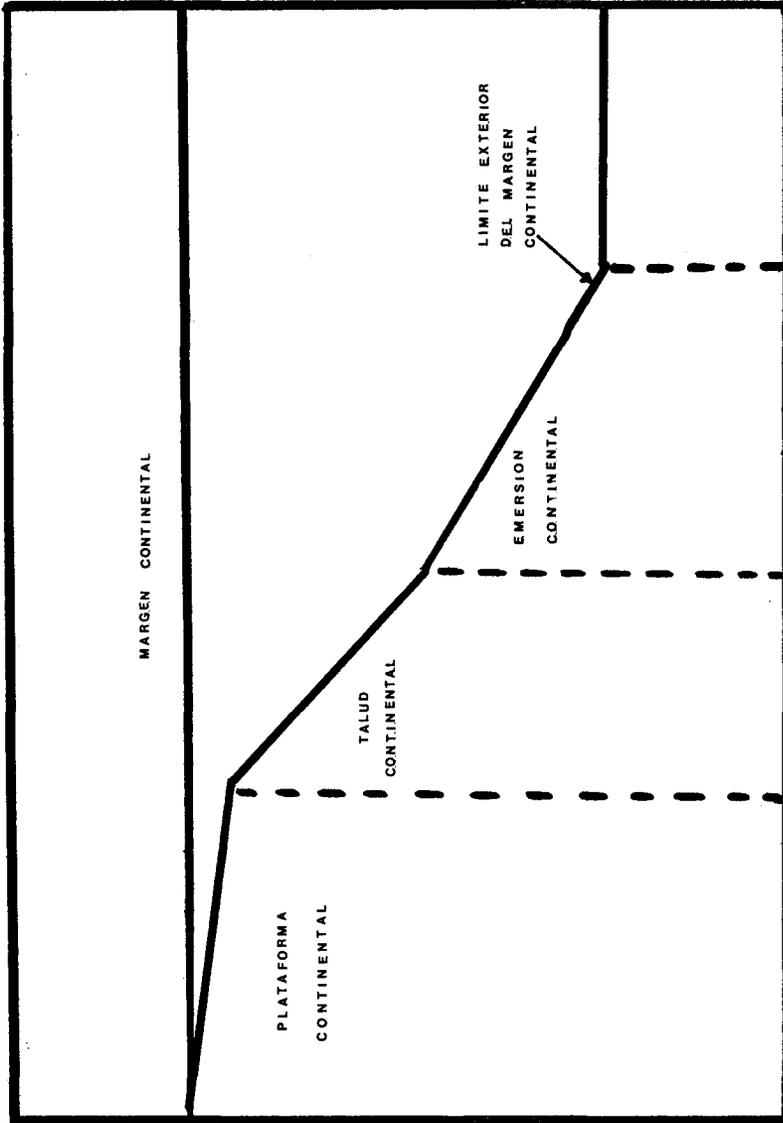


FIG. N° 2
Morfología del margen continental

ha atrevido a decir que la Plataforma Continental tiene una extensión indefinida, puesto que avanza cada día más con los métodos de explotación. Prácticamente, no habrá ningún sitio del mar, ni ninguna zona que no pueda ser explotada. Por supuesto, que esto es una afirmación anti-jurídica, y arbitraria, porque la Convención de Ginebra establece la noción de *adyacencia*, se trata de zonas contiguas y no zonas totalmente alejadas de la Plataforma.

b. *La Plataforma Continental y la III Conferencia sobre Derecho del Mar*

La III Conferencia de NU sobre Derecho del Mar realizó grandes esfuerzos por evitar toda imprecisión jurídica acogiendo como elemento fundamental el principio de la prolongación natural del territorio terrestre⁵⁷ y estableciendo un límite exterior para la plataforma. En este sentido, se adoptó la a) *distancia de 200 millas marinas como límite, para los casos en que el borde exterior del margen continental no exceda esa distancia*, y b) el borde exterior del margen continental, para el caso de que el margen continental exceda las 200 millas náuticas. Se plantea, no obstante, la cuestión técnica de definir hasta dónde alcanza el borde exterior del margen continental. A tal efecto parece haberse acogido la proposición del Presidente de la Segunda Comisión, Dr. Andrés Aguilar, en el sentido de establecer un límite alternativo, que combine la fórmula irlandesa —tendiente a ubicar el borde exterior del margen continental— con la proposición soviética destinada a fijar un límite máximo a su extensión mediante la aplicación de criterios de distancia y profundidad.⁵⁸

El Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental en los casos en que se extiendan más allá de las 200 millas marinas, mediante:

- 1) líneas de base rectas, cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unirán puntos fijos definidos, en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta desde ese punto al pie del talud continental; o

57. Convención, Art. 76.

58. Véase al respecto A. AGUILAR, Trab. de Incorporación, *ob. cit.*, p. 59 (Nº 93).

- 2) líneas de base, que no excedan 60 millas marinas del pie del talud continental, ni tengan una longitud superior a esa cifra.

Los puntos fijos señalados deberán estar situados a una distancia que no exceda bien 350 millas marinas a partir de las líneas de base o bien 100 millas marinas desde la isóbata de los 2.500 metros.

La referencia al espesor de los sedimentos o fórmula Gardiner tiene su origen en que la emersión continental del tipo Atlántico está integrada por capas de sedimentos que se hace más delgada en dirección al mar (oceanic crust), a partir de la base del talud continental. En dirección a la tierra están los sedimentos continentales (continental crust). En todo caso si el espesor de sedimentos es muy delgado, grandes áreas se agregarían a la jurisdicción del Estado costero. Si, en cambio, el espesor de sedimentos es muy grueso, buena parte de la prolongación natural del territorio costero podría ser cercenado a dicho Estado.⁵⁹ Por esta razón, el punto de corte del borde exterior del margen continental debe ser proporcional al espesor de los sedimentos de la emersión continental. En base a ese criterio se fijó el límite exterior del margen continental donde el espesor del sedimento sea al menos 1% de la distancia más corta entre la emersión y el pie del talud continental. Por esto, un Estado costero sólo puede ubicar el límite exterior del margen a 100 millas náuticas más allá de la base del talud si en ese punto los sedimentos son, al menos de 1 milla náutica de espesor; podrá llegar a 250 millas si el espesor es de 2,5 millas náuticas, y a 500 millas náuticas si el espesor es al menos de 5 millas náuticas.

I.X. LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

Al propio tiempo, la Convención crea una nueva zona marítima, denominada Zona Económica Exclusiva (Art. 55) situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, sujeta a un régimen jurídico específico. En dicha zona el Estado ribereño tiene:

- a) los derechos de soberanía, para los fines de exploración, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho del mar;

59. GARDINER, PIER. Reasons and methods for fixing the outer limit of the legal continental shelf beyond 200 nautical miles. *Revue Ireniene des rel. int.* N^{os}. 11-12. 1978, p. 158.

- b) jurisdicción con respecto:
 - i. al establecimiento y utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras,
 - ii. a la investigación científica marina,
 - iii. a la preservación del medio marino;
- c) otros derechos y obligaciones previstos en la Convención.

La extensión máxima de la ZEE es de 200 millas náuticas, estando regulados los derechos anunciados con respecto al lecho y subsuelo marino, de conformidad con las disposiciones respectivas de la Plataforma Continental. Venezuela se incorporó al grupo de Estados partidarios de una Zona Económica Exclusiva al promulgar la "Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las costas continentales e insulares de la República de Venezuela, el 3 de julio de 1978 que recoge, esencialmente, los mismos principios del Texto Integrado, anteriormente mencionadas.⁶⁰ Las implicaciones y consecuencias jurídicas de la aplicación de esta zona en el área del Caribe serán examinadas en el Capítulo IV.

a. *Fondos marinos y oceánicos fuera de la jurisdicción nacional*

Se presenta entonces, el problema *de los fondos marinos y oceánicos* fuera de la jurisdicción nacional. ¿Cuál va a ser el régimen aplicable a los fondos marinos oceánicos más allá de la jurisdicción nacional? Una célebre propuesta de la Delegación de Malta el 17 de agosto del año 67 en las Naciones Unidas, por boca de su Presidente, Dr. Alvid Pardo, solicitó que se incluyera, entre los temas a tratar por la Asamblea General, una declaración y un tratado sobre la reserva exclusiva, para fines pacíficos, del lecho del mar y del fondo de los océanos, bajo aguas no comprendidas dentro de los límites de la jurisdicción nacional, y declarar sus recursos: Patrimonio común de la humanidad.⁶¹ Se aprecian dos corrientes de interés, una que va de los Estados costeros mar adentro por efecto de las declaraciones unilaterales, y otra, que pretende crear un régimen para los fondos marinos y oceánicos fuera de la juris-

60. Gaceta Oficial Extraordinaria, N° 2.291 del 26 de julio de 1978.

61. Memorándum A/6695.

dicción nacional. Se hace necesario, lógicamente, precisar los límites que permitan diferenciar el área internacional de las áreas nacionales. Ante tal circunstancia, la ONU emitió la Resolución 2.749,⁶² según la cual los fondos marinos y subsuelos, fuera de la jurisdicción nacional, son *patrimonio común de la humanidad*, consagrando los principios generales que han de aplicarse a dichos espacios, en tanto la Conferencia sobre Derecho del Mar culminaba sus esfuerzos, orientados al establecimiento de un régimen internacional, incluido un mecanismo administrativo internacional para la zona. Los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, son "*patrimonio común de la humanidad*". Un porcentaje elevadísimo de la riqueza material se encuentra ubicado, precisamente, en los fondos marinos y oceánicos, siendo además de extraordinario valor estratégico.

b. Régimen jurídico de los fondos marinos y oceánicos

¿Es posible aplicar a los fondos marinos y oceánicos el principio de la libertad de los mares? En realidad no existe ningún otro régimen aplicable hasta el momento, salvo la declaratoria de sus recursos como *patrimonio común de la humanidad*. Por efecto de la Resolución 2.749 (XXV) aprobada por la unanimidad de los miembros de las Naciones Unidas, reiterada por las Resoluciones 2.750 (XXV) y 2.881 (XXVI), ya no puede afirmarse que los recursos que se encuentran en los fondos marinos y oceánicos son una *res nullius* y, por consiguiente, susceptibles de apropiación. Según esta resolución se trata de una *res extra-commercium*⁶³ o una *res communis omnium*, es decir una cosa perteneciente a todos los seres humanos, y, consecuentemente, no susceptible de apropiación. La Resolución 2.749 de la Asamblea General, se limita a establecer los principios generales, sin especificar los efectos y consecuencias jurídicas para los Estados. Por consiguiente, es un régimen que resulta insuficiente para resolver los conflictos de interés involucrados. El nuevo régimen de fondos marinos y oceánicos debe contemplar una distribución equitativa de los recursos de esos fondos marinos y oceánicos, una distribución que favorezca esencialmente a los países en desa-

62. 17 de diciembre de 1970.

63. Cosa fuera del comercio.

rollo. De acuerdo a las proposiciones presentadas en la Comisión para el estudio de los fondos marinos y oceánicos y en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, es posible vislumbrar un régimen para los fondos marinos y oceánicos, cuyas características fundamentales serán las siguientes:

1. Se consagrará que sus riquezas son un patrimonio común de la humanidad;
2. Como consecuencia de lo anterior, los recursos tendrán carácter inapropiable;
3. Sus recursos beneficiarán a todos los países de la tierra, independientemente de su ubicación geográfica, incluyendo los países mediterráneos, a los fines de la distribución correspondiente;
4. El régimen deberá prestar consideración especial a los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
5. Deberá ser utilizada única y exclusivamente para fines pacíficos;
6. Este nuevo régimen trae como consecuencia necesaria el establecimiento de un *mecanismo de administración internacional*. Se crea un organismo de carácter internacional que velará por la conservación y por la distribución equitativa de los recursos que se obtengan de esos fondos marinos y oceánicos. Ese régimen se justifica por la necesidad de evitar que los países de alto desarrollo tecnológico tomen ventaja de la incapacidad técnica de los países en desarrollo.

X. LA PRESERVACIÓN DEL MEDIO MARINO REGULACIÓN MULTILATERAL DEL MEDIO AMBIENTE

También se han producido cambios de normas regulatorias de la actividad humana destinadas a preservar el medio humano y especialmente el medio marino.⁶⁴

64. Véase al respecto ISIDRO MORALES PAUL, "El desarrollo de las Normas del Derecho Internacional en materia de preservación del medio humano". Separata del Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales N° 71, Año XXXVI, Caracas - Venezuela.

En efecto, el derecho en materia de preservación del medio humano, ha pasado por tres grandes etapas: a) Una primera etapa de indiferencia que culmina en el año 1954. b) En 1954, se suscribe la Convención para prevenir la contaminación por hidrocarburos persistentes. c) Desde 1972, hasta el presente se produce una verdadera toma de conciencia que se ha reflejado en una proliferación excesiva de normas jurídicas que por otra parte, no han conducido a los resultados esperados.

- a. Antes de 1954, no se concentraron esfuerzos multilaterales destinados a la preservación del medio marino.
- b. En el año 1954, comienza la etapa regulatoria, con la Convención para la preservación de la contaminación proveniente de hidrocarburos. En primer lugar, se trata solamente de la lucha contra los llamados hidrocarburos persistentes como el fuel oil, etc., porque no se lucha contra toda clase de contaminación. En segundo lugar, se aplica el régimen clásico del estado del pabellón.

En medida en que los barcos estén sometidos a las Leyes de estado de pabellón, del estado registro, los estados que tienen una legislación más favorable, más flexible, menos exigente, son los estados que atraen una gran cantidad de buques. Son llamadas banderas de conveniencia.

En América Latina tenemos varios de esos países y su resultado práctico consiste en que esta libertad en el control de la contaminación conduce a un incremento de la actividad contaminante, estimulada por la no aplicación de sanciones. Por último, la citada Convención sólo prohíbe el vertimiento voluntario de sustancias contaminantes, sin abarcar las actividades no voluntarias.

- c. En el año 1958, se firman las famosas Convenciones de Ginebra sobre Alta Mar, Plataforma Continental, Mar Territorial, Pesquerías. Se establece en el alta mar, la obligación del estado de promulgar la legislación preventiva en materia de hidrocarburos, y de tomar las medidas para evitar la contaminación por desperdicios radioactivos, pero no se establecen ni lineamientos de conducta ni consecuencias jurídicas. Son disposiciones más que todo, exhortativas, no vinculantes.

- d. En la Convención sobre la Plataforma Continental, se dice que la explotación no debe afectar de una manera injustificada la utilización del medio, y especialmente los recursos vivos. Y además, esto sí debo reconocer es un importante avance y se reconoce por primera vez, al Estado costero, al Estado ribereño, un interés especial en la protección de estos recursos vivos. Fuera de su mar territorial.
- e. Al propio tiempo la Convención sobre el mar territorial plantea el problema del paso inocente. Se ha dicho que el mar territorial es la extensión marítima del territorio terrestre. Pero hay que recordar que en el mar territorial no existe una soberanía absoluta del Estado costero, pues existe el paso inocente para los buques de otras naciones.

El problema jurídico radica en que ¿Hasta qué punto el Estado costero puede impedir el paso de un buque que esté contaminando las aguas del mar?

Este problema que, de acuerdo a las disposiciones del año 58, podría resolverse señalando que deja de ser inocente el paso que se está lesionando la salud pública del Estado ribereño. Debemos reconocer que este es un problema difícil y que se ha discutido mucho, pero la Tercera Conferencia de Naciones Unidas en la Convención, contempla entre las causas de la pérdida del carácter de inocencia, precisamente la contaminación del medio ambiente por el buque que lo ejerce.

- f. En el año 1962, se firma la Convención sobre la responsabilidad de los operadores de barcos nucleares, en que se establece una responsabilidad estricta, con un límite de 100 millones de dólares. Sin embargo, no se contemplan medidas preventivas, aun cuando se reconoce implícitamente, el derecho del Estado ribereño de excluir barcos nucleares de sus puertos.

Puede confrontarse un grave problema con motivo de esa nueva modalidad, digamos así, de los medios de transporte.

- g. En el año 63, se prohíben los ensayos nucleares en la atmósfera, en el espacio intraterrestre y debajo del agua, en el famoso Tratado de Moscú. Esos instrumentos prohíben los ensayos nucleares en cualquier parte de esos espacios, lo cual es evidentemente positivo. Sin embargo, esa prohibición sólo se contem-

pla en caso de que los desperdicios radioactivos afecten más allá de los límites territoriales del Estado, lo cual es evidentemente, insuficiente.

- h. En el año 67, América Latina toma la iniciativa en esta materia. Se firma el famoso Tratado de Tratelolco sobre prohibición de armas nucleares en América Latina. Sin embargo hay algunos países latinoamericanos que no están vinculados por este Tratado, por lo cual su efectividad es relativa.
- i. En el año 69, a proposición y estímulo de la Organización Marítima de Cooperación Internacional, se firma la Convención relativa a la intervención en alta mar en caso de accidente.

Esto es un nuevo paso de desarrollo porque se le reconoce al Estado costero el derecho de intervenir en la alta mar superando así la anticuada y famosa Ley del Estado de pabellón. Desgraciadamente este instrumento se limita a casos de accidente y está restringido a los hidrocarburos persistentes lo que es también insuficiente.

- j. En 1969, se firma una Convención sobre responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de aguas del mar provenientes de hidrocarburos, que es complementaria de la anterior.

Esta Convención se limita al caso de accidentes de buques petroleros, con una responsabilidad restringida a 14 millones de dólares.

En el año 1971, se complementan estas dos Convenciones anteriores, ampliando el límite de indemnización para llegar a 30 mil millones de dólares, creando un fondo de indemnización a tal efecto. Esta Convención, no obstante, se aplica a un solo tipo de buque, en caso de accidente marítimo y no por otras causas.

- k. El año 1972, es el año en que mayor desarrollo tienen las normas de derecho internacional. Relativas a esta materia tanto las normas compulsivas como las normas no vinculantes. En derecho anglosajón a las normas no vinculantes se les denomina el "Soft Law". Es innegable no obstante, que también esas normas contribuyen a la creación de una conciencia proteccionista.

1. Igualmente, se firma la Convención sobre la prevención de la contaminación marítima provocadas por vencimientos desde buques y aeronaves. Este instrumento es limitado a un ámbito geográfico particular como es el Mar del Norte y el Atlántico Norte. Por otra parte, se amplía la intervención en alta mar, a fin de abarcar el caso de contaminación por sustancias no petroleras por la Convención firmada en Londres, en noviembre del año 73. Si bien se inicia un reconocimiento recíproco a las partes del derecho de intervenir en alta mar, desgraciadamente por el carácter regional y no general de la Convención, este derecho está restringido a las áreas anteriormente señaladas.
- m. En el año 74, se produce la sentencia en la Corte Internacional de Justicia en el caso de los ensayos nucleares. Se trata de la reclamación presentada por Australia y posteriormente Nueva Zelanda, contra Francia, con motivo de los ensayos nucleares realizados por ese país. Para el año 73, se habían realizado 70 ensayos nucleares en el Océano Pacífico, concretamente en la Polinesia Francesa, a más de unos 6.000 km al Este del Territorio Australiano. Francia, unilateralmente, creó zonas prohibidas y peligrosas para la navegación marítima. Australia basó sus alegatos jurídicos en los siguientes puntos de vista:
 1. Que dichos ensayos eran violatorios de la libertad de navegación en alta mar, y de sobrevuelo, en el espacio aéreo.
 2. Que infringía las normas legales relativas a pruebas atmosféricas de artefactos nucleares, especialmente porque ya 106 países habían aprobado el Tratado de Moscú sobre prohibición de ensayos nucleares en 1963.
 3. Por otra parte, las numerosas resoluciones de las Naciones Unidas condenando los ensayos nucleares, constituían ya una base suficiente para la estructuración de un derecho consuetudinario.
 4. Que los ensayos infringían un derecho inherente del Estado con Soberanía Territorial.
 5. Que su realización constituía un abuso de derecho por parte de Francia negado específicamente por el artículo 74 de la Carta de las Naciones Unidas.

Si bien, la cuestión jurídica fue resuelta porque se consideró vinculante la declaración unilateral del Estado Francés de no continuar esos ensayos nucleares, los votos razonados y salvados de los ilustres magistrados de la Corte Internacional de Justicia dieron la razón jurídica a Australia y Nueva Zelanda y lograron que Francia cesara sus ensayos atmosféricos.

XI. LA CONVENCION SOBRE DERECHO DEL MAR

Por último, examinamos los esfuerzos que se realizaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que si bien tiene carácter limitativo, porque sólo se refiere al espacio marítimo, reflejan todo el desarrollo del derecho internacional acumulado hasta el momento, y, especialmente, los principios generales de la lucha contra la contaminación y sus características generales.

En la Convención sobre Derecho del Mar que acaba de emitir la III Confemar, se consagra:

a) La obligación de todos los Estados de proteger y preservar al medio marítimo.

La Convención refleja al menos en esta materia, la voluntad de la comunidad internacional.

Se complementa esta obligación con b) el derecho soberano del Estado de explotar sus propios recursos naturales. La explotación de los recursos naturales está íntimamente vinculada a la preservación del medio marítimo (Art. 193).

Este derecho a explotar sus derechos naturales se debe hacer con arreglo a la política en materia del medio ambiente, ateniéndose al deber de proteger y preservar el medio marítimo.

c) Se establecen las reglas de conducta obligatorias de los Estados para impedir, reducir y controlar la contaminación *proveniente* de cualquier medio, esto es, de todas las fuentes de contaminación (Art. 194).

d) Se consagra la garantía, por los Estados de que las actividades bajo jurisdicción o fuera de ella, no deben causar perjuicios a otros Estados. Además, se consagra, e) la obligación de evitar que la contaminación causada por accidentes se extienda a zonas no jurisdiccionales.

f) Se prohíbe traspasar perjuicios y peligros de una zona a otra, o transferir un tipo de contaminación a otra (Art. 195).

g) Se prohíbe la utilización de tecnologías peligrosas (Art. 196), así como la introducción en el medio de especies extrañas o nuevas que puedan causar cambios importantes o nocivos.

h) Se establece la obligación de todos los pueblos de cooperar a nivel mundial, a nivel regional y nivel nacional, para poder lograr una lucha efectiva contra la contaminación (Art. 197). Se establece los derechos de, i) información, j) de notificación, k) de señalamiento de las zonas afectadas (Art. 198).

Se consagra el deber de l) cooperación en el establecimiento de criterios científicos, de asistencia técnica y el deber de (Arts. 201 y 202), m) vigilancia y de n) prevención, así como la o) evaluación de las posibles consecuencias y de las actividades peligrosas. Además se contempla p) el derecho de los Estados de establecer zonas ecológicas, ya no sólo en el mar territorial sino en la zona económica exclusiva, la que puede llegar hasta un máximo de doscientas millas náuticas. Se establecen responsabilidades específicas, en cuanto a la ejecución de determinadas normas por el Estado de Pabellón, (Art. 217), por el Estado de Puerto (Art. 218) o por el Estado Ribereño (Art. 220). Es interesante destacar que se contempla una importante limitación a la capacidad legislativa de dichos Estados, toda vez que se establece que las leyes, reglamentos, etc., que establezcan no podrán ser menos eficaces que las reglas y estándares de carácter mundial (Arts. 209 y 210).

En determinadas condiciones el Estado ribereño q) puede establecer métodos obligatorios especiales que se relacionen con descarga o prácticas de navegación. No obstante r) se prohíbe el establecimiento de normas de diseño, y construcción de buques distintos a los generalmente usados bajo recomendación de organismos internacionales competentes (Art. 211).

Se contemplan disposiciones muy concretas en relación con la ejecución de las leyes y reglamentos que se hayan dictado de conformidad con la Convención así como para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de organismos internacionales competentes o conferencias diplomáticas (Art. 213).

Las diferentes responsabilidades deberán ser ejecutadas por los diferentes Estados del pabellón (Art. 217), del puerto (Art. 218), por

los Estados ribereños (Art. 220), por cualquier Estado que realice actividades en la zona (art. 215), etc.

Es interesante destacar la capacidad de investigación física de buques extranjeros (Art. 226), tanto de: a) simple carácter formal, esto es, de certificados, registros, etc., y b) sustantiva en aquellos casos de contradicción con los documentos, fundados indicios de la comisión de una infracción, etc.

Un análisis del desarrollo del Derecho Internacional en esta delicada materia, de las Convenciones multilaterales y bilaterales, y de la misma práctica de los Estados, nos pone de manifiesto, su insuficiencia, no obstante su multiplicidad.

Existe una verdadera proliferación de Convenciones que se han ido adoptando en la lucha del hombre contra la contaminación pero no existe un instrumento homogéneo aplicable en todos los espacios, que contemplen con claridad, las obligaciones y los derechos tanto del Estado de pabellón, como del Estado costero, y del Estado de puerto, que es una nueva modalidad en la atribución de responsabilidades.

XII. LOS NUEVOS PRINCIPIOS QUE ORIENTAN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Es innegable que estamos presenciando una evolución en el campo jurídico, cuyos principios fundamentales son en términos generales:

1. El cambio del principio de la libertad de los mares al régimen de una responsabilidad colectiva en materia de preservación del medio.
2. La transformación del espacio marítimo internacional de *res nullius*, a una etapa de patrimonio común de la humanidad, consagrado por las Naciones Unidas, referida a los fondos marinos u oceánicos fuera de la jurisdicción nacional, lo que excluye la apropiación individual de sus recursos.
3. No obstante, la eficacia del régimen de control internacional va a depender de la medida en que la Convención sobre Derecho del Mar, sea capaz de estructurar una autoridad internacional capaz de aplicar las reglas del juego en los grandes espacios marítimos.

4. El derecho del Estado ribereño en su lucha por preservar el medio ambiente, abarca no sólo la actividad dentro de sus fronteras sino ir más allá, hacia los otros espacios marítimos, en la lucha contra los efectos de la contaminación, manteniendo el debido respeto por los derechos de otros Estados y la comunidad internacional.
5. La propia ampliación de la jurisdicción nacional a 200 millas, o al borde exterior del margen continental, implica que los Estados costeros han asumido *nuevas responsabilidades*, a la par de *nuevos derechos*. Estas nuevas responsabilidades implican que la explotación de los fondos del mar en todas sus fases deben conllevar una nueva regla de preservación del medio, porque es un deber consagrado a nivel internacional. Se establecen diversos grados de responsabilidades de acuerdo con el área marítima de la cual se trate.
6. Del control de la contaminación proveniente de hidrocarburos persistentes, hemos pasado al *control de todas las fuentes de contaminación*.

Todo este conjunto de nuevos supuestos implican un cierto grado de *limitación a la soberanía*. Ya los Estados no son dueños absolutos del territorio. La propiedad tiene limitaciones derivadas de los derechos de otros Estados y de los derechos de la comunidad internacional en su conjunto.

7. Surge la doctrina, que en derecho anglo-sajón se denomina "the amenities rights", es decir, el reconocimiento del derecho del ser humano a la salud, a la tranquilidad, al disfrute de la naturaleza, al aire puro, a la tierra y al mar no contaminado.
8. Nos enfrentamos a una interacción entre el hombre y la naturaleza, entre la necesidad del desarrollo y la necesidad de preservar el medio humano. En el fondo se nos está planteando *un problema de política del desarrollo*. El desarrollo con contaminación, que algunos países han querido sostener, o el desarrollo sin degradación. Que debe ser la política a seguir por los países en desarrollo. A pesar de los graves peligros que amenaza el equilibrio ecológico de la biósfera, aún hay tiempo de tomar conciencia de la necesidad de una ordenación racio-

nal del espacio, en una palabra, del respeto a las leyes ecológicas.

9. Las normas sobre preservación del medio humano avanzan a estructurar *las normas imperativas del derecho internacional* conocidas como "*Jus Cogens*".

A Venezuela le corresponde una gran responsabilidad frente al futuro, por su posición geográfica, por ser país abierto al Caribe y al Atlántico, por ser un país que depende de los medios de transporte marítimo para su supervivencia económica.

El primer paso para solucionar los problemas de la vida es comenzar por reconocerlos, tomar conciencia del problema. Por eso tenemos que estar alerta, primero tomando una *posición activa de lucha por la preservación del medio humano*, porque es una lucha justa, una lucha responsable, una evidencia de madurez cívica.

Por otra parte, es necesario evitar una excesiva proliferación porque puede conducir a límites exagerados para los países en desarrollo, o bien a que, el transporte marítimo, por ejemplo, sea patrimonio de los países más poderosos del mundo.

65. Véase al respecto, GOLDIE, L. F. E., *Amenities Rights-Parallels to Pollution*, Texas II, Natural Resources J., 1974, p. 274.

CAPITULO III

EL MAR CARIBE Y SU REGIMEN LEGAL

I. LA APLICACIÓN DEL NUEVO RÉGIMEN DEL MAR

La aplicación del Nuevo Código del Mar emanado de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, alrededor del globo terráqueo se traducirá en una variada gama de dificultades que estarán en función, especialmente, de las características geográficas del área respectiva. El propio TIOFN/Rev. 3¹ contempló varios casos específicos, tales como el régimen de los estrechos, los Estados archipelágicos, países sin litoral, Estados con características geográficas especiales, los mares cerrados o semicerrados. En efecto, es evidente a todas luces, que la realidad geográfica con el conjunto de *circunstancias pertinentes* que la caracterizan o definen, son condicionantes en cuanto a la aplicación de las nuevas reglas del mar.

II. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS: MAR SEMICERRADO

El Mar Caribe, cuyas aguas bañan la fachada marítima norte de Venezuela, ha sido calificado como mar semicerrado o mar marginal,² debido a sus condiciones geomorfológicas y estructurales, determinadas por el arco de islas que lo rodea y las condiciones de sedimentación existentes en él. Se ha destacado "su geografía peculiar, caracterizada, inter alia, por la cercanía de las islas y tierra firme, y de las islas entre

1. A/Conf. 62/L. 78.

2. Véase al respecto, Informe Preliminar sobre la Geomorfología y Geología del Golfo de Venezuela. Caracas 1970, y HODGSON, The American Mediterranean: One Sea, One region. Coloquio Univ. S. Bolívar, Caracas, Venezuela. Febrero 1972, pp. 3 y sig.

sí".³ Más del 75% de su área está separada del océano abierto por masas continentales e insulares, y sólo en el sector Este donde se encuentra una serie de islas ubicadas con gran regularidad, el mar abre hacia el Atlántico.⁴ El Caribe tiene una profundidad promedio de 2.700 metros, por lo que es considerado como de carácter oceánico.⁵ Abarca un área geográfica aproximada de 2.640.000 kilómetros cuadrados, partiendo de un criterio simplemente hidrográfico,⁶ adoptado por la Conferencia del Caribe sobre problemas del mar, efectuada en República Dominicana (1972).⁷ En sentido Norte-Sur tiene una extensión máxima de 2.778 km, en tanto que su amplitud (Este-Oeste) varía entre 741 y 1.296 kilómetros.

Ahora bien, en el Mar Caribe existe una numerosa variedad de islas, sometidas a diferentes regímenes políticos, cuyo efecto sobre las áreas marítimas elimina de su ámbito el mar territorial, la Zona Económica Exclusiva, incluso la Plataforma Continental. En efecto, lo estrecho del área impide la existencia de áreas de Zona Económica que alcancen las 200 millas náuticas (370 kilómetros), así como la Plataforma Continental que exceda dichas 200 millas náuticas. Por esto, el Mar Caribe es una de las áreas calificadas como *restringidas*, por Hedberg⁸ que serán enteramente divididas entre los países costeros, conjuntamente con los mares: Caspio, Negro, Mediterráneo, Bahía de Bengala, Golfo de México, Mar de Okbosk, Bering y Barent.

Este conjunto de características lo enmarcan en lo dispuesto por la Parte IX del Texto de la Convención, en su artículo 122, de acuerdo con el cual:

“a los efectos de la presente Convención se entiende por mar cerrado o semicerrado, un golfo, dársena, o mar rodeado por dos

3. R. GALINDO POHL, Consecuencias eventuales del nuevo régimen del mar en la zona del Caribe. Coloquio sobre Derecho del Mar, Univ. S. Bolívar, Caracas, 1972.
4. The American Mediterranean: One Sea, One Region, *ob. cit.*, p. 3.
5. J. F. PULVENIS, *La Mer des Caraïbes*. Revue Generale de DIP, Edit. A. Pedone, París, 1980, pp. 311-327.
- 6 y 7 Internat. Hydrographie Bureau, citado por L. A. Passalegna, Caribbean International Politics and the Law of the Sea Proposals. The Caribbean Yearbook of Int. Relations, 1976. Sijthoff, Leyden, pp. 147-149.
8. H. HEDBERG, *Ocean Floor Boundaries*. Science. Vol. 204, 13 April 1979, pp. 135 y sig.
9. Convención, p. 54.

o más Estados y comunicado con el mar abierto por una salida estrecha o consistente enteramente o fundamentalmente en mares territoriales y zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños.”

Esta condición exige de los Estados ribereños un grado de cooperación en el ejercicio de sus derechos y obligaciones con arreglo a la futura Convención, específicamente en los siguientes campos (Art. 123):

- a) ordenación, conservación, exploración y explotación de los recursos vivos del mar;
- b) protección y preservación del medio marino;
- c) en la investigación científica, auspiciando programas conjuntos.

Evidentemente que, en términos generales, se trata de aplicar de las normas generales del Derecho Internacional Marítimo a las circunstancias concretas,¹⁰ no obstante lo cual se presentan problemas específicos. En este orden de ideas, la Conferencia Especializada de los Países del Caribe sobre problemas del mar¹¹ reconoció expresamente:

“que los países del Caribe, por sus condiciones peculiares, requieren criterios especiales de aplicación del derecho del mar” y “reconocen la necesidad de que los países del área aumen sus esfuerzos y adopten una política común ante los problemas peculiares del Mar Caribe relacionados principalmente con la investigación científica, la contaminación del medio marino y la conservación, exploración, defensa y explotación de los recursos del mar.”

Por otra parte, es un hecho admitido la posición destacada de América Latina en la elaboración de las nuevas reglas del mar, hasta el punto de que se ha afirmado que “hasta hace poco, hablar de regionalismo en esta materia, era esencialmente hacer referencia al regionalismo latinoamericano”.¹²

10. Como acertadamente lo calificó R. GALINDO POHL en su exposición sobre el Caribe, *ob. cit.*, p. 3.

11. Declaración de Santo Domingo de 9 de junio de 1972. Consideración y cooperación regional.

12. J. P. QUENENDEC, *Les tendances regionales dans le droit de la mer. Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*. Edit. A. Pedone. París 1977, pp. 257 y sig.

En todo caso, es incuestionable que el grado de cooperación regional se acentuará o disminuirá de acuerdo al campo de actividad del cual se trate. En el campo de la preservación del medio marino, por ejemplo, la cooperación regional en los mares semicerrados ha tomado las primeras iniciativas, como son los casos de la Convención de Helsinki para la protección del medio marino en las zonas del Mar Báltico del 22 de febrero de 1974, y la Convención para la Protección del Mar Mediterráneo, firmada en Barcelona el 16 de febrero de 1976. La cooperación regional en el Caribe ha tenido importante instrumentación en materia de investigación científica y evaluación de recursos. La cooperación científica fue estimulada por la Comisión Oceanográfica Internacional para el Caribe (Iocaribe) creada en 1975 para sustituir a un grupo internacional de cooperación en la materia (CICAR).¹³

En líneas generales la doctrina se ha pronunciado en términos similares, llegándose a afirmar que “el creciente peligro de contaminación, disminución de los recursos vivos, peligros a la navegación y derivados de la utilización de ciertos buques, entre otras razones, hace imposible tratar a los océanos y grandes espacios marítimos de la misma manera que los mares semicerrados”.¹⁴

III. LA NAVEGACIÓN EN EL MAR CARIBE

En general, en los mares semicerrados aumentan considerablemente las dificultades y peligros que pueden afectar la navegación. En efecto, la frecuente desaparición de las áreas tradicionales de alta mar, así como por su limitada conexión con otras áreas marítimas, a través de estrechos inciden en uno u otro sentido sobre el normal desarrollo de la navegación marítima. El nuevo régimen establecido por la Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, hace necesario clasificar los estrechos, de acuerdo con sus características geográficas y circunstancias históricas. El acceso al Caribe sólo puede efectuarse a través de doce

13. Véase al respecto, J. F. PULVENIS, “La mer des Caraïbes”. Extraits du Revue Gral. de Droit International Public. Edit. A. Pedone, París, 1980. Tome LXXXIV, pp. 311-327.

14. VRIKAS, B. *Enclosed and Semienclosed seas*. Revue Iranienne des Relations Internationales. Centre des hautes études internationales. Université de Téhéran, N^os. 11-12. 1978, p. 195.

estrechos, utilizados por la navegación internacional con frecuencia variable:¹⁵

- (1) El Canal de Yucatán (Cuba/México) 105 mn (191 km)
- (2) El Estrecho de Florida (USA/Cuba) 82 mn
- (3) El Paso de los Vientos (Winward) (Cuba-Haití) 45 mn
(83 km)
- (4) Pasaje La Mona (USA/Rep. Dom.) 33 mn (61 km)
- (5) Pasaje Vírgenes (Entre Pto. Rico, Islas Vírgenes) 8 mn
- (6) Anegada (Anegada-Sombrero (Gr. Bret.) 48mn (89 km)
Jungfern
- (7) Guadalupe (Fr. G. Bret.) 28 mn
- (8) Dominica (Fr. G. Bret.) 16 mn
- (9) Martinica (Fr. G. Bret.) 22 mn
- (10) Sta. Lucía (Fr.) 17 mn
- (11) St. Vincent 23 mn
- (12) Aruba-Paraguaná 15 mn

Los estrechos enumerados, en líneas generales, tienen las siguientes características.

1. son estrechos utilizados, con mayor o menor frecuencia, por la navegación internacional;
2. que unen zonas económicas exclusivas con alta mar;
3. seis de ellos tienen menos de 24 millas (Vírgenes, Dominica, Martinica, Sta. Lucía, St. Vincent, Aruba-Paraguaná) en tanto que el resto tiene más de esa amplitud;
4. no se trata de estrechos cuyo paso esté reglado total o parcialmente por convenciones internacionales;

15. Los pasajes más profundos de entrada-salida del Caribe son la combinación Anegada/Jungfern con 2.207 m y el pasaje de los Vientos, según Frassetto and Nortrop (1957), C. K. Ross and C. R. Man, *Océanographie Observ. in the Jungfern. Coloquio sobre Invest. y Rec. del Mar Caribe y Regiones Adyacentes*. UNESCO, París, 1970, p. 171.

5. no pasan por esos estrechos rutas igualmente convenientes —en cuanto a características hidrográficas y de navegación— que atraviesen la alta mar o una zona económica exclusiva (excepción hecha de los estrechos de Yucatán y Florida);
6. tampoco existe en los estrechos formados por una isla de un Estado ribereño del estrecho y su territorio continental, otra ruta externa a dicha isla de alta mar o zona económica exclusiva, igualmente conveniente;
7. como consecuencia de las anteriores consideraciones, en los citados estrechos, todos los buques y aeronaves gozan del derecho de *paso en tránsito*, esto es, la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito *expedito e ininterrumpido*. Este paso no podrá ser obstaculizado por el Estado ribereño,¹⁶ pero esos Estados podrán designar rutas marítimas y establecer esquemas de separación de tráfico, cuando sea necesario para promover el paso seguro de los buques.¹⁷

Otro factor a considerar, en cuanto a sus eventuales consecuencias para la navegación en el Caribe, son los *Estados archipelágicos*.¹⁸ En efecto, ya las islas Bahamas, Estado independiente desde 1973, ha decretado su status de Estado archipelágico, lo que le permitirá controlar algunas de las más importantes rutas marítimas del Caribe,¹⁹ como son los pasajes de Crooked Island, Mira por Vos, así como Providencias Noreste y Noroeste. Por estos pasajes pasa prácticamente todo el tráfico comercial entre el Golfo de México y Europa así como un porcentaje elevado del tráfico marítimo de entrada y salida de la Florida (USA). En 1979 pasó por esos estrechos el 75% del petróleo importado por Estados Unidos, 14 millones de toneladas de bauxita, así como 600.000 barriles diarios de petróleo venezolano, además de una importante cifra de mineral de hierro. El grupo comprende 700 islas, 200 cayos de estructura coralínea y cerca de 2.000 rocas, esparcidas entre Florida y Haití, en un área marítima aproximada de 100.000 millas cuadradas.²⁰

16. Convención, Artículo 38.

17. Convención, Artículo 41.

18. Véase la descripción general de su régimen legal en el Capítulo II.

19. RAMSARAN, R. The Bahamas: A review of Post-Independence Foreign Relations. The Caribbean Yearbook of International Relations. Sijthoff, 1973, p. 317.

20. RAMSARAN, R. *Ob. cit.*, p. 311.

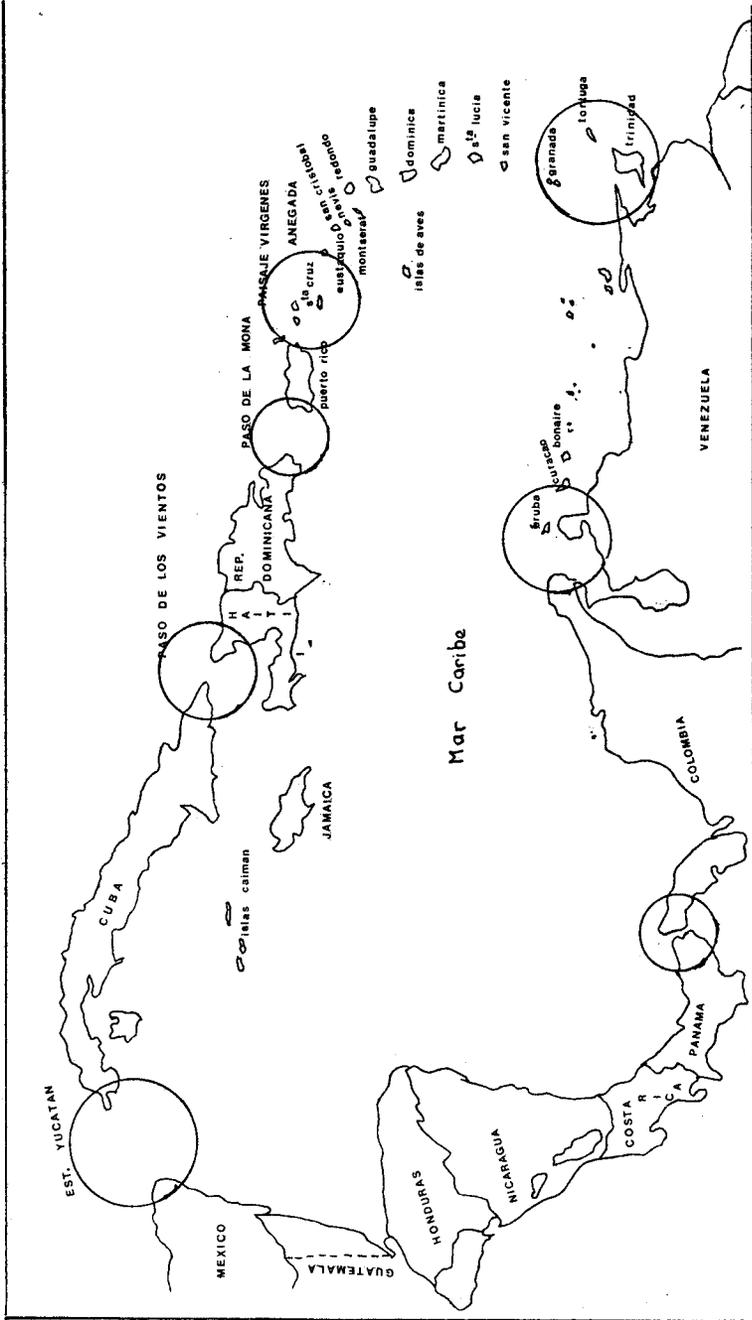


FIG. N° 3
 Area del Caribe. Estrechos usados por la navegación internacional

En todo caso, por los estrechos utilizados por la navegación internacional incorporados a las aguas archipelágicas continúa aplicándose el régimen de paso de tránsito. Así lo admitió en su exposición del 8 de julio de 1974 (Caracas) ante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, el honorable Paul L. Adderly, Ministro de Relaciones Exteriores del Commonwealth de las Bahamas²¹ para esa época.

También las Antillas Neerlandesas han anunciado su intención de hacer valer el status archipelágico,²² una vez que obtengan la independencia y logren su unidad política. Así lo anunció el ex Ministro de Justicia de las Antillas, jefe de la delegación neerlandesa, W. Voss, en sus palabras de introducción con motivo de la 2ª rueda de negociaciones.²³ Esa eventualidad crea expectativas preocupantes para Venezuela, si bien es cierto que, de acuerdo a las normas establecidas en el Proyecto,²⁴ “el Estado archipelágico no abarcará el sistema de líneas de bases archipelágicas de manera tal que el mar territorial de otro Estado quede aislado de altamar o de la zona económica exclusiva.” No podría pretenderse, en consecuencia, aislar o enclaustrar país alguno con líneas de base archipelágicas, que le impedirán el acceso a la zona económica exclusiva. Asimismo, las áreas marítimas de las Antillas Neerlandesas están ubicadas entre dos partes de Venezuela, Estado vecino inmediatamente adyacente, por lo que tienen que respetarse y mantenerse todos los derechos existentes así como todo interés legítimo que Venezuela haya ejercido tradicionalmente en tales aguas y todos los derechos estipulados de común acuerdo entre ambos Estados.²⁵ En todo caso, la dificultad mayor desde el punto de vista de la navegación radica en la facultad que se reconoce al Estado archipelágico, para *suspender temporalmente, en determinados lugares de sus aguas archipelágicas, el paso inocente* de buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su *seguridad*.²⁶ Si bien es cierto, que la suspensión temporal del paso no puede realizarse arbitrariamente y menos en contra de un Estado que, como Venezuela, ha ejercido “tradicionalmente” la libertad de na-

21. Exposición, p. 6.

22. Sr. Riphagen (Países Bajos) III Conf. de ONU sobre Derecho del Mar, 3ª Sesión. 9 de junio de 1974, p. 157.

23. Willemstad, Curacao - 23 de septiembre de 1975, p. 3.

24. Artículo 47, numeral 5º

25. Artículo 47, numeral 7º

26. Convención, Artículo 52, numeral 2º

vegación por tales aguas, la disposición en referencia deja al Estado archipelágico cierto margen de discrecionalidad que pudiese ser interpretado "abusivamente". Tal eventualidad pudiese ocurrir incluso respecto a las naves no venezolanas que entren o salgan de su territorio. Tales consideraciones, en todo caso, aconsejan la negociación de un régimen de navegación claro y expedito, que salvaguarde los legítimos derechos de Venezuela en el caso.

El Estado ribereño tiene la facultad de dictar leyes y reglamentos, respecto al paso en tránsito, en materias de no poca importancia, tales como:

- a) seguridad de la navegación;
- b) control de la contaminación;
- c) pesca;
- d) embarque o desembarque de cualquier persona.²⁷

En todo caso, tales leyes y reglamentos no pueden traducirse en obstáculo alguno cuyo resultado práctico sea la negación, obstaculización o menoscabo del derecho de paso en tránsito,²⁸ ni podrá discriminar de hecho ni de derecho entre los buques extranjeros. Este régimen novedoso, exige de un alto grado de cooperación y respeto mutuo entre el o los Estados ribereños y los usuarios de tales estrechos.

IV. LA EVOLUCIÓN JURÍDICA REGIONAL:

LA LEGISLACIÓN UNILATERAL

Al propio tiempo, la regulación jurídica en el área del Caribe ha venido evolucionando paulatinamente, específicamente en el campo de las legislaciones unilaterales. El movimiento legislativo latinoamericano ha sido clasificado en tres etapas:²⁹ 1) Una primera etapa, iniciada por Honduras (1951) que afecta sólo competencias funcionales sobre los recursos.³⁰ 2) La segunda etapa está constituida por legislaciones poste-

27. Convención, Artículo 42.

28. Convención, Artículo 42, Nº 2.

29. J. F. PULVENIS, *La Mer des Caraïbes*. Rev. Gral. de DIP, 1980. Edit. A. Pedone, p. 312.

30. Decreto Nº 25 del 17 de enero de 1956.

riores a las Convenciones de Ginebra de 1958, tales como Nicaragua (1965), Panamá (1967). 3) La tercera etapa es contemporánea con la actuación del Comité de Fondos Marinos y la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, y aun posterior a ella: Costa Rica (1972), Guatemala y México (1976), Bahamas, Cuba, Guayana, Haití y República Dominicana (1977), en tanto que Barbados, Colombia, Granada, Surinam y Venezuela lo hicieron en 1978.

El problema radica en la gran variedad de contenido en esas legislaciones unilaterales, que “comprenden” —según F. Pulvenis—³¹ “desde una declaración muy breve y general (Haití), instrumentos que prácticamente adoptan textos producidos en el cuadro de la Conferencia sobre el Derecho del Mar (casi todas las legislaciones de países de lengua española posteriores a 1972) y textos mucho más elaborados contentivos de una reglamentación detallada (la de los países anglo-sajones, en particular Guyana).” “Mientras las legislaciones de Cuba, Guatemala y México se inspiran en el texto único de negociación de 1975, las de Colombia, República Dominicana y Guyana (en la parte de la ley sobre una zona económica) representan el texto único revisado de 1976 y la venezolana, el texto integrado oficioso de negociación.”³²

En términos generales, las legislaciones inspiradas en textos de la Conferencia del Mar anteriores a 1976, contradicen aspectos recogidos en el TIOFN/Rev. 2. Los cambios fundamentales, como acertadamente lo señala J. F. Pulvenis³³ han consistido en “una modificación de la tipología de los derechos del Estado ribereño en la zona económica: los derechos y jurisdicción exclusivos en lo que se refiere a construcción y elaboración de islas artificiales, instalaciones y dispositivos, se han transformado en simple jurisdicción; la jurisdicción sobre la investigación científica ha perdido su carácter de exclusiva en tanto que en sentido inverso, las actividades dirigidas a la exploración y explotación de la zona con fines económicos han pasado de la abolida categoría de jurisdicción exclusiva a la de derechos soberanos”.

En líneas generales las legislaciones unilaterales aplicables en el área del Caribe adoptan y respetan las reglas de juego aplicables a la navegación en la Zona Económica Exclusiva por la Conferencia del Mar.

31. *La Mer de Caraïbes*, ob. cit., p. 314.

32. *La Mer des Caraïbes*, ob. cit., p. 315.

33. *La Mer des Caraïbes*, ob. cit., p. 315.

Solamente la legislación de Bahamas (1937) adopta un régimen inspirado en la libre navegación.³⁴ En consecuencia no parecen vislumbrarse mayores inconvenientes derivados de esta legislación.

V. PROBLEMAS CARTOGRAFICOS Y LAS CUESTIONES LIMÍTROFES

1. A medida que los Estados amplían su ámbito de control jurídico y espacial sobre las áreas marítimas, adquiere mayor importancia el grado de precisión cartográfica exigida para identificar gráficamente las áreas marítimas en referencia. Así lo evidencia, dramáticamente, el reciente caso de la Sentencia Interpretativa de las Islas del Canal entre Francia y Gran Bretaña del 14 de marzo de 1978, oportunidad en la cual el Tribunal arbitral acogió en la Sentencia Interpretativa algunos puntos planteados por Gran Bretaña.³⁴ En efecto, Gran Bretaña solicitó una Decisión Interpretativa alegando, entre otras cuestiones, que "las técnicas y métodos empleados para trazar sobre la Carta de delimitación el sector del punto "M" hasta la isóbata de 1000 metros, para el Reino Unido no toma en cuenta la redondez de la tierra y utiliza una línea divisoria trazada según los métodos loxodrómicos, cuando deberá preferirse una línea geodésica."³⁵

2. *Las dificultades reales y las líneas a utilizar*

La dificultad real radica en la constatación de que: al reducir la esfera terrestre a un mapa, el cartógrafo debe efectuar una ampliación relativa o reducción de porciones de dicha esfera. Consecuencialmente ninguna proyección cartográfica puede representar fielmente puntos distantes de la tierra.

A medida que el límite penetra en el área marítima, mayor es la posibilidad de inequidades derivadas del trazado de la línea limítrofe mediante un proceso estrictamente geométrico.³⁶

34. E. ZOLLER. Note sur la sent. interprétative du 14 mars 1978, AFDI 1-77.

35. E. ZOLLER, *ob. cit.*, p. 1293.

36. R. D. HODGSON Y J. COOPER. "The technical Delimitation of a Modern Equidistant Boundary Ocean". *Development and Int.* Vol. 3, N° 4, 1976, pp. 361-388.

Constantemente Gran Bretaña sostuvo la conveniencia de utilizar línea geodésica, que sí toman en cuenta la curvatura terrestre. La línea geodésica representa la distancia más corta entre dos puntos matemáticos definidos.³⁷

La Delegación Francesa consideró que toda proyección, sea cual fuere, "contiene deformaciones", siendo "las deformaciones de la Carta Mercator débiles, y en todo caso, la escogencia de este tipo de proyección corresponde a los hábitos de los usuarios del mar".³⁸ Por otra parte, las inexactitudes no derivan únicamente de la Carta utilizada sino de la excesiva complejidad de las líneas limítrofes, compuestas por numerosos *arcos concéntricos*,³⁹ presentando puntos agudos". La búsqueda de un alto grado de precisión y una exactitud geográfica absoluta tanto en la proyección cartográfica como el establecimiento de la línea divisoria tendría el riesgo de caer en dificultades insuperables".⁴⁰

El Tribunal, si bien admitió que en la determinación de límites marítimos existe hoy en día una cierta tendencia a utilizar Cartas con proyección Mercator Transverse⁴¹ o similares, así como recurrir a *técnicas geodésicas* la investigación sobre la práctica de los Estados no permite concluir que la determinación de las líneas limítrofes mediante proyección Mercator y líneas loxodrómicas ha caído en descenso, ya que existen ejemplos recientes de límites de equidistancia que se extienden a través de una distancia considerable y que fueron trazadas mediante líneas loxodrómicas en proyección Mercator.⁴²

Es conveniente, destacar que, además de las a) líneas loxodrómicas y b) geodésicas, existen otras líneas de utilización variable en la práctica de los Estados. Esas otras líneas son: c) línea de *arcos círculo* o arcos concéntricos (Great Circle) o línea entre los dos puntos y el centro de la tierra. Todos los meridianos de longitud y el ecuador son líneas de gran círculo. Es la línea más cercana a la línea geodésica.

37. HODGSON. Ocean Development, *ob. cit.*, p. 379.

38. E. ZOLLER. *Ob. cit.*, p. 300.

39. Arcs de circles.

40. E. ZOLLER. *Ob. cit.*, p. 1300.

41. De desarrollo cónico. La proyección Transverse Mercator es una proyección Mercator modificada que es proyectada a lo largo de un meridiano, cambiando normalmente cada 15° de latitud por bandas de 6° de longitud. Se trata de una rotación de 90° basada en un meridiano, en vez del Ecuador.

42. Decisión N° 205.

d) Línea de rumbo constante o línea grid: son líneas agregadas para fines específicos civiles o militares.

e) Línea de *círculos pequeños* o línea trazada pasando un plano por dos puntos pero no por el centro de la tierra. Todos los paralelos de latitud con excepción del Ecuador, son pequeños círculos.

f) *Línea Normal* o línea sobre la superficie esferoide de referencia que conecta dos puntos sobre esa superficie y trazada por un mismo plano contenido de la normal (perpendicular) en un punto y pasando por el segundo punto.

3. La necesidad de una base estadística común

Es necesario que exista o se logre una base común estadística entre los países que realizan la delimitación. Esa base común estadística permite utilizar un lenguaje común, una base idéntica, única, de acuerdo con la cual ambas partes pueden expresarse en términos equivalentes.

De ordinario se realizan "mapas que contienen todos los datos náuticos estadísticos relevantes en base a las dos líneas de base, las que de ordinario son reducidas a datos comunes verticales y horizontales".⁴³ Estas bases comunes aseguran que ningún país pueda ganar ventaja como consecuencia de una posición geodésica o de la selección de la línea de marca básica.

En caso contrario, será necesario establecer un vínculo geodésico entre los Estados involucrados y aplicar correcciones a las coordenadas de puntos de base para lograr una base de dato común.⁴⁴

Las diferencias pueden derivarse de las mareas como líneas de base (verticales) normales.

Así mismo pueden resultar diferencias derivadas de la "no conformidad de las posiciones horizontales entre sí, esto es, de los datos horizontales".⁴⁵ Tanto toda América, como Europa Occidental, han sido

43. HODGSON. Ocean Development. *Ob. cit.*, p. 369.

44. HODGSON. Ocean Development. *Ob. cit.*, p. 378.

45. El datum horizontal se basa en la ubicación de un punto central o normal usualmente la capital de la República, estimada en relación a un esferoide de particular en uso. Hodgson o Development. *Ob. cit.*, p. 378.

vinculadas con un dato horizontal común. Asimismo se utiliza el control vertical o de niveles, esto utilizando las elevaciones de puntos determinados (bench marks). Para establecer la ubicación de un punto cualquiera en la superficie terrestre es necesario determinar tanto sus coordenadas geográficas como su altitud.⁴⁶

4. Utilización de esferoides referenciales

A fin de contribuir, en la medida de lo posible a la homogenización de los datos básicos requeridos para el logro de un grado importante de precisión en cuestiones limítrofes, se han venido utilizando *esferoides referenciales* que representan puntos precisos, perfectamente identificados, en relación a los cuales se ubican los demás puntos. Esos esferoides son calculados en base a estimaciones astronómicas y geodésicas.⁴⁷

Los esferoides más comunes cubren las siguientes áreas:

- 1.— Clarke 1866 (Norte América).
- 2.— Clarke 1880 (Africa, Arabia, Irán, Irak).
- 3.— Internacional (Norte América, Europa, Islandia, China, Nueva Guinea).
- 4.— Brasil (Asia, y partes de Indonesia)
- 5.— Everest (India, Sur de China, Thailandia, Indochina, Malasia).⁴⁸

5. Las distorsiones de escala

Son frecuentes las dificultades derivadas de la *escala* de los mapas. Escala es la relación entre determinada distancia, medida sobre un mapa o carta y su correspondiente distancia real sobre la tierra o mar:

$$\text{Escala} = \frac{\text{distancia sobre mapa}}{\text{distancia sobre tierra}}$$

46. A. SHALOWITZ. "Store and sea Boundaries us Departament of Commerce. Washington 1975, Vol. I, p. 42.

47. A. SHALOWITZ. Vol. II, p. 49.

48. HODGSON. Ocean Development, *ob cit.*, p. 5/7.

La utilización de las cartas destinadas específicamente a la navegación de tipo Mercator puede crear *distorsiones de escala*. “No obstante la aparente igualdad en la Carta, cuando se efectúan mediciones de grandes distancias relativas, el lindero equidistante no es igual, excepción hecha de las distancias medidas sobre líneas de igual latitud”.⁴⁹

La práctica revela que no puede utilizarse una sola escala de mapas, ya que la escogencia está íntimamente vinculada al área a delimitar, comodidad de la operación, distancias máximas a determinar, etc.

Por otra parte, las negociaciones limítrofes bilaterales o multilaterales exigen la utilización de Cartas iguales, calculadas sobre un *datum* vertical y horizontal común. “La base común asegura que ningún país gane ventajas en la negociación como consecuencia de la posición geodésica o de la selección de la línea de base.”⁵⁰

Con frecuencia se hace referencia a mapa a grande, mediana o pequeña escala, sin precisar el alcance de la expresión. En realidad no existe un criterio definitivo que permita clarificar la situación. En términos generales, la carta en la cual la distancia terrestre abarca un amplio recorrido de gran escala.

Por esto, a medida que crece el denominador de la escala es menor la escala del mapa.⁵¹

En términos generales, deben utilizarse los mapas o planos que expresen, al máximo posible, las particularidades geográficas del área así como las relaciones angulares del área particular a delimitar.

Como ha sido demostrado por expertos en la materia, no existe ningún mapa que puede ser utilizado, satisfactoriamente para todas las áreas geográficas de la tierra.⁵²

Esta observación se hace todavía más importante por la evidencia de que cada situación de delimitación es *geográficamente única*.⁵³ En otras palabras, no es posible aplicar soluciones a todo problema que se presente.

49. HODGSON. Ocean Development, *ob. cit.*, p. 367.

50. HODGSON. Ocean Development, *ob. cit.*, p. 369.

51. SHALOWITZ. *Ob. cit.*, Vol. I, p. 105.

52. HODGSON. *Ob. cit.*, p. 372.

53. R. HODGSON Y R. SMITH. Boundary issues created by extend national marine jurisdiction. The geographical review, 1979, p. 423.

Es necesario examinar detalladamente cada situación en particular. Debido a esta circunstancia, Hodgson ha propuesto utilizar diferentes soluciones para cada área.⁵⁴ Tradicionalmente los convenios limítrofes han utilizado las Cartas Marítimas (Mercator: Mercader en latín) escalas lo suficientemente grandes como para cubrir todo el área en estudio. La contribución de G. Kramer matemático y cartógrafo flamenco fue la de combinar el aporte de Ptolomeo (longitudes y latitudes) con las ideas de Portolano. De ordinario se utilizan cartas náuticas que han sido diseñadas para la navegación y no particularmente para propósitos de delimitación.⁵⁵ Estas cartas no toman en cuenta las deformidades del globo terráqueo, toda vez se trata de una línea recta, loxodrómica o de *geografía plana* que no toma en cuenta la esfericidad de la tierra.

Este fue, en esencia, el alegato de Gran Bretaña, en el caso de las islas del Canal, lo que se traduce, según su punto de vista, en "una divergencia entre el límite indicado por el Tribunal en el parágrafo 202, parte motiva de la decisión y el límite definido en el parágrafo 8 de la parte de delimitación".⁵⁶ La práctica del servicio costero norteamericano es el de considerar *gran escala* aquellos mapas con escalas hasta 1: 20.000 y 1: 80.000, escala intermedia y menor de 1: 80.000, constituirán *pequeñas escalas*.⁵⁷

En el Area del Caribe se han venido utilizando, entre otras, la Carta Náutica N° 25.000 emitida por el Centro Hidrográfico de la Agencia de Mapas del Departamento de Defensa, Washington, DC, EE. UU., sexta edición del 12 de febrero de 1977. Esa fue la carta utilizada en los Tratados entre Venezuela y los Estados Unidos (art. 3°). Venezuela y los Países Bajos (art. 2°) y Venezuela y República Dominicana (art. 3°).

Es interesante destacar la contribución de las Conferencias Cartográficas al desarrollo de la técnica en esta importantísima materia.

En este sentido tanto las Conferencias Regionales de Naciones Unidas, como las auspiciadas por el Instituto Panamericano de Geografía e

54. HODGSON. Ocean Development. *Ob. cit.*, pp. 369-372.

55. El Tratado de Tlatelolco de 14-2-1967 que prohíbe las armas nucleares en América Latina utilizó la carta Mercator y líneas loxodrómicas (Art. 4-p2).

56. Decisión del 14 de marzo de 1978, N° 34.

57. Para obtener la distancia es necesario multiplicar cada pulgada (numerador), por el número indicado en el denominador. Cada pulgada, en consecuencia, representará, por ejemplo, 20.000 pulgadas.

Historia han contribuido en forma destacada al desarrollo y la difusión de los conocimientos en la materia.

La III Conferencia Cartográfica Regional de Naciones Unidas para América emitió importantes Resoluciones contentivas de recomendaciones concretas sobre:⁵⁸

- a) educación y formación de trabajadores en materia de levantamientos y cartografía.
- b) Cooperación bilateral y multilateral en la esfera de la formación y la enseñanza entre los Institutos de los países desarrollados y las organizaciones regionales correspondientes.
- c) Necesidad de intensificar investigaciones relativas a la aplicación de sistemas inerciales.
- d) Aplicación de técnicas de teleobservación (fotografía aérea, imágenes recibidas y teleobservación automática).
- e) Levantamientos y mapas catastrales.
- f) Cartografía automatizada, cartografía temática, cartografía censal, cartografía aeronáutica, atlas, aprovechamiento de las imágenes espaciales para la cartografía náutica.

En este orden de ideas se hace necesario el desarrollo de la hidrografía como ciencia indispensable en sus tres aspectos: costero, marino y oceánico para describir el carácter y la configuración exactos de los fondos marinos y oceánicos, su relación con la masa terrestre y las características y dinámicas del mar.

Es conveniente señalar, no obstante, que en lindografía, contrariamente a los levantamientos topográficos, no puede considerarse que "ningún levantamiento ha sido cabal en la obtención de una imagen completa de los fondos marinos y oceánicos".⁵⁹

V. LOS PRINCIPIOS Y MÉTODOS DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA

La discusión y el análisis de los métodos y principios aplicables a la delimitación marítima se han venido planteando desde el inicio mismo

58. Naciones Unidas. Segunda Conferencia Cartográfica Regional de las Naciones Unidas para América, México, 3-14 sept. 1979, pp. 20 y sig.

59. Segunda Conferencia Cartográfica Regional de las Naciones Unidas para América. *Ob. cit.*, p. 72.

de la consagración de los principios relativos al proceso de delimitación. Al efecto, es conveniente destacar *el carácter relativamente reciente de las actividades de delimitación marítima*.⁶⁰

a) El Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas en el Golfo de Paria, entre Venezuela y Gran Bretaña del 26 de febrero de 1942, es considerado como "la primera delimitación de extensión considerable para determinar los límites de la Plataforma Continental".

En ese Tratado las partes utilizaron como método de delimitación, una *línea convencional*⁶¹ producto de la incidencia del conjunto de factores geográficos y geológicos involucrados en el área delimitada.

b) La famosa Proclama del Presidente Truman en 1945, inicia la marcada tendencia hacia la aplicación de *principios equitativos*, al precisar que en caso necesario "la línea de delimitación será determinada por los Estados Unidos y el Estado interesado mediante la aplicación de *principios equitativos*. En el mismo sentido se pronunciaron el artículo 2 del proyecto de Ley Iranio de 1949 relativo a los recursos submarinos del Golfo Pérsico, la declaración del Reino de Arabia Saudita aplicables a esa misma área geográfica del 29 de mayo de 1949, la proclama del Sultán de Bahrein, del Cheik de Qatar, del Cheik de Kuwait, del soberano de Abu Dhabi, del soberano de Ras-al-kainak, del soberano de Umm-al Qaiwain y del soberano de Ajman.⁶² También la declaración del Parlamento de Nicaragua del 28 de mayo de 1949, se pronuncia por el establecimiento de líneas de delimitación "sobre la base de la equidad".⁶³

Debido a la carencia de suficientes precedentes, *la Comisión de Derecho Internacional*, se vio obligada a acudir al asesoramiento de un reconocido "*grupo de expertos*", a fin de determinar los métodos y procedimientos entre Estados enfrentados o adyacentes. Las respuestas del

60. HODGSON y R. SMITH. Boundary issues created by extended national maritime Jurisdiction, *The Geographical Review*.

61. Véase CIJ. Pleadings NSCSC, 1968, i, p. 31.

62. De fechas 5 de junio, 8 de junio, 12 de junio, 10 de junio, 14 de junio, 16 de junio, 17 de junio y 20 de junio de 1949 y 20 de julio de 1949 según Jack Lang "le plateau continental de la Mer du Nord L. G. du D. et J. París 1970, pp. 130 y sig.

63. Artículo 2° citado por F. Durante "la Plataforma Litoral nel Dir. Int. Milán 1955, p. 251.

grupo de expertos a las interrogantes del Relator François identificaron diferentes soluciones de acuerdo a las diferentes situaciones geográficas: ⁶⁴

a) En relación con los Estados con costas opuestas o enfrentadas un límite internacional entre Estados cuyas costas son opuestas a una distancia menor de 2 T millas debe, como regla general ser la línea media, cada punto de la cual es equidistante de las líneas de base del Estado respectivo. Salvo acuerdo en contrario de los Estados adyacentes, todas las islas deben ser tomadas en consideración al trazar la línea media. Igualmente, las rocas y *bajos*,⁶⁵ dentro de las T millas de un solo Estado deben ser tomadas en cuenta, pero no así las elevaciones similares de soberanía no determinada, que están dentro de la T millas de ambos Estados, las cuales deben ser ignoradas al trazar la línea media. Puede ocurrir, no obstante, que por razones especiales, como por ejemplo navegación o derechos pesqueros. “En ciertos casos señaló la Comisión, este método no permitía lograr una solución equitativa, la cual deberá, entonces, encontrarse a través de negociaciones”.⁶⁶ Puede desviarse el límite de la línea media. La línea debe ser trazada en Cartas de la mayor escala disponible especialmente si cualquier parte del cuerpo de agua es angosto y relativamente tortuoso”.

b) En cuanto a las líneas limítrofes *adyacentes*:

1.— Después de una amplia discusión de los diferentes métodos el Comité decidió que el límite del *mar territorial*, de no haber sido fijado de otra manera debe ser trazado de acuerdo al principio de equidistancia de las respectivas costas.

2.— En algunos casos (a number of cases) este método puede no conducir a una *solución equitativa*, la cual debe lograrla mediante negociaciones.

Esta observación fue destacada por la Corte Internacional de Justicia, en el caso del Mar del Norte.⁶⁷

3.— El Comité no logró pronunciarse en relación al procedimiento aplicable a delimitaciones de plataforma continental debido a lo cual

64. Un. Doc. A/Conf. 4/61 Add 1. annex, pp. 6-7.

65. Drying rocks and Shoals.

66. I.C.J. Report, 1969, p. 34.

67. I.C.J. Report, 1969, p. 34.

se limitó a “considerar importante encontrar una fórmula para trazar los límites internacionales en el mar territorial de Estados, que pudiere igualmente ser usada para la delimitación de las plataformas continentales de Estados bordeando la misma plataforma continental”.

4.— La Comisión de Derecho Internacional adoptó criterios variables en los informes a la Asamblea General.

En su Informe de 1951, la Comisión acogió *el acuerdo entre las partes*, como el procedimiento wundamental para la solución de controversias, entre Estados adyacentes, al señalar:

“Dos o más Estados cuyos territorios la misma Plataforma Continental es *contigua*, deberá establecer el límite en el área de Plataforma Continental mediante acuerdo. A falta de acuerdo, las partes están en la obligación de fijar límites mediante arbitraje”.⁶⁸

La Comisión si bien aceptó en este primer enfoque, perdió un tanto el objetivo al agregar en su comentario que “se trataba de un arbitraje *ex aequo et bono*”.⁶⁹

En relación a los Estados con costas enfrentadas, en cambio, se pronunció por la línea media, en los siguientes términos, “cuando los territorios de dos Estados están separados por un brazo de agua, el límite entre sus plataformas continentales deberá, generalmente, coincidir con alguna línea media entre las dos costas”.

5.— Los debates de la Comisión en 1956 condujeron a destacar, al lado del método de la equidistancia (a) “la oportunidad de resolver sus diferencias *mediante acuerdo*”, así como (b) “contemplar los casos en que la aplicación de la regla normal pueda conducir a una manifiesta injusticia”.

Es importante señalar que Mr. Spiropoulos propuso reemplazar la expresión “*como una regla general*” por la fórmula “a menos que otra línea limítrofes se justifique por la existencia de circunstancias especiales”.⁷⁰

68. Yearbook of the ILC (1951) 11, p. 143.

69. Según L. D. M. NELSON. “The Commission went as far as to make the suggestion. Equity and the delimitation of maritime boundaries”. *Ob. cit.*, p. 202.

70. Yearbook 1951, *ob. cit.*, pp. 143 y sig.

Es curioso señalar que este cambio fue calificado por Mr. Spiropoulos como un punto de simple redacción”, cuando es evidente su incidencia desde el punto de vista sustantivo.

6.— En el *Informe final de la Comisión* (1956) se acentuó el comentario de que “los casos de circunstancias especiales pueden ocurrir con bastante frecuencia por lo que la regla adoptada es suficientemente elástica”.

De acuerdo al comentario de Sir Gerald Fitzmaurice,⁷¹ “las *circunstancias especiales* deben ser la regla, más que la excepción, debido a la dificultad técnica de aplicar una línea media exacta y la posibilidad de que esa aplicación puede estar abierta a la objeción de que la configuración geográfica de costa la hace inequitativa, debido por ejemplo, a que la línea de baja marea, que constituye la línea de base, puede variar con el tiempo por acesión. El punto debe señalarse en el comentario que los casos excepcionales pueden ocurrir con bastante frecuencia.⁷²

Como se ha señalado reiteradamente, no quedó nada claro en el papel que debía jugar el método de la equidistancia.

La Corte Internacional de Justicia, en el caso del Mar del Norte fue particularmente enfática al negar que el método de la equidistancia fuese incorporada al artículo 6 de la Convención sobre Plataforma Continental con el carácter de una regla jurídica obligatoria. Al efecto se expresó en los siguientes términos: “En concepto de la Corte, el principio de la equidistancia, tal y como figura en el artículo 6 de la Convención, fue propuesta por la Comisión con considerable duda, en cierto modo sobre una base experimental, a lo sumo de *lege ferenda* y de ninguna manera de *lege lata* o como una regla emergente de derecho internacional consuetudinario”.⁷³

Luego de un conjunto de consideraciones la Corte concluyó considerando que la Convención de Ginebra no incorporó o cristalizó ninguna regla preexistente o emergente de derecho consuetudinario de acuerdo con la cual la delimitación de áreas de plataforma continental

71. Citado por L. D. M. NELSON. *Ob. cit.*, p. 202.
360 th. meeting.

72. Yearbook of the ILC (1956) I, p. 152.

73. Sent. parágrafo 62.

entre Estados adyacentes debe, salvo que las Partes acuerden otra cosa, realizarse sobre la base de aplicar la equidistancia circunstancias especiales, Una forma fue desde luego incorporada en el artículo 6 de la Convención, pero como una regla puramente convencional".⁷⁴

VII. LOS MÉTODOS DE DELIMITACIÓN Y LAS PARTICULARIDADES GEOGRÁFICAS

1.—

a) Es una realidad incuestionable que la *variedad de situaciones geográficas* que caracterizan las delimitaciones entre costas enfrentadas o adyacentes ha aumentado su vigencia, con motivo de la creación de la Zona Económica Exclusiva, así como de la proyección de la Plataforma Continental hasta el borde exterior del margen continental.

b) Es *la geografía* el factor que representa el elemento determinante tanto en relación al método o combinación de métodos de delimitación a utilizar, como de los factores capaces de crear situaciones de inequidad.

c) Al propio tiempo es una realidad no discutida que *cada delimitación marítima es geográficamente única*.⁷⁵

Como lo ha demostrado Hodson "el término geográfico debe ser utilizado en su sentido básico, esto es, la forma de ubicación (locational arrangement) y la interrelación entre agua y tierra. Los factores a considerar, incluirán, por ejemplo, la configuración de la costa y las relaciones entre ellas, la extensión, presencia y ubicación de caracteres prominentes tales como cabos, bahías, islas, elevaciones que sobresalen en bajamar, escalas absolutas y relativas.⁷⁶ El propio concepto de *circunstancias especiales* está basado en la idea de factores de orden geográfico cuya especial configuración exige de una ponderación adecuada, orientada por principios equitativos.⁷⁷

74. Sent. párrafo 69.

75. R. HODGSON Y ROB. W. SMITH. Boundary issues created by extended National Maritime Jurisdiction. The Geographical Review. Washington, pp. 423-433.

76. HODGSON Y SMITH. Boundary issues, *ob. cit.*, p. 426.

77. En la Conf. de Ginebra de 1958 el Delegado de Venezuela se refirió a las *circunstancias especiales* como "aquellas que son frecuentemente impuestas por la geografía" U.N. Doc. A/Conf. 13/42 (1958).

Como lo ha destacado Sir Humphrey Waldock,, ex Presidente de la Corte Internacional de Justicia “la dificultad consiste en que el problema de delimitar la Plataforma Continental es capaz de variar de caso a caso como consecuencia de una casi infinita variedad de circunstancias geográficas”.⁷⁸

d) En todo caso el Juez está obligado a examinar todos los elementos geográficos involucrados, especialmente aquellos más destacados. La Corte Internacional de Justicia en el caso del Mar del Norte, así lo destacó en los siguientes términos: “es necesario examinar detalladamente la configuración geográfica de las líneas costeras de los países cuyas plataformas continentales deben ser delimitadas. Esta es una de las razones por las cuales la Corte no considera que, configuraciones suficientemente pronunciadas no pueden ser ignoradas, debido a que, como la tierra es la fuente legal del poder que puede un Estado ejercer sobre de las extensiones terrestres hacia el mar, debe ser esclarecido claramente cuáles caracteres constituyen realmente esas extensiones”.⁷⁹

Entre los factores a considerar la Corte estimó útil examinar la *geología* de la plataforma, “a fin de establecer si la dirección tomada por ciertas configuraciones geográficas pueden influenciar la delimitación debido a que, en ciertas áreas, ellas exteriorizan toda la noción de pertenencia de la plataforma continental del Estado cuyo territorio ellas realmente prolongan”.

e) Como lo ha señalado la doctrina,⁸⁰ el análisis de los factores geográficos ha llevado a la Jurisprudencia a analizar los casos desde ángulos *micro geográficos* y *macro geográficos*. Desde un punto de vista microgeográfico puede destacarse la incidencia de un factor geográfico específico como ocurrió con la concavidad de la Costa Alemana en el caso del Mar del Norte. En este sentido, la Jurisprudencia ha destacado diferencias fundamentales entre los casos de *costas enfrentadas* y los casos de *costas adyacentes*.⁸¹

78. The Int. Court and the law of the Sea. Cornellis Van Voilenhoven Foundation 1979. La Haya, p. 13.

79. I.C.J. 1969. Parág. 96.

80. E. D. BROWN. The Anglo-French CS. Case. St. Diego Law Review, Vol. 16, 1979, p. 523.

81. Véase por ejemplo en Hodgson Boundary issues. *Ob. cit.*, p. 424.

Al propio tiempo, se ha utilizado el enfoque macro geográfico al aplicar, por ejemplo, el *criterio de proporcionalidad* entre las áreas costeras que condujo a la Corte a considerar la existencia de una cuasi-igualdad entre las áreas costeras de Alemania, los Países Bajos, y Dinamarca.⁸² La cuestión se plantea dramáticamente cuando si bien se hace necesario examinar y considerar toda un área geográfica global para poder determinar con precisión los derechos de las partes, al propio tiempo, el carácter vinculante de la sentencia se limita a las partes litigantes. En este sentido la Corte Arbitral fue clara y enfática al establecer:

“es escasamente necesario decir que la Decisión Arbitral será vinculante solamente entre las Partes en el presente arbitraje y no obligará ni creará ningún derecho u obligación para terceros Estados y en particular para la República Irlandesa para quien la Decisión será *res inter alios acta*”.⁸³

f) No menos importante ha sido la *completa libertad* reconocida a la Corte en la apreciación de las circunstancias geográficas y similares relevantes para la determinación de los límites de la plataforma continental.⁸⁴ En ese sentido la Corte Internacional de Justicia en el caso del Mar del Norte enfatizó que “no existe límite legal alguno para las consideraciones que puedan ser tomadas en cuenta por los Estados a fin de asegurarse de que aplican procedimientos equitativos”.⁸⁵

Esta sentencia, considerada un tanto peligrosa por alguna doctrina⁸⁶ fue interpretada por el Tribunal Arbitral en el caso de las Islas del Canal.

g) Al propio tiempo es conveniente recordar que son, precisamente las configuraciones geográficas excepcionales las que constituyen la principal categoría de las circunstancias especiales. Con sobrada razón el Delegado Venezolano a la Conferencia de Ginebra de 1958 se refirió a las circunstancias especiales como “aquellas frecuentemente impuestas por la geografía”.⁸⁷

82. I.C.J. 1969, parágrafo 54.

83. Decisión parágrafo 28.

84. Decisión parágrafo 69.

85. I.C.J. 1969, parágrafo 93.

86. E. D. BROWN. *Ob. cit.* San Diego Law Review, p. 507.

87. UN Doc. A/Conf. 13/42 (1958).

2.—

Como una consecuencia necesaria de esa variedad de situaciones geográficas deriva:

a) La necesidad de un *máximo de flexibilidad* en la escogencia de los métodos de delimitación aplicables. Con bastante frecuencia es necesario utilizar varios métodos de delimitación debido a la variedad de situaciones geográficas a definir. En el caso de la delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y los Países Bajos se utilizaron bajo la orientación general de los principios equitativos, los meridianos y paralelos, equidistancia, efecto pleno, efecto parcial, etc.

b) En todo caso, no existe ningún método de delimitación que pueda ser aplicado automática y necesariamente a todas las configuraciones geográficas existentes. Va a ser, precisamente, esa variedad de situaciones geográficas, el factor determinante del método o métodos a utilizar.

c) Como consecuencia de las anteriores consideraciones es incuestionable que la escogencia del método de delimitación dependerá, en todo caso, de la evaluación del conjunto de circunstancias geográficas, geológicas, facilidades de navegación, etc. que caracterizan el área o las áreas a delimitar. Es pues, una determinación *a posteriori*, que se produce como un resultado de la evaluación del conjunto de factores y no como un criterio pre-establecido que debe imponerse de cualquier manera a las partes involucradas.

Por eso la Corte Arbitral en el caso de las Islas del Canal afirmó claramente:

“Como ya lo destacó esta Corte Arbitral en los párrafos 81-94, la aplicabilidad de la equidistancia o de cualquier otro método a fin de efectuar una delimitación equitativa en un caso determinado, es siempre una función o reflejo de las circunstancias geográficas y similares del caso particular”.

Como lo ha señalado acertadamente Hodgson “las numerosas controversias marítimas existentes pueden exigir métodos particulares para resolver circunstancias objetivamente especiales o relevantes. Declarar esta posición no significa que los viejos métodos deben ser o serán abandonados. Muchos límites indefinidos pueden ser resueltos por la equidistancia por no existir circunstancias especiales en el área. En otras

situaciones donde sea necesaria mayor simplicidad, pueden ser utilizados los paralelos y meridianos, este último utilizado por la práctica de los Estados en la parte Sur-Oeste de Sur América”.⁸⁸

La aplicación de principios equitativos y la utilización de uno o varios métodos de delimitación

Como hemos anotado con anterioridad, desde la formulación de la tesis de la Plataforma Continental la aplicación de *principios equitativos* ha sido el instrumento fundamental para el logro de una delimitación. Por otra parte, ha quedado suficientemente claro que la referencia a “*circunstancias especiales*” utilizada por el artículo 6 de la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental tuvo por finalidad incorporar al texto consideraciones de equidad.

Así se desprende de los Comentarios realizados por Sir G. Fitzmaurice⁸⁹ en la Comisión de Derecho Internacional al destacar que:

“las circunstancias especiales podrían ser la regla antes que la excepción, debido a la dificultad técnica en aplicar una línea media exacta y a la posibilidad de que esa aplicación pueda ser objetada debido a la configuración geográfica y la Corte haga su aplicación inequitativa, debido, por ejemplo, al carácter cambiante de la línea de baja marea que constituye la línea de base”.

Pero ha sido la Jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y de los Tribunales Arbitrales, los que han definido en forma clara e inequívoca *el papel que corresponde a la equidad en la solución de los problemas limítrofes*.

Papel relevante en esa tarea de identificación y esclarecimiento le correspondió a la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte. En efecto, el citado fallo identificó en orden sucesivo las diferentes fases del procedimiento de solución de controversias. En ese sentido, estableció el siguiente orden:

88. Boundary issues, *ob. cit.*, p. 429.

89. 1956. Reunión N° 360 Yearbook of ILC. (1956), p. 152.

a) Las partes están en la obligación de celebrar negociaciones destinadas a lograr un acuerdo. No basta con realizar un proceso formal de negociaciones, es necesario que esas negociaciones evidencien la voluntad de lograr un acuerdo.

b) Las partes están en la obligación de *actuar* de manera tal que en el caso particular, y tomando en consideración todas las circunstancias, se apliquen *principios equitativos*.

A tal efecto podría aplicarse la equidistancia, pero otros métodos existen y pueden ser utilizados, separadamente o en combinación, de acuerdo a las áreas involucradas;

c) Por las razones expresadas en los parágrafos 43 y 44 la plataforma continental de cualquier Estado debe ser la prolongación natural de su territorio y no debe abarcar lo que constituye la prolongación natural del territorio de otro Estado.

La Corte, no obstante, profundizó en la identificación del papel a juzgar por la *equidad*.

1) Los principios equitativos, en materia de delimitación de la Plataforma Continental, son esencialmente, una regla de *derecho consuetudinario*.⁹⁰

2) No se trata de aplicar los principios de una Justicia en sentido abstracto, ni tampoco de dotar al Juez de la capacidad para decidir, *ex aequo et bono*.⁹¹ Se trata, en efecto, de recurrir a consideraciones equitativas ubicadas no fuera de las reglas jurídicas, pero dentro de ellas.⁹²

3) No se trata, en todo caso el distribuir en *porciones justas y equitativas* las áreas a delimitar como lo sostuvo la República Federal Alemana, aun cuando en algunos casos los resultados puedan ser comparables o aun idénticos, sino en delimitar el área en consideración.

4) Al propio tiempo, la equidad no necesariamente implica igualdad, por lo que no se trata de rectificar ciertas *desigualdades naturales*.⁹³ En consecuencia, un Estado con un área costera pequeña no puede pretender la misma área de plataforma continental que un Estado con un

90. ICJ 1969, p. 47.

91. ICJ 1969. pp. 46 y sig.

92. ICJ Decisión. Parágrafo 24>.

93. ICJ Decisión. Parágrafo 50.

área costera grande. La tarea del Juez no consiste, por consiguiente, en rehacer la naturaleza sino en aplicar equitativamente sus propios datos.

5) Los factores que la Corte indicó para ser tomados en consideración a fin de lograr una delimitación equitativa, son:

- a) Factores geográficos,
- b) Factores geológicos,
- c) El principio de unidad de yacimiento,

d) La idea de un grado de proporcionalidad entre el área de plataforma continental perteneciente a un Estado y la extensión de su costa. En la Sentencia Arbitral de las Islas del Canal (Francia vs. Inglaterra) el Tribunal consideró que la proporcionalidad no es un principio de derecho consuetudinario, ni un criterio de aplicación general.

“La *Proporcionalidad*, argumentó, no es en sí misma una fuente de titularidad de la plataforma continental, sino un criterio de evaluación de ciertas situaciones geográficas”.⁹⁴

La doctrina ha sido también consistente en afirmar que “cualquier método adoptado para la delimitación de límites marítimos debe tener el máximo de flexibilidad de manera de ajustarse a la gran diversidad de situaciones geográficas”.⁹⁵

La influencia de los Textos de negociación de la UNCLOS III

Es necesario dejar constancia que los diferentes textos de negociación de la III Conferencia de ONU sobre Derecho del Mar han tenido una señalada influencia tanto en la orientación de las numerosas legislaciones unilaterales promulgadas a nivel mundial, como factor revelador de orientación del Derecho Internacional Marítimo. En efecto, la Corte en el caso de la Jurisdicción Pesquera (Gran Bretaña vs. Islandia) fue muy clara al negar la posibilidad de decidir sub especie *lege ferenda* o anticipar el derecho antes de su promulgación por el legislador.⁹⁶ En este

94. Sentencia, p. 46.

95. Véase por ejemplo HUDSON. *Yearbook* (1951), p. 287 y FITZMAURICE. *Yearbook* 1956, p. 152.

96. Sent. ICJ, 1974, parágrafo 53.

sentido no hay lugar a dudas que si bien el texto tiene el status de un Proyecto oficial de Convención sobre Derecho del Mar (Sesión de Ginebra 23 de agosto al 4 de septiembre de 1981), no había sido adoptado formalmente por la Conferencia. En todo caso, los nuevos artículos 74 y 83 incorporados a la Convención, reconocen:

- 1) El *acuerdo entre las partes* como el procedimiento fundamental de solución de controversias;
- 2) El cual debe ser efectuado de conformidad con el derecho internacional tal y como aparece expresado en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia; y
- 3) A fin de lograr una *solución equitativa*.

La característica esencial de la fórmula radica en la eliminación de toda referencia al método de la equidistancia, lo que reduce el citado método al mismo nivel de los otros métodos, esto es meridianos, paralelos, prolongación de la frontera terrestre, etc.

En cuanto a la *práctica de los Estados*, esa tendencia hacia las soluciones equitativas, y en todo caso, hacia criterios distintos al método de la equidistancia aparece confirmada por Hodgson y Robert Smith quienes detectaron, como consecuencia de diversos resultados y de la delimitación en Norte y Sur América y Africa, "una fuerte inclinación en delimitaciones de plataformas adyacentes a aplicar principios distintos a una equidistancia verdadera o simplificada".⁹⁷ Entre costas opuestas, el concepto de equidistancia parece prevalecer y aun dominar. En todo caso, tampoco en esta última hipótesis aparece como un criterio único, aplicable en todas las circunstancias.

97. Boundaries of the Economic Zone. Law of the Sea: Conference Outcomes and problems of implementation.
Miles and Gamble-Ballinger Publishing. Massachusetts. USA, 1977, p. 192.

CAPITULO IV
LAS AREAS MARINAS Y SUBMARINAS
AL NORTE DE VENEZUELA

I. AREAS A DELIMITAR AL NORTE DE VENEZUELA

Como consecuencia de la aplicación de las nuevas áreas marítimas¹ al sector norte de Venezuela, se hace necesario determinar los límites marítimos con los siguientes países (de Oeste a Este):

1. Colombia
2. República Dominicana
3. Reino de los Países Bajos (Antillas Neerlandesas)
4. Estados Unidos (Puerto Rico y Sta. Cruz)
5. Cristófer, Nevis, Monserrat
6. Francia (Martinica - Guadalupe)
7. Dominica
8. Sta. Lucía
9. San Vicente
10. Granada
11. Trinidad
12. Guyana

La unión de los puntos que representan las diferentes áreas a delimitar conforman una aproximación técnica de la línea media del Caribe. Su ubicación representa un trazado teórico de lo que pudiera ocurrir según los métodos de delimitación utilizados, y si los puntos de base considerados coinciden con los que han servido de base a tal ensayo.

1. Especialmente la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.

En todo caso es necesario tener en cuenta que entre la cadena de islas venezolanas y Puerto Rico, St. Croix, etc., es de 360 mn, por lo que no es posible aplicar las 200 mn de Zona Económica Exclusiva, en su totalidad. La línea sinuosa se proyecta en sentido Oeste-Este² desde el punto de triple equidistancia, Pto. Gallinas-Alta Velo (República Dominicana)-Monje del Norte, hasta el punto de triple equidistancia, Isla Caja de Muertos (al sur de Puerto Rico)-Isla El Ave-Cayo Francés (El Roque). Desde este punto transcurren unos 100 km hasta el punto El Ave-St. Vicente-Los Hermanos, para luego inclinarse en sentido NEE por 250 km hasta el punto Sta. Cruz-Saba-El Ave. De ese punto adopta forma de arco con orientación sur. La máxima distancia entre la línea señalada y la cadena de islas que conforman el antepuerto venezolano² es de 330 km (180 mn), en tanto que la máxima distancia de la masa continental es de 470 km (250 mn). Con inclusión del efecto de la Isla de Aves, el área encerrada por las líneas descritas entre Aruba-Los Monjes, la línea del Caribe y la costa firme es de 390.000 km².

Ahora bien, en 1978 se suscribieron tres tratados de importancia trascendente para Venezuela, 36 años después del famoso tratado del Golfo de Paira ((1942). Esos tratados fueron: 1) la delimitación de áreas marinas y submarinas con los Estados Unidos de América (28 marzo 1978); 2) con el Reino de los Países Bajos (Antillas Neerlandesas) (31 marzo 1978); y 3) con la República Dominicana (3 marzo 1979). Los tratados abarcan una extensa zona ubicada al Norte de Venezuela, que le permite definir sus áreas marinas y submarinas aproximadamente en un 70% del área total a delimitar. Las áreas involucradas son las siguientes:

A. *El área delimitada con los Países Bajos* corresponde a dos sectores geográficos 1) sector geográfico ubicado entre las islas neerlandesas de Aruba, Curacao y Bonaire (con frecuencia denominadas A, B, C) o islas de Sotavento enfrentadas a la costa venezolana de los Estados Falcón y Carabobo; el Archipiélago de los Monjes y el Golfo de Venezuela por el Oeste y el Archipiélago de Aves por el Este. 2) Otro sector geográfico corresponde a las áreas marinas y submarinas existentes entre nuestra Isla de Aves, ubicada a 500 kilómetros al Norte de la Isla de Margarita y las islas neerlandesas de Saba, San Eustaquio y San Martín.

2. El efecto de Isla de Aves sobre las áreas marítimas es de 75.000 km².

B. *Con los Estados Unidos de América* la delimitación abarcó las áreas comprendidas entre la cadena de islas que forman el anteportal geográfico venezolano, a saber el Archipiélago de Aves, La Orchila, Los Roques, y la Isla de Aves (500 km al Norte de Margarita) y las islas de Puerto Rico y Sta. Cruz (Saint Croix).

C. *Con la República Dominicana* la delimitación de las áreas comprendidas entre el Golfo de Venezuela, el Archipiélago de Los Monjes y la República Dominicana.

II. LAS PARTICULARIDADES GEOGRÁFICAS

Es necesario examinar detalladamente todo el conjunto de particularidades geográficas involucradas a fin de tomarlas en cuenta en el proceso de búsqueda de soluciones y poder realizar una evaluación equitativa de todas *las circunstancias pertinentes*. Esas particularidades geográficas son, en líneas generales, las siguientes:

1. *Fachada marítima venezolana*

Frente al mar Caribe, la fachada marítima venezolana alcanza 2.718 km, en tanto que su frente marítimo al Atlántico es de 1.006 km, más 280 km de la Zona en reclamación. No obstante, es conveniente destacar que, a corta distancia de la masa continental venezolana se encuentra la cadena de islas que conforman lo que ha sido denominado la fachada insular venezolana.³

III. EL GOLFO DE VENEZUELA

En el límite del territorio venezolano, con la vecina República de Colombia, se encuentra el *Golfo de Venezuela*. El Golfo divide las Penínsulas de Paraguaná y de La Goajira, tiene una superficie de 27.000 km², y es la única vía de comunicación del Lago de Maracaibo hacia el exterior. La entrada del Golfo, entre Punta Macolla y Punta Espada (territorio colombiano) alcanza alrededor de 105 km. A la entrada del

3. I. MORALES PAÚL. "Venezuela: The Country in the Caribbean", en "The Changing Law of the Sea", Sijthoff. Leyden, 1974, p. 123.

Golfo de Venezuela se encuentran los siete Islotes de los Monjes, pertenecientes a Venezuela, los cuales tienen derecho a su mar territorial y plataforma continental, de acuerdo a lo estipulado por las Convenciones de Ginebra de 1958.

1. *Origen histórico*

El nombre de nuestro país "Venezuela", tuvo su origen histórico en el propio *Golfo de Venezuela*. "En agosto de 1499 una insignificante aldea indígena del Golfo de Maracaibo evoca a los descubridores, entre los cuales se encontraba un florentino eminente como Américo Vesputio, la imagen de la ciudad de Venezia. Desde el primer momento, el nombre asignado a la población se identificó con el Golfo mismo: Golfo de Venezuela" (Angel Rosenblat).⁴

2. *Continuidad en la denominación*

El Golfo de *Venezuela* conserva ese nombre en toda su extensión, hasta su desembocadura en el mar. Circunstancia similar influyó en el reconocimiento de la bahía de Delaware, como perteneciente a Estados Unidos.⁵

3. *Penetración, territorio circundante y control sobre las costas*

El Golfo de Venezuela está circundado por territorio venezolano en una extensión de más de 349 km de costa, de los Distritos Páez y Mara del Estado Zulia y por los Distritos Mauroa, Cuchivacoa, Democracia, Miranda y Falcón, del Estado Falcón, lo que representa más del 94% de las costas que lo circundan. Desde Castillete (punto final de la frontera) hasta Punta Espada hay aproximadamente 36 km. El Golfo *penetra* profundamente en territorio terrestre venezolano hasta la Barra de Maracaibo, entrada del Lago de Maracaibo.

4. El nombre de Venezuela. Instituto de Filología Andrés Bello. U.C.V., Caracas, 1956. Citado por L. MARRERO, *Venezuela y sus Recursos*. Edit. Mediterráneo, Madrid 1963, p. 16.

5. "Que, a esta distancia del mar, se ensancha y recibe el nombre de bahía de Delaware, nombre que conserva hasta su boca", Memoria preparada por la Sec. de Naciones Unidas. Doc. A (Conf. 13/1. Vol. 1, Ginebra 1958), p. 5.

4. *Única vía de navegación*

El Golfo de Venezuela es el paso obligatorio de entrada y salida para el Lago de Maracaibo, es su única vía de navegación, por el cual transitan diariamente los enormes supertanqueros petroleros que abastecen los mercados internacionales con petróleo venezolano.

5. El Golfo de Venezuela no sirve de vía de navegación a *ninguna otra nación extranjera*, en el sentido señalado en el punto anterior.

6. El Golfo de Venezuela, si bien es de importancia vital para el transporte marítimo de Venezuela, vía de entrada y salida del Lago de Maracaibo, no afectando, en consecuencia ninguna vía de navegación internacional.

7. *Configuración geográfica y defensa de su soberanía y control*

La configuración del Golfo y su situación estratégica, permiten a Venezuela, desde la propia contienda Independentista, *defender su soberanía y control*. El 8 de mayo de 1823 la escuadra republicana, comandada por el Vicealmirante José Padilla, forzó la Barra de Maracaibo para entrar al Lago de Maracaibo y derrotar a la escuadra realista, el 24 de julio de 1823, paso decisivo en la consolidación de la Independencia de Venezuela.

8. *El Golfo por su configuración y dimensiones: parte integrante del territorio venezolano*

La configuración y dimensiones del Golfo lo hacen parte integrante del territorio venezolano, porción vital para su existencia político-económica.

9. *Importancia económica vital*

a) El Golfo de Venezuela es el más grande de los golfos venezolanos (27.000 km²) y de gran importancia económica. La cuenca petrolífera del Golfo es considerada como la más importante de las llamadas "áreas nuevas",⁶ tiene una superficie de 20.000 km².

6. ANÍBAL R. MARTÍNEZ. *Recursos de Hidrocarburos de Venezuela*. Edreca Editores, Caracas 1972.

b) Por otra parte, de los 286 millones de metros cúbicos de petróleo que, por vía de ejemplo, se produjeron en 1962, el Zulia aportó 140 millones, de los cuales la mayor parte provino de la zona norte y noreste del Lago de Maracaibo. La Zona de Maracaibo tiene una capacidad de refinación de 4.300.000 m³ año.⁷

c) Los recursos pesqueros del Golfo de Venezuela se reputan como muy abundantes, debido a su ubicación en el trayecto de la corriente ecuatorial del sur, que bordea la costa venezolana.

10. *Control legislativo y jurisdiccional*

a) Por Decreto de 29 de marzo de 1825 se concedió a Jorge Suckley, el privilegio exclusivo para el establecimiento de buques de vapor en él, en el Lago de Maracaibo, río Zulia y los que desaguaban en él, por el término de veintiún años.⁸

b) El 1º de marzo de 1853 se concedió por decreto privilegio a Franklin G. Gillet para la navegación por vapor del Lago de Maracaibo y sus tributarios.

c) El 6 de junio de 1874 se aprueba por decreto, el contrato celebrado para establecer, de un modo permanente, la navegación por vapor en el Lago de Maracaibo.

d) Resolución de 2 de noviembre de 1885 fijando tarifa de fletes a los vapores de la empresa del señor Adolfo Palacios, que navegan del Puerto de Maracaibo al de Villamizar (Colombia) y viceversa.

e) Resolución del 25 de diciembre de 1910 que aprueba la tarifa de fletes y pasajes que para la navegación del Lago de Maracaibo, ha presentado la Compañía Anónima de Navegación Fluvial y Costanera de Venezuela.

f) En 1926 el Gobierno venezolano autoriza al Gobierno de Estados Unidos para que el barco de guerra "Niágara" realice estudios durante tres años en el Golfo de Venezuela.⁹

7. Posibilidad de Integración de las zonas fronterizas colombo-venezolanas. B.I.D. Washington, 1964, pp. 54 y 61.

8. Bases para un estudio sobre el régimen legal de las aguas en Venezuela. Coplanarh. Publicación N° 11, Caracas, septiembre 1969.

9. G. PANTIN. "Castilletes: un pueblo al que mató la diplomacia", El Nacional. 14 diciembre 1972, citado por K. NWEIKED, "La delimitación marítima al Noroeste del Golfo de Venezuela", INTEC Mar. Univ. Simón Bolívar, 1975, p. 49.

g) El 15 de septiembre de 1939 se dicta el decreto sobre aguas territoriales venezolanas realizado con motivo del carácter neutral de Venezuela, fijando líneas de base rectas a través de la apertura en las bahías y golfos sujetos a la exclusiva jurisdicción de la República.

h) El Decreto N° 214 del 29 de julio de 1951 que determina la Jurisdicción de las Capitanías de Puerto de la República. De acuerdo al artículo 1º, la Capitanía de Puerto de Maracaibo, extiende su Jurisdicción sobre el Golfo de Venezuela.

i) El Decreto N° 627 del 15 de noviembre de 1957 reglamenta la zona de Pilotaje N° 1 de Maracaibo, que se inicia, precisamente, en el Golfo de Venezuela, en su límite exterior. Este reglamento establece y delimita los canales navegables de toda la Zona de Pilotaje cuyo límite exterior, repetimos, es el borde exterior del Golfo de Venezuela (G. O. N° 25.514 del 15/11/57).

j) El Decreto N° 24 del 20 de agosto de 1964 (G. O. N° 27.527 del 27/8/64) establece, para fines de seguridad, los canales de navegación de la Jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Maracaibo. El Canal de Maracaibo (canal dragado), por ejemplo, comienza en el paralelo 11°, 12' 23" M (posición aproximada de las boyas B-1 y B-2, en el *Golfo de Venezuela*).

11. *Actitud de otros Estados*

a) En el tratado entre Venezuela y Nueva Granada de 23 de julio de 1842, nuestro país convino en extender la libertad e igualdad de derechos de navegación (de los ríos comunes) "a los buques granadinos que navegan en las aguas del Lago de Maracaibo *en toda su extensión hasta la costa del mar*" (Art. 15). "Por consiguiente", afirma el internacionalista Dr. Tito Gutiérrez Alfaro,¹⁰ "el Golfo quedó comprendido dentro de aquella calificación y estipulación la que constituyó, aceptada por la Nueva Granada, un solemne reconocimiento por parte de ésta de la exclusiva soberanía de Venezuela sobre las aguas interiores que formaban ese 'Golfo histórico', conocido con el nombre de Golfo de Venezuela".

10. "El Golfo de Venezuela Mar Territorial y Plataforma Continental". Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, N°s. 48-49, Caracas, 1972. p. 277.

b) Colombia reconoció la absoluta soberanía venezolana sobre el *Golfo de Venezuela*, en el Proyecto de Tratado de 14 de diciembre de 1833, según el cual “la línea limítrofe entre las dos repúblicas comenzará en el *Cabo Chichivacoa en costa del Atlántico*”.

Esta solución daba a Venezuela el control total del Golfo. Fue aprobada por el Congreso colombiano y rechazada por el venezolano.

c) En 1952, las empresas petroleras alegaron ante la Capitanía del Puerto de Maracaibo, que el Lago de Maracaibo tenía el carácter de “aguas interiores” por lo que no era aplicable el artículo 113 de la Ley de Navegación, que impone el requisito de un permiso previo.¹¹

d) En 1874 el representante colombiano Maurillo Toro propuso como punto inicial la ensenada de Bahía Honda, reconociendo así a Venezuela el control del Golfo.

En 1894 el Tratado Unda-Suárez establece el lindero en La Goajira, a partir de Punta Espada, reconociendo a Venezuela *completo control sobre el Golfo de Venezuela*.

e) En 1896 el Tratado Silva-Holguín reprodujo la línea del tratado Unda-Suárez.

f) En 1905 el Convenio López Baralt-Díaz Granados fija la línea partiendo de *Punta Espada*.

g) En 1905 el Comisionado de Colombia, señor Restrepo, en memorándum de 17 de septiembre de 1907 acepta la proposición venezolana, a partir de la Península Goajira entre los dos países, dando a Venezuela el completo control del Golfo de Maracaibo (como también se ha llamado al Golfo de Venezuela).

h) A la entrada del Golfo de Venezuela, se encuentra el Archipiélago de los Monjes, perteneciente a Venezuela, ubicado en área pesquera. En varias oportunidades ha sido objeto de la explotación económica del guano.

En nota de 22 de noviembre de 1952 el Canciller colombiano, Dr. Juan Uribe Holguín, dirigida al Embajador venezolano, Dr. Luis Gerónimo Pietri, expone a nombre del Gobierno de Colombia “Con

11. Citado por T. GUTIÉRREZ ALFARO. *Ob. cit.*, p. 277.

base en los antecedentes mencionados, el Gobierno colombiano declara que no objeta la soberanía de los Estados Unidos de Venezuela sobre el Archipiélago de los Monjes y que, en consecuencia, no se opone ni tiene reclamación alguna que formular al respecto al ejercicio de la misma o a cualquier acto de dominio por parte de este país sobre el Archipiélago en referencia”.

IV. LA FACHADA INSULAR VENEZOLANA

La fachada insular venezolana está ubicada en forma paralela a nuestra costa continental. Se ha distinguido entre una cadena de islas cercana a la costa, a una distancia aproximada de 30 km, con estructura similar a la masa continental venezolana. Esa cadena de islas del arco interior del Caribe está integrada por las islas siguientes: Archipiélago Los Monjes, Islas La Tortuga, Archipiélago Los Frailes, Isla Sola, Los Testigos, Margarita, Coche y Cubagua, El Farallón Centinela, Islote Caracoles.

Una segunda cadena de islas y archipiélagos está ubicada a la altura del paralelo de 12°, a una distancia aproximada de la costa entre 70 y 170 km, aproximadamente en el arco exterior del Caribe. Esta cadena abarca, entre otras, el Archipiélago Las Aves, Archipiélago Los Roques, La Orchila, La Blanquilla y Los Hermanos.

Otra isla, verdadera avanzada geográfica estratégica en el mar Caribe, es la Isla de Aves, ubicada a 500 km al Norte de Margarita, 200 km al Oeste de Dominica y a 300 km al Suroeste de Puerto Rico.

V. CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA COSTA NORTE DE VENEZUELA

Es necesario considerar debidamente la configuración general de la costa venezolana, especialmente en los sectores involucrados en la delimitación.

a) Una apreciación general de la costa venezolana, nos indica su ubicación en sentido horizontal, acostado sobre el paralelo de 10° con un contorno irregular y sobre el cual sobresale la Península de Paraguaná, proyectándose hacia el paralelo de 12°.

b) El sector costero que se inicia en el Golfo de Venezuela, al occidente, en dirección Este, toma una curvatura convexa contorneando la Península de Paraguaná, proyectando en dirección Norte. La Península de Paraguaná ha sido descrita como una forma semejante a la de un pentágono irregular de unos 2.534 km de superficie, con aspecto de semi-isla, entre el Golfo de Venezuela al Oeste y el Golfo de la Vela al Este, unido a la costa firme por el Istmo de los Médanos, faja de Salinetas aproximadamente 30 km de largo y 5 km de anchura. En el extremo Norte de la Península se encuentra el Cabo San Román sobre el meridiano de 70° , en tanto que en su punto noroccidental se encuentra Punta Macolla, sobre el meridiano $70^{\circ}14'$. Del Cabo San Román, se proyecta la parte oriental de la Península de Paraguaná hasta Adícora, donde se inicia la bahía de la Vela de Coro, cuya pronunciada concavidad circunda el Istmo de Médanos, toma la parte nororiental de la costa Norte de Falcón, para culminar en Punta Manzanillo. A partir de este punto, la costa toma una definida forma convexa descendente, que culmina en Chichirivichi, donde se inicia el Golfo Triste, nuevamente de forma cóncava.

VI. LA ISLA DE AVES

a) *Ubicación geográfica*

La Isla de Aves se encuentra ubicada en pleno Mar Caribe, a unos 500 km al Norte de la Isla de Margarita, a los $15^{\circ} 40' 15''$ de latitud Norte y $67^{\circ} 37' 00''$ de longitud Oeste. La isla es de origen coralífero, tiene una longitud de 600 metros y su anchura entre treinta y ochenta metros.

b) *El origen histórico*

La Isla de Aves perteneció a España conjuntamente con las otras dependencias integrantes de las Indias Occidentales, integrantes del dominio español, según Recopilación de Indias, Ley Primera, título quince, libro segundo. Posteriormente integró el territorio de la Capitanía General de Venezuela, que adoptó todas las disposiciones del Gobierno español hasta 1808.¹² Por otra parte, fue Venezuela el primer país en

12. Véase al efecto VELÁZQUEZ B., *Isla de Aves y las Agresiones Extranjeras a Venezuela*, Imprenta Universitaria, Caracas, 1978, p. 121.

tener fuerza armada y ejercer actos de soberanía en dicha isla. Todos esos hechos sirvieron de fundamento a la Sentencia dictada por la Reina de España, Isabel II, en el Laudo de 30 de junio de 1865 para dilucidar la reclamación holandesa.

En 1854 dos grupos de comerciantes norteamericanos se habían instalado en la isla, a fin de explotar el guano, cuyo alto contenido de nitrógeno era un importante ingrediente para la fertilidad de la tierra. Los comerciantes actuaron estimulados por el acto del Congreso norteamericano (Act of Congress of 1856) que concedía “derechos exclusivos de explotación a los ciudadanos norteamericanos que hubiesen descubierto guano en cualquier isla, roca o cayó, que no esté bajo la jurisdicción legal de otro Estado u ocupado por ciudadanos de otro gobierno”. El reconocimiento del derecho debía estar precedido por una declaración de soberanía por parte de los Estados Unidos.¹³

En efecto, los comerciantes Phito S. Shelton, por una parte, y Lang y Delano por la otra, organizaron sendas expediciones destinadas a la referida explotación. La explotación llegó a tener hasta 100 hombres trabajando en la isla.¹⁴ El 12 de diciembre de ese mismo año, la goleta “General Falcón”, comandada por el Capitán Manuel del Cotarro, llegó a la isla. Al día siguiente el Capitán Domingo Díaz desembarcó, logrando que los ocupantes ilegales firmaran un instrumento en virtud del cual reconocían la soberanía venezolana sobre dicha isla y concediéndoles un permiso temporal de explotación. Posteriormente, el comerciante Gibbs violó los términos del permiso, alzando la bandera de los Estados Unidos y permitiendo a otros barcos adicionales continuar la explotación. Esta actitud irritó a los oficiales venezolanos, que ordenaron el desalojo de la isla. A su regreso a los Estados Unidos los comerciantes expulsados plantearon reclamación formal ante el Departamento de Estado. Mientras tanto, un grupo de Filadelfia inició gestiones a fin de realizar un contrato con el Gobierno de Venezuela para explotar el citado guano logrando que el agente John Wallace lo suscribiese el 21 de diciembre de 1854.¹⁵ El citado contrato fue resuelto a causa de la violación del

13. Véase al respecto D. W. BOWEN, *The Legal Regime of Islands in International Law*. Oceana Publications Inc. New York, 1979, p. 58.

14. W. I. HARRIS, *Las Reclamaciones de la Isla de Aves*. Ediciones de la Biblioteca, Universidad Central de Venezuela, abril 1968, p. 36.

15. HARRIS, *ob. cit.*, p. 37.

artículo 4º debido a que se produjo el protesto de las letras de cambio emitidas, por falta de pago.

Los afectados unieron sus reclamaciones a las formuladas ante el Departamento de Estado. Se realizaron conversaciones entre los respectivos Gobiernos, las cuales culminaron en la firma del *Convenio sobre la Isla de Aves*, suscrito el 14 de enero de 1859 y ratificado el 3 de febrero del mismo año. En virtud del convenio en referencia, suscrito entre el Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, don Luis Sanojo y el Ministro Residente de los Estados Unidos de América, Eduardo A. Turpin, el Gobierno venezolano se obligó a pagar 130.000 dólares a los comerciantes norteamericanos, y éstos desistieron de toda reclamación sobre dicha isla (Art. 3). En todo caso, la reclamación de los comerciantes norteamericanos, así como su epílogo: el Convenio sobre la Isla de Aves, es la demostración más clara y evidente de que la Isla de Aves sí puede tener y ha tenido vida económica propia, condición que la habilita para tener derecho a sus áreas marítimas, específicamente plataforma continental y zona económica exclusiva.

El 3 de enero de 1882 se suscribió un nuevo contrato con el señor George A. Philips para explotar, vender y exportar, con exclusión de toda otra empresa individual o colectiva, guano, fosfato o cualquier otra sustancia fertilizante que existiera en el islote de Aves.¹⁶

La Isla de Aves formó parte del Territorio Colón, reestructurado en virtud del Decreto del 4 de julio de 1895.¹⁷ El citado territorio había sido creado por Decreto del 22 de agosto de 1871 en la administración de Guzmán Blanco, sin incluir a la citada isla. El Decreto 1746 del 31 de agosto de 1871 prohibió la explotación de los productos naturales del territorio Colón. Posteriormente, la Ley Orgánica del Territorio Federal Colón de 16 de mayo de 1905, reorganizó el citado territorio, incorporando al mismo "todas las islas pertenecientes a Venezuela que se hallan en el Mar Caribe con excepción de la Isla de Margarita" (Art. 1º)¹⁸ y la Isla de Aves, "quinientos sesenta kilómetros al Norte de la costa de Cumaná y ciento sesenta kilómetros al Sur del Banco de Saba, 15º 43' latitud Norte y 3º 16' longitud Este del meridiano de

16. Citado por B. VELÁSQUEZ, *ob. cit.*, p. 112.

17. Decreto del Gral. Joaquín Crespo.

18. Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela, Tomo XVII, Caracas, 1944.

Caracas".¹⁹ La Resolución 10.320 del 31 de agosto de 1907 anexó el Territorio Colón al Distrito Federal.²⁰ El 23 de agosto de 1972, mediante Decreto 1.069, el Presidente Caldera declaró la Isla de Aves refugio de forma silvestre, incluyendo tanto su mar territorial como su plataforma continental.²¹ El 26 de mayo de 1974, mediante Decreto 110, el Presidente C. A. Pérez decretó la prohibición de realizar relleños en manglares y corales y la construcción de palafitos en las islas y costas venezolanas del Caribe.

c) *La Reclamación Holandesa*

Con motivo del envío de buques de guerra venezolanos a la isla, el Cónsul General de los Países Bajos, Sr. Lansberg, se dirigió el 2 de diciembre de 1854 al Secretario de Relaciones Exteriores, Simón Planas, a fin de "protestar solemnemente, como lo hace por la presente nota, contra toda toma de posesión o acto de autoridad sobre las Islas de Aves por parte de la República de Venezuela, mientras que ella no dé pruebas irrecusables de sus derechos sobre las expresadas Islas o que el Gobierno de S.M. hubiese resuelto otra cosa". El día 23 de diciembre (1854), el Cónsul reitera su protesta con motivo de la celebración de un contrato para la venta de guano existente en esa isla y "en nombre del Gobierno de S.M. hace al de la República responsable de todas las pérdidas y extorsiones que resultasen de su conducta, a los intereses neerlandeses".

El Secretario de Relaciones Exteriores, Francisco Aranda, contesta el 22 de febrero (1855) señalando que la isla a la cual se refiere la protesta "no es la misma en que se halla la guarnición enviada por el gobierno, y que por lo tanto, no cree que haya motivo para reclamar en este caso".

Con fecha 8 de enero y 3 de marzo de 1855, el Gobernador de Curazao y el Cónsul Lagrange reiteran sus protestas, fundamentando su reclamación en la autoridad de Alcedo, el Diccionario de Boulliet (1852), la autoridad de Balbi (1839), el Diccionario de Witsen Geys-

19. La posición exacta, parece ser 15° 40' 15" de latitud Norte y 63° 37' 00" de longitud Oeste.

20. Recopilación Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXIX, Caracas, 1912.

21. Gaceta Oficial N° 29.888 del 24 de agosto de 1972.

beek (1836), el *Lexicón de Conversaciones* de Meyer (1844), el *Diccionario Geográfico* de Iván Wik (1821), el *Derrotero o Guía de las Islas Antillas*, publicado en Madrid en 1820, reimpresso en Bogotá en 1826. En nueva nota del 14 de julio la protesta neerlandesa sube de tono, cuando el Cónsul exige la "evacuación inmediata de la isla". "No puede escapar a la penetración de S.E., el General José Tadeo Monagas", señala la nota de Van Lansberg, "que únicamente por deferencia a él y como un homenaje tributado al espíritu de conciliación y de justicia, que él llevó a tratar las cuestiones internacionales durante su período de presidencia anterior, el Gobierno del Rey ha podido abstenerse hasta ahora de estrechar más fuertemente esta cuestión, esperando siempre de parte de S.E. uno de esos actos de equidad que señala la alta política y la nobleza en los procedimientos de un Gobierno verdaderamente ilustrado". Luego sostiene que Venezuela no ha presentado "ningún título para justificar el dominio ilegal que ejerce sobre la expresada isla".

El 31 de julio, una nueva nota dirigida al Secretario de Relaciones Exteriores Aranda agrega una clara y meridiana amenaza, al afirmar "Sin embargo, Su Señoría no puede ignorar, que el más pequeño buque de la escuadra de S.M. en estas aguas, habría sido suficiente para evacuar la Isla, si por deferencia a S.E. el Presidente, el Gobierno neerlandés no se hubiere abstenido de tomar medidas de rigor a las que deberá ocurrir como último recurso, si la República persiste en retener ilegalmente la Isla de Aves". Es sólo el 31 de diciembre, cuando el Canciller Jacinto Gutiérrez replica los alegatos neerlandeses, sosteniendo justificadamente los derechos de Venezuela en la citada isla.

Los lamentables sucesos de Coro, ocurridos en febrero de 1855, y especialmente los efectos del motín y consiguiente saqueo de comerciantes hebreos holandeses instalados en esa localidad, agravan notoriamente las ya deterioradas relaciones entre ambos países. El 5 de marzo de 1856²² el Cónsul General holandés presentó un ultimátum, de acuerdo con el cual exigía respuesta clara y expresa, dentro de los tres días siguientes, a los siguientes puntos: 1) reconocimiento del derecho de los Países Bajos en la Isla de Aves, con el retiro de las tropas venezolanas que hubiesen en ella; 2) indemnización de las pérdidas que los holan-

22. B. VELÁZQUEZ, *Isla de Aves y las Agresiones Extranjeras a Venezuela*, ob. cit., p. 62.

deses sufrieron en Coro; y 3) satisfacción de ultrajes a ellos hechos, durante los acontecimientos que ocurrieron en dicha ciudad. El Gobierno convocó al Consejo de Guerra y sometió el caso al Congreso para su consideración.

El 5 de agosto de 1857 las partes pusieron término a sus diferencias mediante la firma de un Acuerdo que fijó una indemnización acordada a los comerciantes holandeses establecidos en Coro, como consecuencia de los sucesos de febrero de 1855 y se sometió a arbitraje la controversia surgida en relación a la propiedad y soberanía sobre Isla de Aves.

d) *El Laudo Arbitral del 30 de Junio de 1865*

De conformidad con lo acordado por las partes en el Convenio de 5 de agosto de 1857, la controversia fue sometida "al arbitramento de una potencia amiga, previamente escogida de común acuerdo" (Artículo 1º).²³ La Reina Isabel II de España fue escogida para decidir la controversia, habiéndose pronunciado el Laudo respectivo el 30 de junio de 1865.

La parte dispositiva favoreció a Venezuela a base de argumentos de validez jurídica indiscutible. En efecto, la cuestión sometida a arbitramento fue "el derecho de dominio y soberanía en la Isla de Aves" (Art. 1º). La argumentación de los Países Bajos no evidenció una prueba directa de dominio, sino que se basó en pruebas indirectas y supuestos actos de súbditos holandeses con hábito de pesca y recolección de huevos en la isla. La prueba indirecta consistió en 1) "que en los antiguos mapas aparece un banco de arena que une a la Isla de Aves con la de Saba, posesión holandesa". El Laudo rechazó el citado argumento, toda vez que la evidencia posterior, emanada del Almirantazgo inglés reveló que el banco no se extiende más allá de doce leguas al Sur de la Isla de Saba, estando Aves a 40 leguas al Sur de dicha isla. Además, ni aun si hubiese existido realmente el citado banco, tal circunstancia no es evidencia suficiente que fuesen una única y sola unidad geográfica. 2) El hecho de que algunos geógrafos han señalado la isla como

23. Aprobación legislativa: 9 de octubre de 1858. Ratificaciones: 13 de octubre de 1858. Tratados Públicos y Acuerdos Internacionales, Ministerio de Relaciones Exteriores. Caracas, 1957, p. 191.

neerlandesa. El Laudo es claro y terminante al no admitir tal argumento, exigiendo que "para dar importancia en materias de propiedad a la autoridad de los geógrafos es necesario que todos o una gran parte estén unánimes y conformes en determinar la nacionalidad de un territorio dado, y faltando esa circunstancia, en el caso presente, se requieren otros títulos de más fuerza y validez que la opinión de los geógrafos".²⁴

3) Tampoco acogió el Laudo el ejercicio de la pesca, no siendo un derecho exclusivo, como evidencia suficiente del ejercicio del derecho de soberanía, ni 4) el hecho de que Venezuela, al conceder un privilegio para la extracción de guano hubiese contemplado la no indemnización para el caso de que el concesionario fuese desposeído del territorio. El derecho de Venezuela se fundamentó en el dominio de su antecesor, España, por formar parte de las Indias Occidentales, consagrado en la Ley primera, Título quince, Libro Segundo de la Recopilación de Indias. Venezuela, como nación independiente, declaró vigente en el nuevo Estado todas las disposiciones adoptadas por el Gobierno español hasta mil ochocientos ocho, con lo cual incorporó dicha isla a su territorio.

Por otra parte, nuestro país evidenció el haber tenido fuerza armada en la isla, otorgado privilegio para la extracción de guano, etc. El Laudo, luego de reconocer la propiedad de la isla a Venezuela, concluye reconociendo a los pescadores, súbditos holandeses, para el caso de ser privados de tal actividad, una indemnización pecuniaria. Si bien es cierto que tal disposición revela un afán de equilibrio, no es menos cierto que, una vez establecida la propiedad venezolana, no había lugar a reconocimiento de derecho alguno de pesca proyectado hacia el futuro. No se trata, en efecto, del reconocimiento de un derecho habitual de pesca en aguas que cambian de status sino del efecto declarativo de una decisión arbitral en contra del país cuyos ciudadanos han venido pescando ilegalmente.

VII. LA PLATAFORMA CONTINENTAL AL NORTE DE VENEZUELA

La plataforma continental del área del Caribe correspondiente a Venezuela se caracteriza por ser estrecha, con una anchura promedio entre 16 y 24 km. Al Norte de Venezuela, la plataforma continental propiamente dicha, esto es, hasta una profundidad aproximada de 200

24. Sentencia, p. 3.

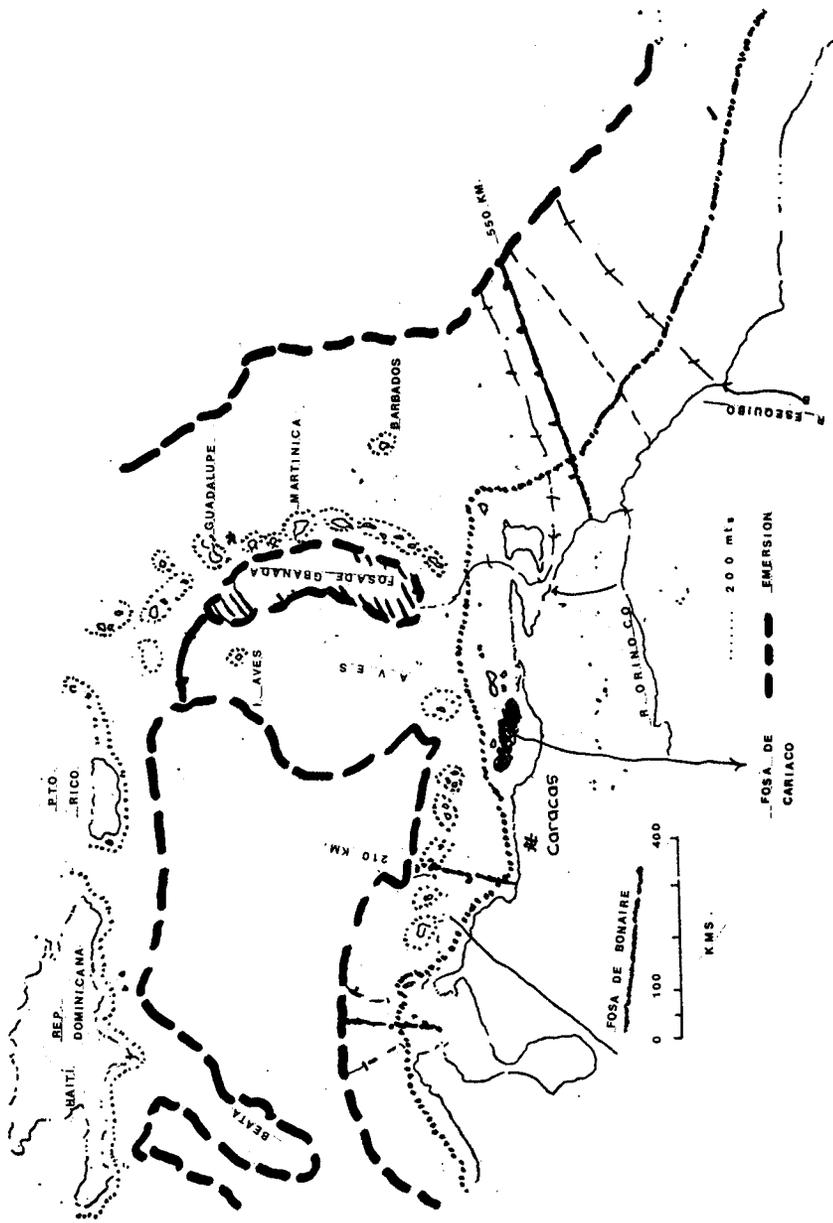


FIG. N° 4
 Plataforma Continental y Margen Continental al Norte de Venezuela

metros, ha sido dividida en 14 secciones, en el Atlas de Venezuela publicado por la Cartografía Nacional.²⁵ Las secciones de mayor desarrollo son la plataforma del Golfo de Venezuela con 24.720 km² y la plataforma Deltaica (Orinoco) con 24.000 km². La sección del Golfo de Venezuela tiene una anchura de 15 a 25 millas acercándose a la costa de la Península de Paraguaná, después de abarcar la isla de Aruba. Como puede apreciarse en el mapa batimétrico adjunto, a partir de Turiamo (Estado Aragua) la plataforma continental prácticamente se hace tangente a la costa, en una extensión aproximada de 90 km, alcanzando grandes profundidades en la cercanía de la costa. Al Norte de ese sector se encuentra la Fosa de Bonaire que nos separa de la Isla del mismo nombre, alcanzando una profundidad de 1.200 brazas con 390 km de largo y 74 de ancho. A partir de Cabo Blanco (Distrito Federal) la plataforma comienza lentamente a ampliarse, intensificándose a partir de Cabo Codera hasta abarcar la Fosa de Cariaco.²⁶ y las islas La Tortuga y Margarita-Coche. En este sector la plataforma alcanza de 20 a 25 millas náuticas de la costa continental.

En el sector oriental, la plataforma continental Atlántica, una vez superado el sector frontal del Golfo de Paria, donde Trinidad encierra un tanto nuestra proyección marítima, se proyecta en dirección Este, hasta alcanzar un amplio margen continental de 350 millas náuticas.

VIII. EL MARGEN CONTINENTAL

El margen continental de Venezuela integra parcialmente el borde Sur de la placa del Caribe. A 150 km al Norte del Archipiélago de Los Monjes se define la emersión del territorio marítimo venezolano.²⁷ La línea abraza las Antillas Neerlandesas para luego acercarse a unas 30 millas al Norte del Archipiélago Las Aves, Los Roques, La Orchila, la Blanquilla y Los Hermanos. Entre Aruba y Margarita, el margen presenta depresiones y fosas situadas en el talud y en la plataforma continentales como las de Cariaco, Carúpano y Choroní. Entre La Orchila

25. Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Cartografía Nacional, Caracas, 1971, pp. 123-124.

26. La Fosa de Cariaco está situada al noreste de Cabo Codera y tiene unos 200 km de largo y 50 de ancho, con una profundidad promedio de 735 brazas.

27. La isobata de 4.000 metros define la base del talud.

y la Blanquilla se proyecta, con orientación Norte, una prominencia de unos 320.000 km², asumiendo la figura de una "J". La prominencia de Aves ha sido calificada como de una cordillera sumergida de 500 km de largo que se extiende desde el Sur de St. Croix hasta el Norte de la Blanquilla, y separa la Hoya de Venezuela de la depresión de Granada. La prominencia está ubicada en la parte oriental del Mar Caribe; presenta una elevación de 1.500 a 2.000 metros encima del fondo de las hoyas vecinas y una anchura variable entre 190 y 60 km. La prominencia de Aves aflora sobre el nivel del mar en la Isla Aves, que constituye su cima. Esta isla está situada en la extremidad norte de la prominencia, a 500 km de la costa de Venezuela (Maloney et al. 1968).²⁸

28. J. M. SELLIER DE CIVRIEUX, "Revisión de los datos oceanográficos en el mar Caribe Suroriental, especialmente el margen continental de Venezuela". Cuaderno Azul N° 15. Publicaciones de la Comisión Organizadora de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Caracas, 1974, p. 19.

CAPITULO V

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUBMARINAS ENTRE VENEZUELA Y LOS EE.UU. DE AMERICA

1. *La decisión política*

Con motivo de la visita del Presidente J. Carter a Venezuela, a fines de marzo de 1978, ambos gobiernos consideraron oportuno y conveniente proceder a la determinación de las líneas de delimitación de áreas marinas y submarinas entre ambos países. Los contactos se iniciaron en la ciudad de Caracas, a fin de acordar el procedimiento a seguir. (Modus operandi).

2. *Las Delegaciones*

La Delegación venezolana estuvo presidida por el autor del presente trabajo, con el carácter de Embajador Extraordinario y Plenipotenciario, el Contralmirante Luis Rafael Lucas Morales, Ex Director de Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores, y los doctores J. F. Pulvenis y Justo Pastor Farías, Asesores del citado Ministerio.

La Delegación norteamericana estuvo integrada por: Mary E. Hoinker, Presidente de la Delegación Subjefe del Departamento Legal; Mr. R. D. Hodgson, Geógrafo del Departamento de Estado; ¹ J. Barnes, del Departamento de Oceanografía; M. Barneby, Oficina de Cuestiones Andiven; Mrs. Córdova, Oficina de la Comunidad de Puerto Rico.

3. *Objeto de la delimitación*

El objeto de la negociación consistió en la delimitación de fronteras marítimas, entre nuestra isla de Aves ubicada a 500 kilómetros al

1. El eminente funcionario falleció a fines de 1980.

norte de la de Margarita y a 200 kilómetros al Oeste de Dominica; ² la cadena de islas que forman el anteportal geográfico venezolano; archipiélago de Aves y los Roques, con las islas bajo jurisdicción norteamericana: Puerto Rico y Santa Cruz. En realidad el 63,30% de la línea delimita las áreas marinas y submarinas entre las costas de Isla de Aves y Santa Cruz.³

4. *Los antecedentes*

Como señalamos en el Capítulo V, Numeral VI, en 1854 dos grupos de comerciantes norteamericanos se instalaron en Isla de Aves, a fin de explotar el guano, importante ingrediente para la fertilidad de la tierra. El 12 de diciembre de 1854 la goleta "General Falcón", comandada por el Capitán Manuel de Cotarro llegó a la isla. El día siguiente el Capitán Domingo Díaz desembarcó logrando que los ilegales ocupantes reconocieran nuestra soberanía. Se les concedió un permiso provisional de explotación. Debido a la violación de los términos del permiso por parte de los comerciantes norteamericanos se ordenó el desalojo de la isla. Posteriormente se suscribió entre ambos Gobiernos, un Acuerdo de indemnización a los comerciantes, mediante la aceptación de letras de vencimiento sucesivo. Este acontecimiento constituye valioso antecedente para demostrar la capacidad económica de la Isla de Aves, que puede, en cualquier momento, representar una valiosa fuente de suministro de guano para la región del Caribe.

La historia del acontecimiento, así como la reclamación respectiva han sido expuestas por W. I. Harris en "Las reclamaciones de la Isla de Aves". Edición de la Biblioteca. Universidad Central de Venezuela 1968.

5. *Características Geográficas*

a. La Isla de Aves ⁴ es la punta emergida de la Prominencia o Dorsal de Aves, cordillera sumergida que se extiende paralela al arco insular de las Antillas Menores. La isla mide 580 metros de longitud

2. Sobre las características geográficas, geológicas, etc., de Isla de Aves véase el capítulo V.

3. Véase al respecto el Anexo Cartográfico N° 5.

4. Véase al respecto el Capítulo V, numeral VI.

Norte-Sur y 150 metros en dirección Este-Oeste, en su parte más ancha (Pantín 1972), hasta 27 metros en su parte más angosta. Tiene una superficie de 0,042 km² y su altura máxima es de 3 metros.

b. El archipiélago de Aves, en cambio, está constituido por “dos atolones en formación constituidos por islas, islotes, cayos y arrecifes coralinos, conocidos como Aves de Sotavento (cinco) y Aves de Barlovento”.⁵

Se ubican a 160 kilómetros de la Costa del Estado Aragua.

c. El Archipiélago Los Roques, por su parte, está ubicado a 35 kilómetros al Este de Las Aves y a 120 kilómetros al Norte de Naiuatá. Es un atolón coralino en proceso de formación, de aspecto oval alargado, de 36,6 kilómetros de Este a Oeste, por 24,6 kilómetros de Norte a Sur. La isla mayor, el Gran Roque tiene una superficie de 1.70 km²

d. La isla de Puerto Rico tiene un área de 8.897 kilómetros cuadrados y sostiene una población de 3.5 millones de habitantes y su producto interno bruto aproximado alcanza 9.800 millones de dólares.

e. Santa Cruz por su parte, tiene una superficie de 218 kilómetros cuadrados y cuenta con una población aproximada de 35.000 habitantes. Se encuentra a unas 40 millas náuticas al Sur del Grupo de Islas Vírgenes aun cuando separada de éstas por una fosa submarina de más de 2.000 metros de profundidad y se provee de agua dulce mediante una planta desalinizadora.

6. *Las zonas jurídicas a delimitar*

a. Como cuestión previa, fue necesario examinar la naturaleza jurídica de las zonas a delimitar.

Desde el punto de vista de Venezuela, se trataba de determinar la línea limítrofe de la Zona Económica Exclusiva, concepto novedoso, cuya creación y apoyo sustancial en la III Conferencia de Naciones Uni-

5. W. WILLIAM TRUJILLO. *Las Maravillosas islas venezolanas*. Pub. Seleven. Caracas, 1980, p. 41.

das sobre Dreecho del Mar, lo ha hecho incorporar de una manera inequívoca al Derecho Internacional Marítimo⁷ al respecto, es conveniente recordar que a) fue Venezuela por boca del Dr. Andrés Aguilar, el primer país que propuso la creación de una Zona de Mar Patrimonial de naturaleza económica, el 19 de agosto de 1971, ante la Sub-Comisión II de Naciones Unidas, sobre utilización de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional;⁸ b) que Venezuela ha sido copatrocinadora de la proposición conjuntamente con México y Colombia de combinar la creación de un mar territorial de 12 millas náuticas con una zona adicional; c) que el Congreso Nacional estaba en proceso de aprobar la Ley que estableció la Zona Económica Exclusiva de 200 millas⁹; d) que los otros países del Caribe habían legislado e incluso delimitado Zonas Económicas adyacentes a las islas marinas venezolanas.¹⁰

Los EE.UU., en cambio, se encontraban vinculados por la Ley que creó la Zona de Protección Pesquera de 200 millas o Zona Exclusiva de Pesca, en vigencia desde el 1º de mayo de 1977. (Fisher y Conservation Zone).

En virtud del citado instrumento legal, los EE.UU., han formado entre otros, Acuerdos Pesqueros con México (24-11-76), Cuba (27-04-77).

A fin de obviar todo posible conflicto de interpretación sobre la naturaleza jurídica de las Zonas a delimitar, se acordó no calificar jurídicamente las citadas zonas a fin de no prejuzgar sobre tal extremo. Eso explica que el considerando utilice la expresión genérica la necesidad de establecer "*límites marítimos precisos y equitativos*", sin realizar calificación alguna. No obstante y a fin de evitar equívocos se estableció la obligación de ambos Gobiernos, de no reclamar, ni ejercer, con propósito alguno, derechos soberanos o jurisdicción, al otro lado de la línea limítrofe, sobre las aguas, suelo y subsuelo marinos (Art. 4º).

-
7. Esa exposición, que ratificó la realizada en la sesión plenaria del jueves anterior, el Dr. Aguilar, propuso la creación de tres zonas: a) un mar territorial de 12 millas; b) una zona de mar patrimonial de 200 millas y c) una zona internacional fuera de los límites anteriores.
 8. Publicada en definitiva el 26-7-78 (Gaceta Oficial 2.291).
 9. Véase al respecto el Capítulo II, N° 11.
 10. Véase al respecto el Capítulo IV, N° 4.

Esta última previsión clarifica los derechos de cada parte en sus respectivas áreas marítimas así como el deber de respetar los derechos de la otra Parte contratante en el área que le corresponde.

Al propio tiempo, y a fin de evitar que los criterios adoptados por el Tratado pudiesen afectar, de alguna manera, las soluciones que pudiese contemplar la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, se aclaró expresamente que *“la delimitación no afecta ni perjudica, de modo alguno, las posiciones de ninguno de los dos Gobiernos con respecto a los derechos soberanos o a la jurisdicción de cualquiera de los dos Estados, o las reglas del Derecho Internacional o cualquier otra cuestión relacionada con el Derecho del Mar (Art. 4º)”*. Esta previsión está orientada a impedir cualquier posibilidad de confusión que pudiese derivarse del proceso de elaboración de la nueva Convención sobre Derecho del Mar.

7. *El Derecho aplicable*

El Derecho aplicable, como se señaló al tratar de las zonas jurídicas a delimitar¹¹ se fundamentó, básicamente, en el desarrollo del Derecho Internacional Marítimo contenido esencialmente en el Texto Integrado oficioso con fines de negociación de la III Confemar. En efecto, el Texto Oficioso reconoce una Zona Económica Exclusiva que no se extenderá más allá de las 200 millas náuticas medidas a partir de las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial (Art. 57). Ahora bien, una isla desde el punto de vista jurídico, es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

No obstante se pretende categorizar el concepto de isla, agregando, al concepto anterior, el siguiente calificativo:

“Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental” (Art. 21).

11. *Infra.* N° 5.

8. *Las posiciones de las partes y el método de delimitación aplicados*

Las posiciones de las partes contrastaron en cuanto a las áreas marinas y submarinas que debían reconocerse a la Isla de Aves. La delegación norteamericana pretendió aplicar la *tesis del efecto parcial a Isla de Aves*, alegando su *incapacidad* para mantener habitación humana y la carencia de vida económica propia. Después de intensas discusiones se impuso la tesis venezolana de reconocimiento pleno de sus áreas marinas y submarinas, en base, principalmente, a la evidencia representada por la indemnización pagada por Venezuela con motivo del desalojo de los comerciantes norteamericanos explotadores de guano, en cumplimiento del *Convenio sobre la Isla de Aves* suscrito el 14 de enero de 1859. El citado Convenio, en efecto, constituye prueba irrefutable por lo menos frente a los Estados Unidos de América, de la capacidad e importancia económica de la Isla de Aves.

El método de delimitación aplicado fue orientado por la necesidad de establecer límites marítimos precisos y equitativos. Se utilizó una línea *equidistante* entre las diferentes islas involucradas. La utilización del método de la equidistancia, revela, una vez más, que el método de delimitación depende del conjunto de *circunstancias pertinentes* de cada caso, por lo que no es admisible la aplicación preconcebida de un método único a todos los casos y mucho menos en forma automática y obligatoria. La posición de Venezuela ha sido muy clara al respecto, al afirmar que no se trata de excluir ningún método sino de aplicar el que sea más conveniente y apropiado al caso concreto, dentro de la variedad de métodos existentes.

9. *Descripción de la línea limítrofe*

La frontera marítima entre Venezuela y los Estados Unidos de América, está determinada por líneas geodésicas que unen veintidós (22) puntos que abarcan una extensión aproximada de 298.7 millas náuticas, entre sus extremos. Como puede apreciarse en el Mapa, adjunto N° 5, desde el punto 22, la limítrofe se proyecta en sentido Oeste, siguiendo el azimut 274.33° hasta el punto de unión con un tercer Estado (artículo 2°). Los puntos, cuya posición se define por longitudes y latitudes, según Datum de Norte América 1927, elipsoide Clarke 1866.

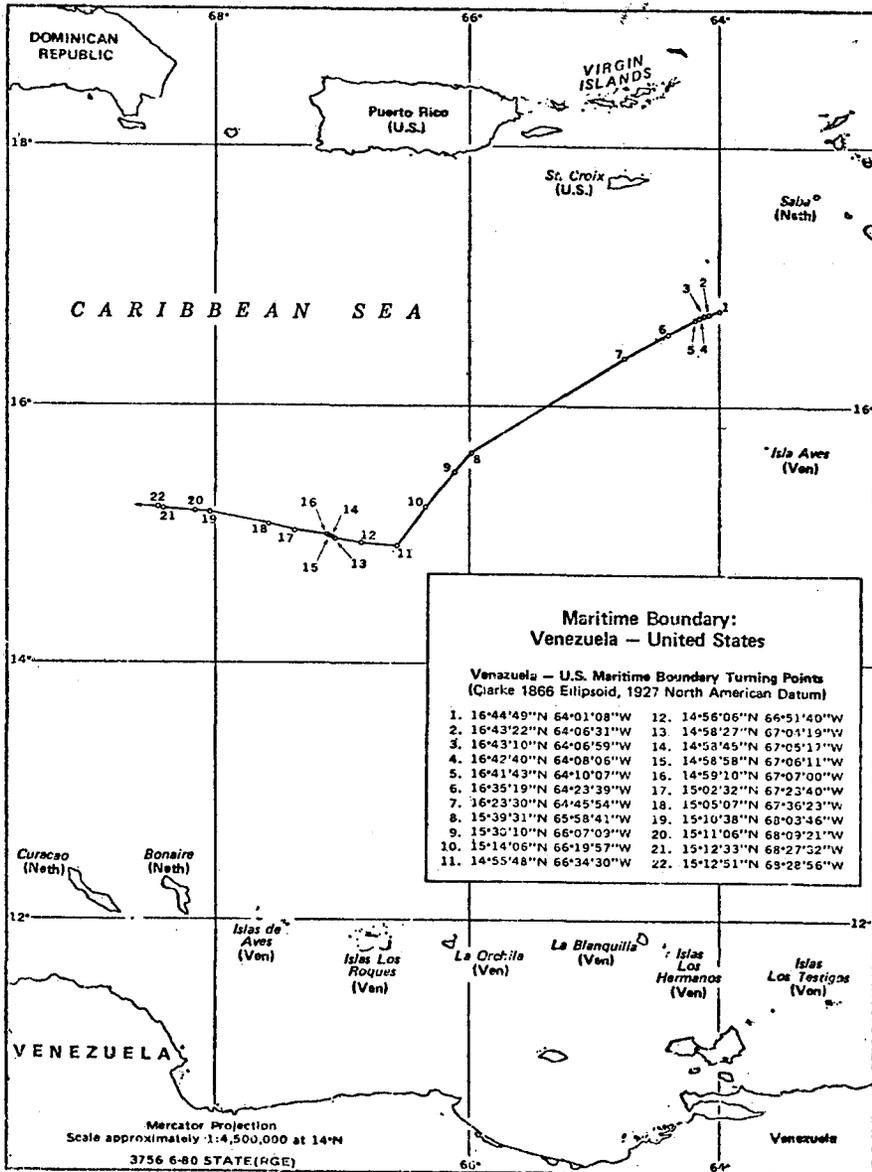


FIG. Nº 15

Líneas limítrofes Venezuela-EE.UU. de América

Es conveniente destacar que para la medición de los puntos anteriormente mencionados, se utilizó como puntos de base tanto nuestra isla de Aves, como las islas que forman parte del anteportal venezolano, es decir, Archipiélago de Aves, y el Archipiélago Los Roques, con lo que obtuvo el reconocimiento de la totalidad de sus áreas marítimas.

La línea de delimitación está integrada por tres partes o sectores, definidos así:

- a.— *Sector Aves - Santa Cruz*
- b.— *Sector Aves - Puerto Rico*
- c.— *Sector Los Roques - Puerto Rico*

a. *El Sector Aves - Santa Cruz*

Comprende la mayor extensión de la línea de delimitación entre los puntos 1 y 8¹² con 130.72 millas náuticas de extensión. El punto N° 1 está aproximadamente a 67 millas de Aves y Santa Cruz.

b. *Sector Aves - Puerto Rico*

Del punto 8 la línea toma una inclinación Sur-Oeste más acentuada hasta el punto 11 recorriendo un trayecto de 55.64 millas náuticas.¹³

c. *Sector Los Roques - Puerto Rico*

Del punto 11 la línea toma una inclinación Nor-Oeste hasta alcanzar el punto 22 corriendo 208.05 kilómetros (112.34 millas náuticas).

En el punto 12 "el límite alcanza su máxima distancia de los respectivos territorios ubicado aproximadamente a 328.17 kilómetros (177.2 millas náuticas) de Puerto Rico y las Islas Los Roques".¹⁴

Del punto 22 la línea limítrofe toma un rumbo verdadero constante siguiendo el azimut 274.23° hasta llegar hasta el punto de unión con

12. Véase mapa amjunto N° 5.

13. Véase mapa adjunto N° 5.

14. Límites in the Sea. Us Department of State. N° 91 Maritime Boundary, United States Venezuela, p. 4.

un tercer Estado, para el caso de que la línea de delimitación marítima de los Estados Unidos de América se extienda hacia el Oeste. En ningún caso dicho punto de triple convergencia (Venezuela - Países Bajos - Tercer Estado), estará situado más al Oeste de un punto de latitud $15^{\circ}14'28''N$ y longitud $68^{\circ}51'44''$ Oeste (art. 2°).

Este último punto coincide con el punto extremo de la delimitación entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas.

10. *El mecanismo de solución de controversias*

El tratado acoge el método de la *negociación directa* como mecanismo de solución de controversias que pudieren surgir con motivo de la interpretación o aplicación de las disposiciones del Tratado (artículo 5°).

Este sistema consolida la tesis tradicional de Venezuela favorable a la negociación directa como el método, más apropiado y conveniente para la solución de controversias entre las partes.

EVALUACIÓN Y RESUMEN

- 1.—El Tratado de delimitación de fronteras marítimas entre Venezuela y los Estados Unidos de América, suscrito el 28 de mayo de 1978, y aprobado por Ley, es el primer instrumento jurídico celebrado por nuestro país en el área marítima, posterior al célebre Tratado que delimitó “el lecho y sub-suelo marino del Golfo de Paria” (Venezuela y Gran Bretaña, el 26 de febrero de 1942).
- 2.—El objeto del Tratado fue delimitar las áreas marítimas ubicadas entre nuestra Isla Aves (ubicada a 500 kilómetros de Margarita), las islas que integran el anteportal venezolano (Archipiélago de Aves, Los Roques) con las islas bajo jurisdicción norteamericana (Puerto Rico y Santa Cruz).
- 3.—La línea limítrofe acordada, sin prejuzgar sobre la naturaleza jurídica de las áreas marítimas delimitadas, establece explícitamente la obligación de ambos Gobiernos de no reclamar ni ejercer, con propósito alguno derechos soberanos o jurisdicción al otro lado de la línea limítrofe.

- 4.—El Tratado reconoce la totalidad de las áreas marítimas (Mar Territorial, Zona Económica, Plataforma Continental), de todas las islas venezolanas involucradas; Isla de Aves, Archipiélago de Aves, Archipiélago Los Roques, enfrentadas a las Islas de Puerto Rico y Santa Cruz, no obstante las diferencias geográficas y económicas que las caracterizan.
- 5.—El Tratado contribuye a consolidar el control por Venezuela del Promontorio o Dorsal de Aves, cuya expresión exterior es, precisamente, Isla de Aves.
- 6.—El Tratado fue aprobado por unanimidad en el Congreso de la República y recibió el apoyo de todas las fracciones políticas y personalidades consultadas.

INFORME DE LA COMISION PERMANENTE
DE POLITICA EXTERIOR

Caracas, 7 de junio de 1978

Ciudadano
Presidente del Senado de la República
Palacio Federal Legislativo
Su Despacho.

ASUNTO: Proyecto de Ley Aprobatoria del "Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas, entre la República de Venezuela y los Estados Unidos de América".

REF: Memorándum de Secretaría N° S-34 del 18-4-78.

Los suscritos, integrantes de la Comisión Permanente de Política Exterior del Senado, cumplimos con rendir ante la Cámara en relación de la materia del epígrafe, el siguiente

INFORME

El Ejecutivo Nacional ha sometido al Congreso en oficio N° GM-000565 del 14 de abril del presente año, por órgano del Ministerio de Relaciones Exteriores, la consideración y aprobación legislativa del proyecto de Ley Aprobatoria del "Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas, entre la República de Venezuela y los Estados Unidos de América", firmado en Caracas, el día 28 del mes de marzo del presente año.

El único propósito del tratado es, de acuerdo al derecho internacional (artículo 1º), el de establecer límites marítimos precisos y equitativos (Preámbulo) entre ambos países, en el sector comprendido entre isla de Aves, el Archipiélago de Aves, Archipiélago Los Roques y la Orchila, por una parte, y por la otra, las islas de Puerto Rico y Santa Cruz (Estados Unidos de América).

La frontera marítima entre Venezuela y los Estados Unidos de América, está determinada por líneas geodésicas que unen veintidós (22) puntos. Puede apreciarse además, que desde el punto 22, la línea limítrofe se proyecta en sentido Oeste, siguiendo el azimut 274.33º hasta el punto de unión con el tercer Estado (artículo 2º). Las coordenadas geográficas correspondientes son objeto del artículo 2º del tratado. Se define en el artículo 3º la posición de dichos puntos, por longitudes y latitudes. A título ilustrativo fueron trazados los límites marítimos en una carta náutica, identificados en el mismo artículo 3º, y que forma parte integrante del tratado.

El artículo 4º del instrumento, hace plena y total declaración de que el Gobierno de Venezuela, al Norte de la línea y el de los Estados Unidos de América al Sur de la misma, "no reclamarán ni ejercerán con propósito alguno derechos soberanos o jurisdicción sobre las aguas o fondos marinos y subsuelos"; e igualmente de la circunstancia de que esta delimitación marítima "no afecta ni perjudica, de modo alguno, las posiciones de ninguno de los dos Gobiernos, con respecto a los derechos soberanos o a la jurisdicción de cualquiera de los dos Estados o a las reglas del Derecho Internacional en lo que respecta al ejercicio de la jurisdicción sobre las aguas o los fondos marinos y el subsuelo, o cualquier otra cuestión relacionada con el derecho del mar".

Mediante el presente Tratado, Venezuela consolida el control y seguridad de las áreas marítimas que le corresponden, tanto a la isla de Aves, como a la cadena de islas anteriormente señaladas, lo cual, al propio tiempo, acentúa su dominio sobre el área marítima existente entre dicha cadena de islas y la masa continental venezolana.

Por otra parte, la línea fronteriza trazada en derredor de la isla de Aves, unida a la línea entre dicha isla y las islas de Saba y San Eustaquio, acordada en el Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas con el Reino de los Países Bajos, y cuando culmine la delimitación

con las islas angloparlantes y francoparlantes vecinas, permitirá a Venezuela controlar un área marítima de aproximadamente 75.000 Km², así como también el control del Promontorio de Aves, verdadera prolongación natural sumergida del territorio venezolano en el área.

En consecuencia, se ha valorado debidamente, todo el conjunto de factores geográficos, geopolíticos y jurídicos que caracterizan a ese importante sector marítimo derivado de nuestro territorio continental e insular.

Respecto de la solución de las controversias que puedan surgir sobre la interpretación o aplicación del Tratado, se acordó entre las Partes, al Tenor del Artículo 5º; que ellas se resolverán “mediante negociaciones directas entre los respectivos Gobiernos”.

Otro aspecto de singular trascendencia en la estructura de este Tratado es el método que se aplicó para llegar a los acuerdos celebrados.

El método se basó en principios equitativos como puede leerse en el preámbulo del instrumento internacional en el cual se hace expresa constancia de este aspecto. En el preámbulo de este Tratado, se declara: “Reafirmadas las cordiales relaciones entre los dos países, conscientes de la necesidad de establecer límites marítimos precisos y *equitativos*”

Es importante dejar así mismo constancia del informe que la Cancillería venezolana ha hecho llegar a la Comisión de Política Exterior del Senado según el cual el texto del Tratado y la explicación del proceso de las negociaciones fue dado a conocer en su debida oportunidad antes de su firma, tanto a los ex-Presidentes de la República, como a los actuales candidatos presidenciales, a los Secretarios Generales de los partidos políticos, a los dirigentes de las asociaciones empresariales y sindicales, al Alto Mando Militar y a diversos cuerpos castrenses, así como a las diversas asociaciones que existen en el país y cuyo objetivo es el estudio del problema de la soberanía y de la delimitación de las fronteras venezolanas. De acuerdo con la notificación oficial de la Cancillería hubo unanimidad en la opinión aprobatoria del Tratado.

Por todo lo expuesto, la Comisión considera conveniente ratificarlo y en reiteración de este criterio propone:

UNICO.—Que sea admitido por el Senado el Proyecto de Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas entre

la República de Venezuela y los Estados Unidos de América, y para su debida aprobación someten a la consideración de la Cámara el correspondiente Proyecto de Ley Aprobatoria.

La Comisión,

Ramón J. Velásquez
Presidente

Domingo Urbina Cabello

Reinaldo Leandro Mora

Luis Augusto Dubuc

Pedro París Montesinos

Alberto Palazi

Luis Herrera Campíns

Germán Briceño Ferrigni

Oreste Di Giácomo

CAPITULO VI

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUBMARINAS ENTRE VENEZUELA Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS

EL INICIO DEL PROCESO

A. El inicio de los contactos formales entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos, se produce, oficialmente, el 4 de abril de 1972, con motivo de un *Aide Memoire* presentado por el Embajador de Holanda a la Cancillería Venezolana, expresando el deseo de iniciar negociaciones tendientes a la delimitación de áreas marinas y submarinas.¹ Notas similares fueron enviadas en septiembre y noviembre del mismo año.

B. *Las Reglas de Procedimiento*

Entre los días 26 de abril y 1º de mayo de 1976 se realizó en La Haya una reunión preliminar destinada a determinar *las reglas de procedimiento* que regirían el proceso de negociación que se iniciaría con el objeto de delimitar las áreas marinas y submarinas entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas.² La delegación neerlandesa estuvo presidida por el Canciller W. K. Norbert Schmelger y la misión venezolana por el Dr. José Alberto Zambrano Velasco, entonces Director General de la Cancillería. Como resultado de esas reuniones, se realizó un intercambio de notas en las cuales se establecieron las siguientes reglas de procedimiento:

1. Las reuniones se realizarán en principio alternativamente en territorio de Venezuela y en territorio del Reino de los Países

1. Esta nota es conocida como "la nota Krum".

2. Véase supra el sub-título "las áreas a delimitar".

- Bajos. Las dos partes, de común acuerdo, podrán fijar cualquier otra sede si lo consideran conveniente. (En cada reunión se determinará la fecha y la sede de la siguiente.)
2. Las partes podrán tratar en las conversaciones todos los asuntos que estimen pertinentes en relación con la delimitación de las fronteras marinas y submarinas entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas.
 3. El contenido de las conversaciones será confidencial. Sin embargo, las partes podrán, de común acuerdo, dar información sobre los puntos que estimen conveniente.
 4. No se harán actas ni minutas oficiales de lo tratado. Al final de cada reunión, las partes determinarán, de común acuerdo, las conclusiones a que se haya llegado y de las cuales deba dejarse constancia.
 5. A fin de asegurar la mayor libertad y efectividad de las conversaciones, se ha acordado que nada de lo que se trate en ellas podrá ser alegado en favor ni en contra de ninguna de las partes, salvo en los casos en los cuales ambas, de común acuerdo y de manera expresa, así lo decidan.

AREAS A DELIMITAR — CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

A. Desde el punto de vista geográfico, las áreas a delimitar están comprendidas entre dos grupos de islas neerlandesas y el territorio continental venezolano, así como islas pertenecientes a nuestro país. El área principal (Area "A") está integrada por el grupo de islas neerlandesas conocido como el ABC, esto es, Aruba, Curazao y Bonaire enfrentadas a la costa venezolana del Estado Falcón. El Area "B" está formada por grupo de islas neerlandesas de Saba, San Eustaquio y San Martín, por una parte, y la isla Aves venezolana, ubicada a 500 km de Margarita.

B. Desde el punto de vista jurídico, es necesario determinar:

1. La línea divisoria de *mar territorial* entre la isla de Aruba y nuestra Península de Paraguaná (la distancia mínima aproximada entre ambas costas es de 27.500 metros o 14.848 millas,

en tanto que la distancia máxima aproximada es de 38.000 metros o 22.518 millas).

2. La división de *plataforma continental*, en la zona comprendida al Oeste de la isla de Aruba, el Archipiélago de Los Monjes y la costa de Paraguaná. El área total de plataforma entre Aruba y Los Monjes es de aproximadamente 1.300 km². Entre el borde del mar territorial de Aruba y el punto medio con Los Monjes, hay aproximadamente 590 km².
3. Las *zonas económicas exclusivas* que corresponden a ambos países en el área del Caribe. El área de zona económica exclusiva al Norte de Venezuela es de aproximadamente 390.000 km² incluyendo el efecto de Isla Aves, cuya área de control total abarca entre 75.000 y 80.000 km². Si excluimos el efecto de Isla de Aves, el área a delimitar abarca aproximadamente 315.000 km².

C. Perímetro de costas involucradas: El perímetro litoral Norte de las Antillas Neerlandesas es de 130 km, en tanto que el perímetro litoral venezolano desde Castilletes-Punta Mejillón en Paria es de 1.670 km. El perímetro conjunto, en consecuencia es de 1.800 km. La proporción entre los perímetros de costas es de 92,8% para Venezuela y de 7,2% para las Antillas Neerlandesas (para toda la zona económica exclusiva hasta la Península de Paraguaná). Ahora bien, la longitud de costa venezolana enfrentada a las Antillas, está comprendida entre Punta Macolla y Punta San Juan es de 290 km contra 125 km de costa antillana, es decir, una proporción de 70% para Venezuela y 30% para las Antillas.

Distancias: (1 milla náutica = 1.852 metros)

- 1) Entre Aruba y la Península de Paraguaná la distancia máxima es de 22,5 millas náuticas (41,67 km) y la mínima es de 15,48 millas náuticas (29,33 km).
- 2) Entre Curazao y Paraguaná hay 44,81 millas náuticas (82,98 km).
- 3) Entre Curazao y San José de la Costa hay 35,09 millas náuticas (82,98 km).

- 4) Entre Bonaire y Costa Falcón hay 47,78 millas náuticas (88,48 km).
- 5) Entre Los Monjes y Aruba hay 37,79 millas náuticas (79 km).
- 6) Entre Archipiélago de Aves y Bonaire hay 30 millas náuticas (88,48 km).
- 7) Entre Isla Aves y Saba-San Eustaquio hay 120 millas náuticas (222,24 km).
- 8) Entre Aruba y Curazao hay 38,17 millas náuticas (70,56 km).
- 9) Entre Curazao y Bonaire hay 21,62 millas náuticas (40,04 km).

D. Características de las Islas Involucradas

Antillas Neerlandesas

	<i>Superficie</i>	<i>Población aprox.</i>	
Aruba	179 Km ²	60.000	
Curazao	543 Km ²	150.000	Forma un tanto convexa enfrentada a parte cóncava de la costa continental venezolana.
Bonaire	246 Km ²	10.000	
Klein Curazao + situada al Sureste de Curazao, en el paralelo 12° N			
Saba	15 Km ²		
San Martín	80 Km ²	(Islas de soberanía compartida entre	
San Eustaquio	26 Km ²	los Países Bajos y Francia)	

Islas Venezolanas

Isla de Aves: isla coralífera (basamento de coral muerto), con un área de 0,042 km² su estructura constituye la emersión Norte del Banco o Prominencia de Aves. Existe un apostadero naval y unidad de investigación científica.

Archipiélago Los Monjes: grupo de islas. no alineadas, que cubren un área de 45 km². Está integrado por tres unidades: Monjes, Monje Sur y Monje del Este. Existe un puesto militar, así como helipuerto.

Archipiélago de Aves: compuesto de dos grupos de islitas. La Isla de Aves de Sotavento se encuentra frente a la costa occidental de Bonaire.

E. Sector de Costa Venezolana

La porción de costa venezolana enfrentada a las islas neerlandesas, comprende las partes septentrional y oriental de la Península de Paraguaná hasta un sector de amplia costa cóncava denominado Bahía de la Vela de Coro. A partir de Punta Manzanillo la costa adopta una inclinación ligeramente convexa en dirección Sur hasta llegar a Punta San Juan.³

EVALUACIÓN DE LOS RECURSOS

A. Potencial petrolífero y de gas

Elemento de juicio de primordial importancia para el análisis de la situación radica en la identificación y ubicación precisa de los recursos de hidrocarburos en los diferentes sectores. A tal efecto, la Delegación solicitó y obtuvo, la valiosa colaboración del Ministro de Energía y Minas y de la Compañía Petróleos de Venezuela. Es justicia reconocer que esa colaboración ha sido de gran valor para el estudio y análisis de los problemas limítrofes. Una estimación de potencial petrolífero en el área Oeste de Aruba, donde se encuentra la única zona de plataforma continental objeto de delimitación, nos pone de manifiesto la existencia de tres áreas de interés o prospectos, a las cuales se les ha denominado: a) Dorado; b) Mero, y c) Progradación.

- a) El prospecto Dorado es el de mayor potencial petrolífero y se estima contenga 162 millones de barriles de petróleo y 12 mil millones de pies cúbicos de gas asociado. Este prospecto se encuentra ubicado dentro de las 12 millas de mar territorial venezolano, en casi su totalidad.
- b) En cuanto al prospecto Mero, 3/4 partes del mismo se encuentran dentro del mar territorial de Aruba, en tanto que 1/4 parte se proyecta en sentido Oeste. El potencial petrolífero del citado prospecto se estima en 16 millones de barriles, y 4 mil millones de pies cúbicos de gas. En consecuencia, el potencial de la 1/4 parte externa al mar territorial es de 4 millones de barriles de petróleo y mil millones de pies cúbicos de gas.

3. Ver supra, configuración general de la costa Norte de Venezuela. Capítulo IV, N° 5.

- c) El prospecto Progradación, se encuentra ubicado en 5/6 partes en aguas territoriales arubanas y sólo 1/6 parte en su exterior. El potencial petrolífero de este prospecto ha sido estimado en doce millones de barriles y 500 millones de pies cúbicos de gas.

Otras áreas

También en el área de la isla neerlandesa de Saba existe posibilidad de presencia de hidrocarburos. El Gobierno antillano, conjuntamente con el Gobierno de Saba, crea la empresa SABA Bank Resources N.V. que opera en el área en referencia, con la colaboración de un grupo de compañías extranjeras. Se ha perforado un pozo que resultó seco, no obstante, lo cual, no se pierden las esperanzas de obtener resultados más fructíferos. En todo caso, se trata de un área cercana a nuestra Isla de Aves, sector donde si bien no existe una información geológica precisa, es considerada por los geólogos como área de interés.

B. Recursos vivos

De acuerdo al criterio de la Dirección Nacional de Pesca del Ministerio de Agricultura y Cría, los recursos vivos están concentrados, esencialmente, dentro de las 12 millas de aguas territoriales venezolanas. No existe en esta materia, por consiguiente, elementos que pueda influir de manera sustancial en la cuestión limítrofe. No se descarta, no obstante, la posibilidad de incorporar al arreglo limítrofe, algunas normas de cooperación en la protección del medio marino, especialmente orientada hacia los recursos vivos y al control de la contaminación.

FACTORES POLÍTICO-JURÍDICOS QUE INCIDEN SOBRE LA CUESTIÓN LIMÍTROFE

A fin de poder evaluar debidamente el proceso y los resultados de la negociación limítrofe, es necesario tener en cuenta, los factores político-jurídicos derivados de las relaciones actuales y futuras entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos. Esos factores son, en líneas generales, los siguientes:

A. *La eventual sucesión de Estados*

Las Antillas neerlandesas adelantan su proceso de independencia del Reino de los Países Bajos, lo que ha incidido, en forma determinante, sobre el grado de interés creciente consagrado a las negociaciones. Como lo expresó el ex Ministro R. Isa, en la primera rueda de negociaciones, al hacer referencia a la condición futura de las Antillas neerlandesas como país independiente, “el arreglo que buscamos es de suma importancia para concluir las negociaciones con Holanda, sobre la independencia de las Antillas”.

Esa eventualidad política, exigió un particular cuidado en el sentido de que el proceso de negociación y especialmente *la representatividad de la Delegación del Reino de los Países Bajos*, asegurase el suficiente grado de participación por parte del Gobierno y pueblo antillano, no obstante que, de acuerdo al Artículo 3º de la Carta del Reino, las relaciones exteriores de los integrantes del Reino, son incumbencia de este último.

Al propio tiempo, y por tratarse de un convenio que afecta las Antillas neerlandesas, debe ser sometido a la consideración de sus organismos representativos, al tiempo de introducirse ante los Estados Generales (Artículo 24). En este sentido es interesante destacar que la integración de la Delegación de los Países Bajos siempre reflejó, adecuadamente, esa necesaria conjunción de intereses políticos. La Delegación neerlandesa siempre estuvo presidida por Antillanos (Ministros R. Isa, W. Vos y M. Croes) además de una importante y variada representación de dichas islas.⁴

El problema más delicado, no obstante, radica en los eventuales efectos que pudiesen derivarse del proceso de independencia de las islas neerlandesas sobre la estabilidad necesaria de un tratado de delimitación. En todo caso, es principio de Derecho Internacional indiscutible, que los tratados de carácter territorial, no se alteran, ni modifican por efecto de la sucesión de estados. La Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados excluye los tratados que establecen fronteras de la nulidad por efecto de un cambio fundamental de circunstancias.⁵

4. Véase Delegación neerlandesa. Cap. VI, N° 7.

5. Artículo 62 de la Convención.

Con anterioridad a la Convención de Viena, ya la C.I.J. se había pronunciado sobre la materia en el “Caso de las reclamaciones de la zona española de Marruecos”, oportunidad en la cual, decidió que “un estado que emerge de un status de protectorado permanece obligado por los tratados específicamente realizados por el”.^{5b} Ese mismo criterio fue aplicado en el *Caso de los derechos de los ciudadanos norteamericanos en Marruecos*, oportunidad en la cual se consideraron vinculantes las disposiciones derivadas del Tratado de Fez, así como por obligaciones derivadas de otros tratados que afectaban Marruecos antes del Protectorado y que no hubiesen sido suspendidos o terminados por acuerdo entre las partes” (ICJ Reports 1952, pág. 176).

No existe, en consecuencia, duda alguna que la eventual consolidación del proceso de independencia no afectará, en modo alguno la existencia de un Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas.

EL PROCEDIMIENTO DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

A. Entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos está vigente el Tratado de Arbitraje, Arreglo Judicial y Conciliación, firmado en La Haya el 5 de abril de 1933, y ratificado el 1º de diciembre de 1933. Este Tratado forma parte de un conjunto de tratados bilaterales de naturaleza mixta, que combinan diversos mecanismos de solución de controversias de diversa naturaleza jurídica.⁶ Un tratado de idéntico contenido nos vincula a Dinamarca, suscrito el 19 de diciembre de 1933 y ratificado el 17 de diciembre de 1934.

B. El *objeto del tratado* consiste en la obligación recíproca de arreglar amistosamente los *conflictos y divergencias* que lleguen a suscitarse entre los dos países y que no hubiesen podido ser resueltos, en un *plazo razonable*, por los procedimientos diplomáticos ordinarios (Artículo 1º). Desde luego que es necesario definir el contenido específico de la expresión *conflictos y divergencias*. El término “*conflicto*” ha sido definido como una *situación de hostilidad general* entre estados u otras autoridades⁷ aun cuando otros expositores lo consideran como “caren-

^{5b}. Sent. 1925. Recop. Sent. Arbitrales. ONU. Pub. Vol. 2, p. 633.

⁶ y ⁷. Arbitraje, Arreglo Judicial y Conciliación. (Véase texto del Tratado en el Anexo N° 1).

te de un significado preciso.⁸ La “*divergencia*”, en cambio, consiste en sustentar puntos de vista enfrentados o no coincidentes, etapa lógicamente anterior a toda idea de *conflicto*. La radicalización del conflicto deriva en una *controversia o disputa*. Las disputas o controversias han sido definidas por la Corte Permanente de Justicia Internacional como “un desacuerdo sobre un punto de hecho o legal, o un conflicto de puntos de vista jurídico o de intereses entre las partes”.⁹ Es conveniente destacar, no obstante, que la controversia se pone de manifiesto, se evidencia, cuando una de las partes presenta una *reclamación concreta*, la cual es rechazada por la contraparte. Una diferencia *existe*, desde el momento en que una de las partes comprueba que la actitud de otra (acto de reclamar) es contraria a la suya (rechazo).¹⁰

C. El Proceso de negociación

La negociación directa es, incuestionablemente, el mecanismo más adecuado y pertinente para tratar de solucionar las cuestiones de cualquier naturaleza que puedan surgir entre estados. En efecto sólo los propios Gobiernos interesados, debidamente representados mediante Plenipotenciarios, pueden dilucidar los problemas existentes, especialmente en los casos en que están involucrados intereses vitales de los estados, como el caso de problemas limítrofes. La negociación ha sido definida como “el proceso administrativo y legal mediante el cual gobiernos, en el ejercicio de sus poderes incuestionables, conducen sus relaciones entre ellos y discuten, ajustan y solucionan sus diferencias”.¹¹ “Una obligación de negociar, no obstante, no implica necesariamente una obligación de lograr un acuerdo,¹² pero sí de realizarlas de buena fe para lograr una solución equitativa de sus divergencias”.¹³ En cuanto al punto de *plazo razonable* para resolver los conflictos por los procedimientos di-

-
8. B. S. MURTY, Settlement of Disputes. M. SORENSEN, Manual of Public International Law. St. Martin Press, New York, 1968, p. 675.
 9. BILEY, SIDNEY. Peaceful Settlement of disputes. Unitar, 1971, p. 7.
 10. BAILEY, SIDNEY, Peaceful Settlemente of Disputes; Ideas and Proposals for Research. Unitar, ONU, New York, 1971, p. 3 y sig.
 11. Caso concesiones Maurovatis. Opinión disidente CMJI-Serie A, N° 2, p. 62-63.
 12. Caso del Tráfico Ferrocarrilero entre Lituania y Polonia (1931) CPJI, Ser. A/B, N° 42, p. 116.
 13. CIJ. Caso de la competencia en materias de pesquerías. Recueil, 1974, p. 34 y 205-206.

plomáticos ordinarios, es cuestión de apreciación en cada caso específico. Es necesario que se realice el esfuerzo de resolver el problema por la *vía diplomática ordinaria*. No obstante, sólo por vía judicial será posible establecer la “*razonabilidad*” del plazo transcurrido. Al respecto es conveniente destacar, que ha sido constante y reiterada la jurisprudencia de la C.I.J. en el sentido de rechazar *la necesidad de negociaciones diplomáticas previas*, como requisito indispensable para acudir a la corte. Así ha sido decidido en los siguientes casos:

- a) Concesiones Maurommatis en Palestina (1924);
- b) Intereses germánicos en alta Silesia (1925);
- c) Factoría de Chorzow (1927);
- d) Caso Compañía Electricidad de Sofa (1940);
- e) Derecho de tránsito por territorio hindú (1957);
- f) Caso Sudoeste Africano (1962).

El tratado contempla un *procedimiento especial* para los *litigios de naturaleza jurídica*, no resueltos por los métodos ordinarios —incluso aquellos relativos a la *interpretación del tratado*— los cuales deberán someterse a un tribunal arbitral o a la Corte Permanente de Justicia Internacional, hoy Corte Internacional de Justicia. Es necesario, por consiguiente, distinguir los *litigios jurídicos* de los *no jurídicos*, cuestión que no es precisamente nueva. El Estatuto de la C.I.J. en su Artículo 36 restringe el ámbito de las declaraciones facultativas a la jurisdicción de la Corte, a las controversias *jurídicas*, esto es:

- 1) existencia, interpretación o aplicación de tratados o instrumentos similares;
- 2) cualquier punto de Derecho Internacional.

Algunos autores, no obstante, consideran esa distinción artificiosa e insostenible, ya que sea cual fuere la naturaleza de la cuestión planteada, siempre es posible decidirla legalmente antes de la etapa de carácter litigioso.¹⁴ No obstante, se ha sostenido que las controversias políticas no son susceptibles de arreglo mediante adjudicación.¹⁵ De acuer-

14 y 15. VERZIJL J. A. W. “The Int Law in Hist. Perspective. Sijthoff. Leyden, 1976, Vol. VIII, p. 11.

do a lo dispuesto por el propio Tratado (Artículo 7º) controversias no jurídicas son aquellas cuya solución no puede obtenerse por una sentencia.

D. *Ambito de Aplicación*

- 1) El tratado no se aplica a las controversias provenientes de *hechos anteriores al tratado y que pertenecen a lo pasado*,¹⁶ como tampoco a aquellas que versan sobre asuntos que el Derecho Internacional deja a la *exclusiva competencia de los estados*, con la excepción relativa a ciertos casos de denegación de justicia.
- 2) Tampoco se aplicará a las controversias para cuya solución se haya previsto un procedimiento especial por otros tratados vigentes entre las partes contratantes.
- 3) Así mismo, el tratado establece que sus disposiciones no se aplican a las diferencias que afectan el interés o se refieren a la acción de un tercer estado (Artículo 21).
- 4) Se contempla, al propio tiempo, un tratamiento especial para los casos surgidos con *motivo de reclamaciones de un nacional de uno de los dos estados contra el otro estado*, cuyo objeto corresponde a la competencia de los tribunales nacionales. Deben, en primer término, agotarse los recursos legales ordinarios contemplados *en el estado respectivo*. No obstante, una vez agotados tales extremos, se aplicarán las disposiciones del tratado, en los casos de:
 - a) denegación de justicia, comprendido en este concepto el *retardo abusivo de los tribunales*;
 - b) en caso de una decisión judicial no apelable, cuando sea *incompatible con las obligaciones provenientes de un tratado o con las obligaciones internacionales del estado, o que sea manifiestamente injusta* (Artículo 5º).

16. La intención de las partes es la de no dar efecto retroactivo al Tratado, y aplicarlo para hechos ocurridos con posterioridad a su entrada en vigencia.

E. *Etapa Conciliatoria*

Antes de iniciarse la etapa de carácter litigioso, se contempla una etapa de *carácter consensual*, en que las partes pueden someter las controversias jurídicas, de común acuerdo, a un procedimiento de conciliación (Artículo 3º), caso en el cual la controversia será decidida por una *Comisión Internacional Permanente de Conciliación*. Las controversias no jurídicas, vale decir, aquellas cuya solución no se puede obtener por medio de una sentencia, deben necesariamente someterse al procedimiento conciliatorio (Artículo 7º). La Comisión de Conciliación se encargará de proponerles una solución aceptable, y en todo caso, presentarles un informe.

F. *Etapas arbitral y judicial*

En caso de que, en los conflictos de carácter jurídico, las partes no recurrieren a la Comisión de Conciliación, se someterá el litigio de *común acuerdo*, por vía de *compromiso*, ya sea a un tribunal arbitral, que decidirá de acuerdo al procedimiento previsto por la convención de La Haya de 18 de octubre de 1907, ya sea a la Corte Permanente de Justicia Internacional. Si las partes no llegaran a entenderse sobre la elección de la jurisdicción, sobre los términos del compromiso o en caso de haber escogido el arbitraje, sobre la elección de los árbitros, se llevará el litigio ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, la que decidirá sobre la base de las pretensiones que le hubieren sido sometidas (Artículo 4º).

En consecuencia, en ejecución de lo dispuesto por el Tratado en examen, la cuestión limítrofe ha podido perfectamente haber sido sometida al mecanismo de solución de controversias, con intervención de terceros — concretamente la Corte Internacional de Justicia.

G. *Las Delegaciones Negociadoras.*

Evolución del proceso de negociación

1. La primera rueda de negociaciones entre Venezuela y los Países Bajos, se celebró en Caracas, entre el 29 de junio y el 14 de julio de 1973. En esa oportunidad la Delegación Venezolana estuvo presidida

por el Dr. José Alberto Zambrano Velasco,¹⁷ y la Delegación neerlandesa por el entonces Ministro Presidente de las Antillas Neerlandesas R. I. ISA.¹⁸

Esa primera reunión se limitó a un intercambio preliminar sobre algunos puntos importantes, tanto de tipo procesal, como sustantivo.

En efecto, como se desprende del Acta Resumen suscrita por los jefes de Delegación, los puntos examinados fueron:

- a) El sentido y efecto de las reservas hechas por Venezuela a las Convenciones de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua y sobre Plataforma Continental. En este punto las partes estuvieron de acuerdo en que ambas Convenciones están en vigencia entre las partes, con excepción de los artículos y los párrafos sobre los cuales Venezuela formuló reservas en el momento de la ratificación.¹⁹
- b) Las partes acordaron analizar las siguientes cuestiones:
 1. Delimitación de Mares Continentales
 2. Delimitación de Plataformas Continentales
 3. Indicación de la orientación de las líneas aplicables a delimitaciones ulteriores
 4. Posibles consecuencias de las delimitaciones respecto de la libertad de navegación.
- c) Las partes contrapusieron puntos de vista sobre el método de delimitación a aplicar. El Reino de los Países Bajos propuso la aplicación de la línea media o equidistante, en tanto que Venezuela propuso la aplicación de los principios equitativos.

17. Para entonces Director General del M.R.E., la Delegación venezolana estuvo integrada, además, por el Dr. Luis Herrera Marcano, Asesor del M.R.E., Contralmirante Ernesto Reyes L., Director de la Escuela de Guerra Naval y los Drs. Gustavo Planchart, Gabriel Angel Lovera y Justo Pastor Faría, Asesores del M.R.E.

18. La Delegación neerlandesa estuvo integrada además por F. J. Tromp (Tte. Gob. de Aruba), Dr. C. E. Dip, W. Cohen Strart, G. W. Maas Gresteramus, E. N. Kleimodieg, M. Meys, Dr. L. Halley y A. Muyale.

19. Los artículos reservados por Venezuela fueron el artículo 12 de la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua y el artículo 6 de la Convención sobre Plataforma Continental.

- d) Las Delegaciones consideraron conveniente examinar el asunto como un todo, sin perjuicio de poder abordar los temas por separado, según convenga a la negociación.

2. La Segunda rueda de negociaciones se celebró en Curazao, entre el 22 y el 27 de septiembre de 1975. La Delegación Venezolana estuvo presidida por el autor del presente trabajo, con el carácter de Embajador Extraordinario y Plenipotenciario, en tanto que la Delegación Neerlandesa fue presidida por el señor Ministro de Justicia de las Antillas Neerlandesas.

La Delegación Venezolana estuvo, además integrada así: Dr. Ramón Rojas Cabot, Director de Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores; Contralmirante Ernesto Reyes Leal, Director de Marina Mercante; Dr. José Antonio Galavis, Jefe de Geología Marina del Ministerio de Minas e Hidrocarburos, y los doctores Gustavo Planchart M., Luis Herrera Marcano, Gabriel A. Lovera, Justo Pastor Farías (Ingeniero Cartógrafo), Emilio Figueredo, como Asesores.

La Delegación Neerlandesa estuvo, además integrada así: F. J. Tromp, Tte. Gob. Aruba, M. N. Cohen, C. E. Dip, G. W. Maas Geesteranus, F. Kleimodieg, R. Mays, J. Vander Kuyp, M. Larmonie, T. Monzón, H. Ronbach, Asesores y Luis Daal, Traductor Jurídico.

En esta Reunión se profundizó el examen de los puntos procesales y sustantivos examinados en la primera rueda de negociaciones.

- a) Ambas Delegaciones identificaron los puntos de vital interés para sus respectivos países, especialmente en cuanto a consecuencias para el desarrollo futuro. En este sentido, la Delegación Neerlandesa manifestó otorgar la mayor prioridad a la delimitación entre Aruba y Venezuela. La Delegación Venezolana insistió en la necesidad de otorgarle un contenido global a las negociaciones, sin menoscabo del examen parcial de las diferentes áreas a delimitar.
- b) Se acordó tomar en cuenta el desarrollo de los acontecimientos registrados en la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, especialmente en cuanto a los efectos de las Zonas Económicas Exclusivas que pudieren corresponder a ambos países.

La Delegación Neerlandesa propuso el examen del Status especial de los Archipiélagos y las Aguas Archipelágicas y su efecto tanto sobre Aruba, Curazao, como sobre Saba, San Eustaquio y San Martín.

La Delegación Venezolana observó que la Conferencia de Naciones Unidas sólo ha dado Status especial a los Estados Archipelágicos y no a los archipiélagos oceánicos pertenecientes a Estados costeros extracontinentales.

- c) Se examinó la cuestión de la necesidad de mantener la libre navegación tradicional desde o hacia Venezuela. La Delegación Neerlandesa declaró su intención de “no instituir sobre el particular un régimen por el cual se estancarían las rutas económicas internacionales.
- d) Las partes reiteraron sus puntos de vista en relación a los métodos de delimitación a utilizar. La Delegación Venezolana reiteró que la aplicación de un solo método de delimitación a la variedad de áreas geográficas y jurídicas no conduciría a una solución razonable y equitativa. Que es necesario tomar en cuenta el conjunto de circunstancias y características especiales tales como:
 - 1. La extensión de fachada marítima venezolana y el derecho que le corresponde a una proyección hacia el Caribe Medio.
 - 2. La configuración general de la Costa Venezolana.
 - 3. La importancia vital e histórica del Golfo de Venezuela, así como de su salida hacia el Caribe Medio.
 - 4. La extensión comparativa de las Costas de las Antillas Neerlandesas y de Venezuela.
 - 5. La influencia del complejo de Costas del Golfo de Venezuela, y de la Península de Paraguaná en la sección Este de la delimitación.
- e) Asimismo, las Delegaciones examinaron la hipótesis de delimitación en cada sector a delimitar, así como su efecto global. Este esfuerzo permitió identificar tanto los puntos de acuerdo, como los puntos de divergencias, lo cual permitió a las Delegaciones concentrar su atención sobre los aspectos conflictivos.

3. La tercera rueda de negociaciones se efectuó en la Ciudad de Caracas, entre el 5 y el 8 de octubre de 1976. La Delegación Venezolana continuó presidida por el autor del presente trabajo, en tanto que la Delegación Neerlandesa fue presidida por M. Croes, Ministro de Finanzas y Estructura Política de los Territorios Insulares.

A la Delegación Venezolana se agregaron el Contralmirante Luis Rafael Luces Morales, Director de Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores y el Dr. Germán Nava Carrillo, Director de Política Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores.²⁰

A la Delegación Neerlandesa se agregó el señor Cores, Jefe del Departamento Político de los Territorios Insulares.

Esta rueda de negociaciones profundizó en el examen de los puntos conflictivos, logrando notorios avances en las siguientes materias:

a) Régimen de navegación, materia en la cual se logró un acuerdo en base a los siguientes principios, propuestos por nuestra Delegación:

- a) En caso de que las Antillas Neerlandesas extiendan o establezcan de conformidad con el Derecho Internacional, un régimen de mar territorial mayor de tres millas náuticas.
- b) Se mantendrá la libertad de navegación y sobrevuelo para los barcos civiles y militares venezolanos.
- c) Así como para buques y aeronaves mercantes de terceros países procedentes o destinados a Venezuela.
- d) Tránsito que excluirá toda actividad distinta al paso expedito y seguro por esas aguas tales como la pesca, investigación científica, etc.
- e) Ni los canales de navegación ni las rutas aéreas pueden constituir un obstáculo a la libre navegación.
- f) Las medidas de preservación del medio marino que pueden afectar la navegación en el área deben ser tomadas de común acuerdo.

b) En el análisis de las diferentes hipótesis de negociaciones las Delegaciones examinaron detenidamente las hipótesis contrapuestas, esto

20. En esta rueda de negociaciones no participaron los Dres. R. Rojas Cabot, G. Planchart, ni E. Figueredo.

es, la aplicación del método de la equidistancia frente a la aplicación de principios equitativos. Se examinaron detenidamente las soluciones propuestas para los sectores siguientes: 1) Aruba-Paraguaná; 2) Sector Curazao-Bonaire, Costa, Estado Falcón-Carabobo; 3) Sector Bonaire-Archipiélago de Aves; 4) Sector Aruba-Archipiélago Los Monjes; 5) Mares de Zona Económica Exclusiva; 6) Sector Isla de Aves. El análisis puso de manifiesto que la mayor dificultad existía en los Sectores Aruba-Península de Paraguaná y Aruba-Archipiélago Los Monjes. La dificultad en este último sector tuvo su origen en la existencia de hidrocarburos en el área, lo que coincide con su carácter de vía vital de navegación para Venezuela, especialmente con motivo del tráfico petrolero proveniente del Lago de Maracaibo.

c) Se consideraron los aspectos geológicos, entre ellos los estratigráficos geomorfológicos y tectónicos.²¹

4. La cuarta rueda de negociaciones se celebró en la ciudad de Curazao, los días 16, 17, 18, 19 y 20 de enero de 1978. Las Delegaciones fueron presididas por los mismos plenipotenciarios, pero hubo algunos cambios de la Delegación Neerlandesa. El Sr. R. F. Piertenella sustituyó al Sr. F. J. Tromp, el Sr. P. J. F. Daniels, sustituyó al señor W. V. Cohen Stuart. Se incorporó a la Delegación el Sr. Gómez Caseres, experto en cuestiones petroleras.

Esta rueda de negociaciones se caracterizó por una profundización en detalle de las diferentes áreas a delimitar, así como de las diferentes alternativas propuestas.

a) En el *sector oeste de Aruba*, la Delegación Neerlandesa sostuvo que se debía tomar en cuenta debidamente que es el único sector donde existen recursos potenciales de hidrocarburos, elemento esencial para el desarrollo económico y político de las Antillas Neerlandesas. La Delegación insistió en que la solución debía atribuir a Aruba no menos de 590 km² de Plataforma Continental. Se opuso radicalmente a cualquier hipótesis que menoscabase el área Oeste de Aruba. Rechazó la hipótesis punta Macolla calificándola de absurda y sin base jurídica alguna, debido a que reducirá la Plataforma Continental de Aruba a 1 km². Sostuvo la aplicabilidad de la línea media en el sector. Por último propuso el Meridiano de 70° 26' como el máximo esfuerzo que estaban dispues-

21. Exposición documentada del Sr. Ingeniero J. A. Galavís, Director de Geología Marina de Minas e Hidrocarburos.

tos a realizar, siempre y cuando Venezuela aceptase las otras soluciones. La Delegación Venezolana expresó su desacuerdo con tal solución, propuso el Meridiano de Punta Salinas ($70^{\circ} 22'$) como máximo esfuerzo.

b) En el sector Aruba-Paraguaná se acordó aceptar la posición venezolana de 12 millas para Venezuela y 8 millas para Aruba, en el punto de mayor distancia y un porcentaje equivalente en el resto de la línea.

c) En el Sector Curazao-Bonaire-Falcón-Carabobo, se acordó una solución intermedia entre la tesis venezolana de los puntos de mayor profundidad y la tesis Neerlandesa más cercana a la Costa.

d) En el Sector Bonaire-Archipiélago de Aves se aceptó la tesis venezolana de una línea tangente al borde exterior de las 12 millas náuticas de Bonaire hasta el paralelo $12^{\circ} 27'$, frente a una línea equidistante entre ambas islas propuesta por los Países Bajos.

e) En el sector de Zona Económica Exclusiva prevaleció la tesis venezolana de inclinar las líneas limítrofes laterales en el *ángulo agudo* rectificando así la hipótesis neerlandesa de línea media estricta, que implicaba una inflexión de las líneas hacia afuera, esto es, hacia el Este en el Sector Oriental y hacia el Oeste en el Sector Occidental, sobre el Golfo de Venezuela.

f) En el sector de Aves las partes convinieron en la aplicación de una línea equidistante entre Isla de Aves (Venezuela) y Saba, San Eustaquio (Antillas Neerlandesas).

En esta situación, concebida en términos generales, se consideró oportuno y conveniente suspender la rueda de negociaciones, a fin de que las Delegaciones pudieran realizar los estudios y consultas correspondientes.

5. Con motivo de la visita a Venezuela del entonces Ministro Presidente de las Antillas Neerlandesas, señor Sylvius Rozendal y de su comitiva, durante los días del 13 al 17 de febrero de 1978, se reactivó la búsqueda de una fórmula final de arreglo.

Como resultado de este esfuerzo se logró estructurar la hipótesis que sirvió de base al Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas, cuyas características serán examinadas en detalle más adelante,²² al realizar la descripción y análisis de la línea limítrofe.

22. Véase en este Capítulo VII, el punto 7 titulado "Descripción y análisis de la línea limítrofe".

ANÁLISIS DEL TRATADO DE DELIMITACIÓN

El Preámbulo

El contenido del preámbulo del Tratado constituye el conjunto de orientaciones, propósitos y principios que han servido a las partes contratantes como guías²³ u objetivos al celebrar dicho Tratado. En este sentido el Tratado en examen cumple con esa función primordial en cuanto al proceso interpretativo de su contenido. La convención de Viena sobre Derechos de los Tratados, establece,²⁴ que “los Tratados deben ser interpretados de buena fe, de acuerdo con el sentido ordinario que debe ser dado a sus términos, dentro de su contexto, y a la luz de su objeto y propósito”.

El contexto, a los fines de la interpretación de un Tratado comprende, además del propio texto, el preámbulo, sus anexos, los acuerdos de ejecución del Tratado, las prácticas en la aplicación del Tratado o las relativas a su interpretación, etc. El contenido de los seis (6) considerandos del Tratado, puede ser clasificado así:

a) Considerandos de origen Político-Histórico-Económico de importancia fundamental, contenidos en los números (1), (3), (4) y (5). El considerando primero contiene la reafirmación “de las cordiales relaciones entre los Estados Contratantes y, en especial, las vinculaciones Históricas, Sociales, Económicas y Culturales entre los pueblos de Venezuela y las Antillas Neerlandesas”.

En realidad puede afirmarse que se trata de un considerando usualmente utilizado en este tipo de instrumentos. La sola firma de un Tratado de naturaleza limítrofe reafirma en forma concreta tales relaciones. En todo caso, es incuestionable que las relaciones de Venezuela con los

23. El preámbulo es medio normal de interpretación, una guía virtual, según la expresión de los Jueces Hurst, Rostworowski y Negulesco en la opinión Consultativa sobre el asunto de las escuelas minoritarias de Albania, “Corte Permanente de Justicia Internacional, Serie A/B de 6-4-1935, p. 31, citado por J. A. Corriente Córdova”. Valoración Jurídica de los Preámbulos de los Tratados Internacionales.

24. Artículo 31.

Países Bajos, así como con el pueblo de las Antillas Neerlandesas han sido y seguirán siendo excelentes.²⁵

Ese espíritu ha sido, sin lugar a duda, uno de los factores que han influido decisivamente en las Delegaciones negociadoras, en su esfuerzo por lograr una solución equitativa, racional, sin menoscabo alguno para los intereses vitales de ambos pueblos. Importancia fundamental reviste el contenido del considerando cuarto que reconoce expresamente “la importancia vital e histórica que tiene Venezuela, el Golfo de Venezuela, el complejo de intereses fundamentales que lo caracterizan así como el tránsito marítimo hacia o desde Venezuela”.²⁶

Este reconocimiento, que las partes contratantes consagran en forma destacada al ubicarlos en el preámbulo, constituyen, sin lugar a duda, *el principio fundamental*. Si bien no hay novedad alguna en destacar “la importancia vital e histórica que tiene para Venezuela, el Golfo de Venezuela, el conjunto de intereses fundamentales que lo caracterizan, así como el tránsito marítimo hacia o desde Venezuela”, es la primera vez que se reconoce tal *conjunto de intereses vitales* en un Tratado internacional, tanto más, si se trata, precisamente, de un Tratado de Delimitación de áreas marinas y submarinas en la propia área del Golfo de Venezuela. Esa importancia vital fue un factor decisivo en el proceso de determinación de las líneas limítrofes, especialmente el área enfrentada entre el archipiélago de Los Monjes (Venezuela) y la Isla de Aruba (Antillas Neerlandesas).²⁷ Igualmente explica el requisito de *mutuo consentimiento* exigido para la aplicación de normas de prevención, reducción y control de la contaminación, en la medida que afectasen la navegación en el ejercicio del derecho de paso en tránsito, particularmente en las rutas de navegación internacional ubicadas en el área marina que se extiende entre el archipiélago de Los Monjes y la Isla de Aruba.²⁸

En esta área, por otra parte, coincidió el interés particular de las Antillas en controlar la mayor extensión posible de Plataforma Conti-

25. Prueba evidente de esas excelentes relaciones han sido las Convenciones de explotaciones conjuntas y asistencia técnica entre las líneas Viasa y KLM, así como entre las empresas navieras de ambos países.

26. El contenido material de los intereses vitales existentes, para Venezuela en el Golfo, han sido examinados, en líneas generales, en el Capítulo V.

27. Artículo y Ordinal 8.

28. Artículo 4, N° 8.

mental, toda vez que únicamente en ese sector existe en área de Plataforma Continental propiamente dicha.²⁹ Ese interés quedó reflejado en el considerando quinto del Preámbulo, al reconocer las partes “que para las Antillas Neerlandesas es de esencial importancia asegurar los medios para su desarrollo económico”.³⁰ Estas disposiciones están complementadas por el reconocimiento por las Partes de “la necesidad de establecer medidas adecuadas para la preservación y aprovechamiento racional de los recursos existentes en sus *respectivas Jurisdicciones*”. En realidad esta disposición, más que una obligación jurídica precisa, ya que no contempla en sí misma acción inmediata alguna, representa una típica *Cláusula-constatación*,³¹ una norma de conducta perfectamente clara, y con un objetivo preciso. En todo caso, se refiere al aprovechamiento de los recursos existentes “en sus respectivas jurisdicciones”, por lo que no está planteada interferencia alguna en los recursos de la otra parte contratante.

La citada consideración preambular está concretada a las disposiciones sustantivas de los artículos 9, 10 y 11.³² En este sentido, convinieron en coordinar, en cuanto fuera posible, las medidas legislativas y reglamentarias que adopte cada parte, “promover, fomentar y facilitar la realización de investigaciones científicas marinas”, así como “adoptar conjuntamente, medidas para evitar o eliminar la contaminación”.

Los considerandos segundo y sexto hacen referencia al derecho aplicable y, dada la importancia, serán examinados en el N° 8.

El Derecho Aplicable

Se acordó entre las Partes Contratantes, tomar en cuenta, a los efectos de la delimitación, tanto el derecho vigente válidamente aplica-

29. Véase figura N° 7.

30. Este conflicto de intereses vitales explica que fuese adoptada una solución de compromiso reflejada por el meridiano 70°25' que asegura una salida autónoma para Venezuela hacia el Caribe medio, sin peligro de interferencia por terceros Estados (al explotar la Plataforma Continental) y al propio tiempo le reconoce un área moderada de Plataforma en el área Oeste de Aruba.

31. Véase al respecto J. A. CORRIENTE CÓRDOVA. *Ob. Cit.* p. 27.

32. No es por consiguiente una “*flatus vocis*”, sino que está implementada mediante disposiciones concretas en la parte sustantiva.

ble entre las partes —*lex lata*— como la propia evolución del nuevo derecho del mar —*lex referenda*—³³ en la medida en que las propias partes así lo consideraron admisible. Esto explica que el Tratado contemple tantas líneas limítrofes aplicables al mar territorial y plataforma continental, así como la Zona Económica Exclusiva, o cualesquiera áreas marinas o submarinas que han sido o pudieren ser establecidas, por las Partes, de conformidad con el derecho internacional.³⁴ Esto explica, al propio tiempo, que se hubiese previsto el eventual surgimiento de un estado archipelágico integrado por las actuales Antillas Neerlandesas, así como el régimen de navegación aplicable en dichas aguas, esto es, el régimen de *paso en tránsito*, similar a la libre navegación pero sin derechos de pesca, investigación científica, etc.³⁵ Se contempla expresamente la aplicación a las naves en tránsito, de las normas pertinentes del derecho del mar, relativas a la seguridad en el mar, inclusive el Reglamento Internacional para evitar colisiones, los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas para la prevención, reducción y control de la contaminación del mar por buques propulsados por energía nuclear u otras sustancias peligrosas o nocivas, etc.³⁶ Así mismo, se contemplan expresamente las reglas aplicables a las *aeronaves en tránsito*, tanto las establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional para aeronaves civiles como las aplicables a aeronaves del estado.

a. El análisis del derecho aplicable a la delimitación puso de manifiesto, que tanto Venezuela, como el Reino de los Países Bajos suscribieron y ratificaron las Convenciones de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua³⁷ y la Convención sobre Plataforma Continental.³⁸ En la oportunidad de suscribir ambos tratados, la Delegación Venezolana alegó, en relación con los artículos 12 de la Convención

33. El Preámbulo, Considerando 6º dice textualmente: "Teniendo en cuenta las normas del derecho internacional vigente y la evolución del nuevo derecho del mar".

34. Artículo 1º

35. Véase al respectivo "Régimen de Navegación", en este Capítulo Nº 8.

36. Artículo 4, Nº 6.

37. Venezuela la ratificó el 15 de agosto de 1961 y los Países Bajos el 18 de febrero de 1966.

38. Venezuela la ratificó el 15 de agosto de 1961 y los Países Bajos el 18 de febrero de 1966.

sobre Mar Territorial y 6º de la Convención sobre Plataforma Continental, la existencia de “*circunstancias especiales en tres regiones específicas*: 1) en el Golfo de Paria y regiones adyacentes; 2) *en la región comprendida entre las costas venezolanas y la isla de Aruba*; y 3) en el Golfo de Venezuela”.

A su vez, la Delegación del Reino de los Países Bajos realizó una declaración en virtud de la cual “reservó todos sus derechos en cuanto a las reservas formuladas por Venezuela al suscribir la Convención”.³⁹ Posteriormente, con motivo de la discusión y aprobación por el Congreso Nacional de la Ley Aprobatoria de la Convención sobre Mar Territorial y la Zona Contigua (7 de julio de 1971)⁴⁰ así como con motivo de la discusión y aprobación de la Convención sobre Plataforma Continental (7 de julio de 1971), se realizó una reserva expresa en los siguientes términos:

“A los efectos de la ratificación de la República para que tenga efectos internacionales en cuanto a Venezuela se refiere, publíquese y deposítase la Ley Aprobatoria de la Convención sobre la Plataforma Continental, en cuyo artículo único está inscrita la reserva hecha a la nombrada Convención”.

Las reservas fueron formuladas en los siguientes términos:

“*Artículo único* — Se aprueba, con reserva expresa del artículo 12 y de los párrafos 2º y 3º del artículo 24, la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, concluida el 29 de abril de 1958 y firmada en Nueva York por el Gobierno de la República de Venezuela el 30 de octubre de 1958, y cuyo texto dice así: . . .”⁴¹

A su vez, el Reino de los Países Bajos “reservó todos los derechos con respecto a la reserva del artículo 6 hecho por el Gobierno de Venezuela al ratificar la presente Convención”.

39. Declaración del 17 de marzo de 1967.

40. Gaceta Oficial N° 26615 del 31 de julio de 1961.

41. Un texto idéntico fue utilizado para hacer reserva expresa del artículo 6 de la Convención sobre Plataforma Continental.

En consecuencia, la posición venezolana, en relación con las Convenciones de Ginebra, es la siguiente:

- 1) Venezuela suscribió tanto la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, como la Convención sobre Plataforma Continental, oportunidad en la cual alegó en relación con el artículo 12 de la Ley sobre Mar Territorial y 6 de la Convención sobre Plataforma Continental, *la existencia de circunstancias especiales*, en tres sectores geográficos, uno de los cuales está ubicado entre la costa venezolana y la isla de Aruba;
- 2) La Delegación del Reino de los Países Bajos, se reservó sus derechos en relación con el alegato de *circunstancias especiales* realizado por Venezuela.
- 3) Con motivo de la aprobación legislativa y posterior ratificación de ambas Convenciones, Venezuela efectuó expresa reserva a los artículos 12 de la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua y 6 de la Convención sobre Plataforma Continental. Igualmente, los Países Bajos reservaron sus derechos en relación con las reservas de los artículos reservados por Venezuela.

Ahora bien, si analizamos la situación planteada desde el punto de vista del derecho de los Tratados, se hace necesario realizar las consideraciones siguientes:

Los tratados multilaterales plantean la cuestión del *consentimiento de los otros estados contratantes como prerrequisito para la validez de las reservas*. Tradicionalmente se partía de la idea de que una reserva *constituye una propuesta de enmienda al texto del Tratado*. De allí deriva la exigencia de que toda reserva requiere, para producir efectos jurídicos, del consentimiento o aceptación por parte de los otros estados contratantes. Hoy en día, no obstante, se tiene un concepto más claro y preciso, el objeto de una reserva es la de excluir o modificar los efectos jurídicos de *ciertas* disposiciones del Tratado, en cuanto su aplicación a ese estado.⁴²

- a) El consentimiento de otros estados, en todo caso, puede ser otorgado expresa o tácitamente, anticipadamente, o bien en la oportunidad de oponerse la reserva o de efectuarse la ratificación;

42. Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, Artículo 2°.

- b) también puede plantearse el caso de una *prohibición expresa absoluta de reservas* por el Tratado, como ocurrió en el Caso de la Convención Universal sobre Derechos del Autor (1952);⁴³
- c) que se prohibían las reservas a determinados artículos solamente como ocurre con la Convención sobre Plataforma Continental (Art. 12);
- d) que se exija la aceptación de la reserva, bien unánimemente, bien por mayoría de los estados partes;
- e) que la Convención no surta efecto alguno entre el estado que efectuó la reserva y el estado que la objetó (conocida como regla panamericana);
- f) la regla de la compatibilidad de la reserva con el objeto y propósito del tratado.⁴⁴

Con motivo de la opinión consultiva realizada a la CIJ, en el caso de las reservas efectuadas por numerosos estados a la Convención contra el Genocidio, adoptada por Naciones Unidas el 9 de diciembre de 1948, el máximo Tribunal Internacional elaboró ciertos principios fundamentales, que pueden ser resumidos en los siguientes términos:

- 1) Un estado que ha realizado y mantenido una reserva que ha sido objetada por uno o más de los estados partes a la Convención pero no por otros, puede ser considerado como parte de la Convención, si la reserva formulada es *compatible con el objeto y propósito de la Convención*; de otra manera, ese estado no puede ser considerado como parte de la Convención;
- 2) si un estado parte de la Convención objeta una reserva que considera incompatible con el objeto y propósito de la Convención, puede de hecho considerar el estado reservante no parte de la Convención, y viceversa;
- 3) la objeción formulada por un estado signatario que no ha ratificado la Convención sólo puede tener efecto jurídico si llega a ratificarla. Carece de efecto jurídico alguno la objeción formulada por estados no signatarios.

43. Artículo XX.

44. Sentencia CIJ. Caso Convención contra el Genocidio.

Ahora bien, cuando una Convención señala expresamente los artículos en relación a los cuales las reservas no son admisibles, está señalando que sólo respecto a ellos deben considerarse incompatibles las reservas. Por argumento a contrario, los estados partes han admitido expresamente las posibles reservas a otros artículos del propio tratado.

En consecuencia, la formulación de reservas en el momento de firmar o bien de aprobar o ratificar el Tratado, realizadas por Venezuela produce plenos efectos jurídicos por las consideraciones siguientes:

- 1) en relación a la Convención sobre Plataforma Continental, su artículo 12 autoriza expresamente dichas reservas, excepción hecha de los artículos 1 al 3 inclusive. Es decir, todas las partes del Tratado en referencia, expresaron su consentimiento previo a la formulación de reservas distintas a las aplicables a los artículos 1 al 3 inclusive. En ese sentido se pronunció la Sentencia Arbitral de las Islas del Canal, entre Francia y Gran Bretaña.⁴⁵ Es más, mediante su aprobación el artículo 12, cada parte contratante se obligó a no objetar el derecho de otra parte contratante a vincularse a la Convención con las reservas autorizadas por el artículo en referencia.

El Régimen de Navegación

Uno de los puntos de mayor importancia para Venezuela en relación con las delimitaciones de áreas marinas y submarinas con las Antillas Neerlandesas es el relativo al *régimen de navegación* a ser aplicado, tanto en las naves y aeronaves venezolanas de cualquier tipo, como a las naves y aeronaves de terceros Estados o bajo su jurisdicción que se dirijan o salgan de Venezuela.

La preocupación por tan importante tema aumentó en forma particularmente destacada, por efecto de la evolución de las normas jurídicas relativas 1) *A los archipiélagos*, 2) a los estrechos utilizados por la navegación internacional, y 3) al señalamiento de doce (12) millas náuticas como extensión máxima del mar territorial, así como 4) *por la creación de la zona económica exclusiva* con una distancia máxima de doscientas (200) millas náuticas medidas a partir de las líneas de base que sirven para medir el mar territorial.

45. Sentencia N°s 38 y 39.

En efecto, para Venezuela reviste la máxima importancia y prioridad, la existencia de un régimen franco y expedito de navegación, particularmente en las áreas geográficas de salidas al mar Caribe así como al Océano Atlántico. Esa importancia y prioridad derivan del *carácter eminentemente exportador de nuestro país*; así como del alto grado de dependencia de importaciones provenientes de una gran variedad de áreas geográficas. Esa realidad ya ha sido comentada, al referirnos al contenido del considerando cuarto del Preámbulo relativo al carácter vital que tiene para Venezuela, el Golfo de Venezuela, *así como el tránsito marítimo hacia o desde Venezuela*.⁴⁶

El Status Potencial de Estado Archipelágico

Desde varios años, el Reino de los Países Bajos ha venido alegando el carácter de archipiélago de las Antillas Neerlandesas. Ya el 9 de julio de 1974, con ocasión de realizarse el segundo período de sesiones de la II Conferencia de Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar, el eminente Profesor Riphagen,⁴⁷ (18) destacó el deseo político de esas Islas, de transformarse en Estados Independientes, señalando al propio, que las Antillas Neerlandesas constituirán *un típico Estado Insular, con las características de un archipiélago*. (19).⁴⁸

En realidad, se trata de una posibilidad proyectada al futuro, esto podría producirse cuando las Antillas Neerlandesas obtengan su independencia total. En efecto, el derecho Internacional marítimo sólo reconoce el Status Jurídico de archipiélago a dos casos muy bien definidos: a) los archipiélagos Costeros integrados por una cadena de Islas a lo largo de la costa, en su proximidad inmediata, siguiendo la orientación general de la misma, suficientemente vinculada a la costa por vinculaciones económicas evidentes históricamente (20);⁴⁹ en ese caso, se permite al Estado Costero la aplicación de líneas de base rectas que abarquen la cadena de Islas, a partir de las cuales se medirá, entonces, el mar territorial.

46. Véase al respecto el Preámbulo, *Infra* en este mismo Capítulo VI.

47. Eminente Internacionalista, consultor Jurídico de la Cancillería holandesa, Miembro de la Comisión de Derecho Internacional.

48. Conferencia de Naciones Unidas sobre Derechos del Mar. 3ª sesión, 9 de julio de 1974.

49. Proyecto de convención sobre Derecho del Mar. Artículo 46.

El caso de las Pesquerías Anglo-Noruega decidido por la CIJ en 1951 constituye, sin lugar a duda, el precedente aplicable de mayor importancia (21) ⁵⁰ hasta el momento actual. b) La otra situación reconocida por el Derecho Internacional, es la constituida por los *Estados Archipelágicos*, es decir, es necesario que el conjunto de islas integren una unidad, desde el punto de vista *geográfico, político, económico y jurídico*.⁵¹

No tienen tal carácter, por consiguiente, los archipiélagos oceánicos pertenecientes a Estados Continentales, al no cumplir el requisito de Unidad Jurídica Autónoma, exigido por el Derecho Internacional.

El Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar define como "archipiélago" un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conecten y otras características naturales, que están tan directamente relacionadas entre sí, que tales islas, aguas y otras características naturales forman *una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente ha sido considerado como tal*. En todo caso por dichas aguas, todos los Estados gozan del derecho *de paso inocente* el cual puede ser suspendido temporalmente, en determinadas áreas, por régimen de seguridad.⁵²

De las consideraciones anteriores se desprende que, si bien las Antillas Neerlandesas no gozan actualmente del Status Jurídico archipelágico, es incuestionable que al obtener la independencia a integrar un Estado Insular, obtendrán al mismo tiempo, el carácter del Estado Archipelágico. Esa realidad impuso una particular atención a la Delegación Venezolana, sobre los eventuales efectos que pudieren derivarse para Venezuela como consecuencia de esa situación, particularmente en lo atinente a la navegación internacional, hacia o desde nuestras costas.

Disposiciones del Tratado

El Tratado, a fin de evitar inconvenientes a la navegación, contempla el respeto al régimen de libre navegación y sobrevuelo hacia o desde Venezuela, más allá de las tres millas náuticas de mar territorial (Art. 4º) para "todas" las naves y aeronaves venezolanas. Esto es, todo tipo

50. Han aplicado este método, entre otros, Noruega, Canadá, Yrgestaria, Suecia, Islandia, Groenlandia, Finlandia, URSS., USA, (Alaska), etc.

51. Han alegado ese status, entre otros Fiji, Filipinas, Indonesia, Burma, etc.

52. Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar, artículo 52.

de naves y aeronaves, civiles y militares *venezolanas* gozan del derecho de paso en tránsito.

En todo caso, el régimen de libre navegación y sobrevuelo sólo es aplicable a *los fines del tránsito expedito* e ininterrumpido por las áreas marítimas o aéreas, es decir, se aplica el régimen que el proyecto de Convención sobre Derecho del Mar denomina derecho de paso en tránsito.⁵³

El Régimen de referencia, es igualmente aplicable a las naves mercantes, de Estado utilizadas con fines comerciales y civiles de terceros Estados, que naveguen y sobrevuelen, hacia o desde Venezuela.⁵⁴ Este derecho de navegación a favor de terceros Estados constituye una salvaguarda indispensable para Venezuela, dada la ubicación geográfica de las Antillas Neerlandesas, en relación con el acceso a los puertos venezolanos.

Ahora bien, *el paso de tránsito* se aplica solamente a partir de tres millas náuticas de mar territorial alrededor de las Islas, medidas a partir de la línea de baja marea a lo largo de la costa. En el interior de esas tres millas náuticas se continúa aplicando el régimen de mar territorial, con su paso inocente (Art. 14 N° 1), derecho que corresponde a los barcos de guerra.⁵⁵ Este régimen exige a los submarinos navegar en la superficie y enarbolar su bandera (Art. 14 N° 6). En todo caso, los buques de guerra deben dar cumplimiento a las regulaciones del Estado Costero relativas al paso por el mar territorial. Su infracción puede ser reclamada por dicho Estado, quien puede exigir la salida del buque de sus aguas territoriales, en caso de insistencia por parte de dicho buque (Art. 23).

El régimen de paso en tránsito implica, en todo caso, derechos y obligaciones para ambas partes. En efecto, las Antillas Neerlandesas podrán:

- a) fijar rutas marítimas y aéreas conforme a las normas pertinentes del derecho del mar y las cuales tienen que ser adecuadas para el paso seguro, expedito e ininterrumpido de naves y aeronaves (Art. 4, Ord. 3).

53. Artículo 38.

54. Artículo 4.

55. C. John Colombos. "The legal regime of Warships in foreign Waters", in *Mélanges en l'honneur de G. Gidel*. Lib. Sirey, Paris 1961. p. 162.

- b) no obstante, no podrá haber ninguna suspensión del derecho de paso en tránsito (Art. 4, Ord. 5), característica que lo distingue netamente del régimen de paso inocente.

Por otra parte, las naves en tránsito deberán:

- a) Cumplir con las normas pertinentes del Derecho del Mar, y especialmente 1) los reglamentos y normas sobre prevención, reducción y control de la contaminación (11), 2) las normas relativas a la seguridad en el mar, incluyendo el Reglamento Internacional para evitar colisiones en el mar, 3) cumplimiento de las medidas especiales de seguridad aplicables a las naves propulsoras por energía nuclear u otras sustancias nocivas o peligrosas, 4) los reglamentos relativos a la debida identificación de las naves y su tripulación, documentos, etc.

Régimen aplicable a las aeronaves

Así mismo, las aeronaves en tránsito, están obligadas a cumplir con las normas pertinentes del Derecho Internacional, especialmente:

- a) Las normas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicables a las aeronaves civiles;
- b) las normas establecidas aplicables a la seguridad de la navegación aérea de aeronaves de Estado;
- c) las relativas al control de las frecuencias de ondas de radio acordadas internacionalmente.

La aplicación de normas de prevención, reducción y control de la contaminación por las rutas de navegación internacional

Se acordó un tratamiento especial para las normas que pudieren afectar el paso en tránsito por las rutas de navegación internacional, destinadas a prevenir, reducir o controlar la contaminación.

El Tratado utilizó la expresión genérica "*rutas de navegación internacional*" sin calificar su grado de utilización, ni hacer referencia a la mayor o menor necesidad de esa utilización.⁵⁶ El artículo N° 4 numeral

56. Siguiendo así la orientación de la CIJ en el caso del estrecho de Corfú, 1949. I.C.J. Reports, p. 4.

8 hace especial referencia a las *rutas de navegación internacional ubicadas en el área marítima que se extiende* del archipiélago de los Monjes (Venezuela) y la Isla de Aruba (Países Bajos). El énfasis particular que contempla el Tratado para esta área estratégica, se explica y justifica plenamente en virtud de que se trata de la ruta utilizada por las naves de transporte petrolero y no petrolero que vinculan el Lago de Maracaibo y el Golfo de Venezuela con los mercados internacionales.

Se trata, por consiguiente, de una área de *interés vital* para Venezuela, lo que justifica, por razones de elemental prudencia, que cualquier medida que pudiese afectar la navegación, requiere de *la aprobación de ambas partes contratantes*.

Las medidas a adoptar, en todo caso, deberán tomar en consideración la necesidad de acoplar el interés de asegurar el transporte marítimo por parte de Venezuela, con la explotación racional de sus recursos, tanto por las Antillas Neerlandesas, como para la propia Venezuela. Las disposiciones anteriores, definitivas de los Derechos y obligaciones, tanto del Estado Costero como de las naves en ejercicio del *paso en tránsito*, reflejan un necesario equilibrio de intereses en juego.

En todo caso este régimen de paso en tránsito es bastante más claro y seguro para la navegación, que el régimen tradicional de paso inocente reconocido en el famoso caso del Canal Corfú.⁵⁷ Se contempla la facultad del Estado Costero para fijar rutas marítimas y aéreas, esa fijación puede realizarse, siempre y cuando se ajuste a las normas pertinentes del Derecho del Mar. El régimen legal, aplicable en materia de preservación del medio humano y lucha contra la contaminación han sido examinados en el Capítulo III. En cuanto al contenido normativo de la seguridad de la vida en el mar, se aplican las disposiciones del Convenio para la Seguridad de Vida Humana en el Mar,⁵⁸ el Reglamento Internacional para evitar colisiones en el mar.⁵⁹

Contempla el Tratado el deber de las aeronaves en tránsito de dar cumplimiento a las normas establecidas por la Organización de Aviación

57. Véase en este sentido: SIR H. WALDOCK. *The International Court and the Law of the Sea*. T. M. C. Asser Inst. Correlius Van Vollenhoven Inst. 1979. p. 7.

58. Gaceta Oficial Extraordinaria 480 de 15-2-1956.

59. Decreto N° 67. Gaceta Oficial N° 24329 del 29-12-1953.

Civil Internacional aplicable a aeronaves civiles. La base legal de la navegación aérea radica en el convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), del cual son parte tanto Venezuela⁶⁰ como los Países Bajos.

La Convención contempla, en 96 artículos, las reglas fundamentales de la navegación aérea, en virtud de las cuales se acuerda “la abrogación de arreglos incompatibles con las obligaciones asumidas en la Convención”.⁶¹ Disposición que evidencia el carácter preeminente de sus reglas y procedimientos sobre los contenidos en otros instrumentos similares.

Es conveniente destacar que los Estados Contratantes, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización encomienda a la OACI la elaboración y adopción de dichas reglas,⁶² las cuales abarcan campos tan variados como sistemas de comunicación, aeronavegabilidad, identificación de aeronaves, característica de los aeropuertos, áreas de aterrizaje, etc.

Importancia destacada reviste, a los fines del Tratado, las normas relativas al vuelo sobre territorio de Estados Contratantes; se contempla, para los vuelos no *regulares* el derecho a penetrar al territorio de otros Estados Contratantes, su necesidad de obtener permiso previo.⁶³

Los servicios aéreos regulares requieren de un permiso especial u otra autorización para explotar dicho servicio en el territorio o sobre el territorio de un Estado Contratante.

Características básicas del Régimen

- 1) no prejuzga sobre la naturaleza del régimen jurídico que pueda aplicarse a las aguas existentes entre las Antillas, que, en todo caso, deben ajustarse a las normas del Derecho Internacional;

60. Véase “Ley aprobatoria del protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional”, Gaceta Oficial Extraordinaria, 1976 del 22-2-1977.

61. Artículo 82.

62. Artículo 37.

63. Artículo 6.

- 2) se reconoce la completa libertad de navegación y sobrevuelo para “todos” los barcos y aviones mercantes y de Estado Venezolano;⁶⁴
- 3) el Estado Costero no puede interrumpir el paso, ni siquiera por razones de seguridad (Art. 4, N° 5);
- 4) se aplica el mismo régimen para buques y aeronaves mercantes de terceros países procedentes de o destinados a Venezuela;
- 5) el paso en tránsito, deberá ser expedito, continuo y seguro, a través de esas aguas pero excluyendo otros usos, como serían la pesca, la investigación científica, etc.;
- 6) ni los canales de navegación ni las rutas aéreas pueden constituir un obstáculo a la libre navegación, y
- 7) que toda medida contra la contaminación que pudiese afectar la navegación en el área, debe ser tomada de común acuerdo.

EL PRINCIPIO DE UNIDAD O UNICITACIÓN DE YACIMIENTOS

El tratado contiene artículos relacionados con la existencia, exploración o explotación de una “estructura geológica o campo mineral, de hidrocarburos o gas natural (Art. 6)”, notificación previa de actividades de perforación para la exploración o explotación, ubicados dentro de (1) milla náutica de distancia de la línea de delimitación (Art. 7°), controversias surgidas con motivo de la ubicación de punto de extracción de un pozo, instalación o artefacto, en relación con la línea de delimitación (Art. 8°).

Todos ellos, están destinados a resolver un problema frecuente, en casos de delimitación de áreas marinas y submarinas, de mares territoriales y plataforma continental.

El problema a resolver radica en los casos en que un yacimiento⁶⁵ estructura mineral o similar se encuentra en un área atravesada por la línea limítrofe, es decir, cuando el yacimiento está cabalgando sobre la línea limítrofe (véase la figura N° 6).

64. Lo que incluye naves y aeronaves militares.

65. Se ha definido un *yacimiento* como “una mesa de roca, grande y porosa, que tiene límites definidos impermeables a los fluidos confinados” en aspecto de la Industria Petrolera en Venezuela.

Soc. Venezolana de Ingeniería de Petróleo. Edit. Sucre. Caracas, 1963. p. 420.

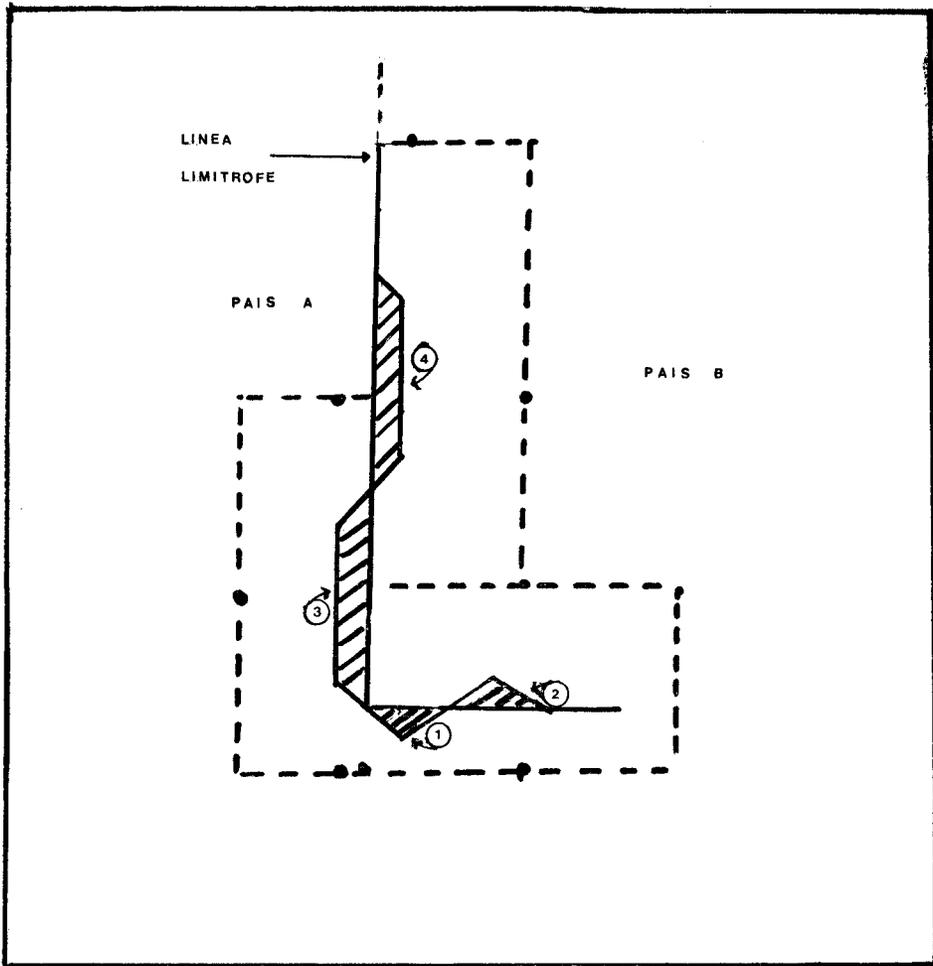


FIG. N° 6
Unidad o unicitación de yacimiento

Como es evidente cualquiera de los países colindantes puede no sólo explotar el sector del yacimiento que le corresponde, sino incluso “drenar”⁶⁶ parcial o totalmente al país vecino, beneficiándose de la porción que legítimamente le corresponde a dicho país.

El problema tiene su origen, afirma Duque Corredor,⁶⁷ en la propia naturaleza de los hidrocarburos, ya que, por encontrarse en estado líquido o gaseoso, son *susceptibles de migraciones* dentro de los estratos que los contienen, originadas éstas por las grandes presiones a que los mismos están sometidos”.

En todo caso, el problema no es precisamente nuevo. Se trata de una cuestión que ha venido siendo estudiada en la industria petrolera privada desde hace muchos años. En efecto, en los Estados Unidos se aplicaba originalmente la llamada “*Ley de captura*” (Law of capture), de acuerdo con la cual el explotador podía aprovecharse de todo el contenido del yacimiento con anterioridad a su captura.⁶⁸ Sin necesidad de indemnizar a los perjudicados por el petróleo explotado indebidamente.

Surgió entonces la idea de reglamentar la explotación de yacimientos en esa situación, a fin de evitar abusos. En Venezuela, por ejemplo, “se impuso en las empresas, mediante el Decreto 1316, reglamentario sobre Conservación de los Recursos de hidrocarburos (Gaceta Oficial Nº 228850 del 12-02-69), la celebración de convenios de espaciamiento de pozos, en las zonas limítrofes de las concesiones. Estos acuerdos entre compañías son celebrados para respetar el espaciamiento básico en un área particular y, tiene por objeto proveer a cada operador de un número de puntos de drenaje equitativo”.⁶⁹ Igualmente la existencia del método de perforación direccional (directional drilling) pueda favorecer el país explotador en perjuicio del país vecino, copropietario del yacimiento.

66. Se ha definido “el drenaje” como “la migración de fluidos de una parte del yacimiento a otra, a fin de tratar de lograr un equilibrio energético dentro del yacimiento, el cual se ha perdido por la extracción del fluido en alguna parte del mismo”. L. E. Duque Corredor. “Aspectos legales de la explotación unificada de yacimientos petrolíferos”. Publicación de la Corporación Venezolana de Petróleo. Caracas, 1975, p. 20.

67. *Ibidem*, p. 20.

68. Dicha ley se fundamentó en la decisión de la Corte Suprema del Estado de Pensylvania en el juicio Westmoreland & Cambria Natural Gas, Co. Contra de Witt. United State. Reports, Vol. 153, p. 660-670.

69. DUQUE CORREDOR. Ob. Cit. p. 44, cita Nº 31.

La práctica internacional

La práctica internacional ha venido utilizando por vía convencional, a fin de evitar conflictos innecesarios, la cláusula en virtud de la cual "si una misma estructura geológica o campo mineral, de hidrocarburos o de gas natural se extendiese a través de la línea de delimitación y parte de esa estructura o campo pudiese ser explotado total o parcialmente desde el otro lado de las líneas de delimitación, las Altas Partes contratantes, después de celebrar consultas técnicas apropiadas, harán esfuerzos para lograr un acuerdo sobre la forma de explotación más efectiva de dicha estructura o campo⁷⁰ y sobre la manera en que se repartirán los costos y beneficios relativos a dichas actividades (artículo 6°).

La necesidad de la cláusula

Como se desprende de la simple lectura del artículo en referencia, su objetivo específico no puede ser más claro: se trata de evitar que cualesquiera de los Estados limítrofes, se pueda perjudicar, con motivo de la explotación, por el otro Estado, de un campo, o estructura que se extiende a través de la línea de delimitación. La práctica de los Estados revela, en los últimos veinte años, numerosos casos, en que las partes contemplan cláusulas iguales o similares a la anteriormente señalada.⁷¹ Ese fue el caso de los tratados suscritos por Alemania, con Dinamarca y Holanda (28-01-1.971), Irán y Qatar (20-02-69), Malasia e Indonesia (27-10-69), Gran Bretaña y Dinamarca (25-11-71), Australia e Indonesia (9-10-72), Canadá y Dinamarca (17-12-1973), Japón y República de Corea (30-01-1974). La disposición contenida en el tratado del Río de la Plata va más allá de la práctica de los Estados, al agregar que "El yacimiento o depósito que se extiende a uno y otro lado de la línea establecida en el artículo 41, será explotado en forma tal que la distribución de los volúmenes del recurso que se extraiga de dicho

70. Se explica la utilización de *estructura* o *campo* y no el pozo o yacimiento precisamente por su carácter genérico, toda vez que, en caso de cualquier duda, se aplicará el principio establecido, evitándole perjuicios a las partes. El criterio más restringido hubiese sido más controversial y hubiese dado lugar a abusos, los cuales se evitan con la actual precisión normativa.

71. Véase al respecto J. A. Barberis. "Los recursos minerales compartidos entre Estados y el Derecho Internacional". Rev. Derecho de la Integración. N° 18-19. B.I.D. 1975, p. 45.

yacimiento o depósito sea proporcional al volumen del mismo que se encuentra a cada lado de dicha línea".⁷² En realidad la línea limítrofe entre los Estados se extiende al suelo y subsuelo, por lo que la regla de la proporcionalidad sólo constituye una manera de facilitar el proceso de explotación y nada más. De ordinario las reglas aplicables en cuanto al método de distribución y otras materias se acuerdan entre las Partes en el llamado Convenio Adicional, como ocurrió en el Tratado Ems Dollart y el acuerdo Coreano-Japonés del 30-01-1974.

Por otra parte, una explotación irracional del yacimiento puede disminuir la presión del mismo y afectar sus posibilidades de extracción.

Todo este conjunto de circunstancias de hecho obligan a las partes a un cierto grado de cooperación, a fin de lograr tanto una explotación racional del recurso, como realizar esfuerzos para lograr la aplicación de las mejores técnicas de recuperación. Esa ha sido la práctica, tanto en el Derecho interno⁷³ como en el Derecho Internacional.⁷⁴

En todo caso, la propia existencia de recursos minerales compartidos, exige de un proceso de identificación, realización de acuerdos previos, señalamiento de principios aplicables, experticia técnica, intercambio de información, etc. Igualmente puede conducir, aun no necesariamente, a convenios de explotación conjunta, participación tanto en los costos como en los beneficios, etc.

Derechos y obligaciones de las partes

De acuerdo al texto de los artículos 6, 7 y 8 del Tratado, las obligaciones de las partes en estas materias, pueden ser delineadas en los siguientes términos:

A) Las disposiciones en referencia se aplican en aquellos casos en que:

- 1- "Una misma estructura geológica o campo mineral, de hidrocarburos, o de gas natural, se extiende a través de línea de delimitación y parte de esta estructura o campo situado en un lado de la línea de delimitación pudiese ser explotado total o parcialmente desde el otro lado de la línea de delimitación".

72. Artículo 41.

73. Véase al respecto Duque Corredor. *Ob. cit.*, p. 45 y sig.

74. Véase al respecto J. A. Barberis. *Ob. cit.*, p. 45 y sig.

Debe observarse que el supuesto anterior ha sido concebido en forma bastante amplia, toda vez que incluye a) las estructuras geológicas, b) campos minerales, c) de hidrocarburos o d) gas natural.

El objetivo es abarcar el máximo posible de hipótesis, a fin de evitar equívocos o discusiones derivadas de la naturaleza de la estructura o yacimiento de que se trata.

B) De darse la hipótesis en referencia, las partes contratantes deberán:

1. Celebrar consultas técnicas apropiadas;

2. Hacer esfuerzos para lograr un acuerdo sobre la forma de explotación más efectiva de dicha estructura o campo y sobre la manera en que se repartirán los costos y beneficios relativos a dichas actividades (artículo 6º).

3. En todo caso, si cualquiera de las partes Contratantes decide realizar o permitir actividades de perforación para la exploración o explotación ubicadas dentro de una (1) milla náutica de distancia de la línea de delimitación, deberá notificar dichas actividades a la otra parte (Artículo 7º).

Las disposiciones en referencia están destinadas a garantizar los derechos de las partes; estableciendo un procedimiento práctico, diseñado a fin de evitar que una de las partes sea perjudicada por la otra. Se trata de un proceso escalonado, el cual se inicia, 1) con la realización de *consultas técnicas*. En efecto, el intercambio de puntos de vista de naturaleza técnica permitirá realizar un 2) *diagnóstico de la situación planteada*. Ese diagnóstico deberá, 2ª) *identificar*, en la medida de lo posible, la estructura geológica o campo mineral, de hidrocarburos, gas, etc. 2b) En segundo término se deberá *comprobar que la estructura o yacimiento "se extiende a través de la línea de delimitación"*, es decir determinar el *carácter compartido* del recurso mineral. Este punto debe ser determinado mediante una *experticia técnica*. Esa es la solución adoptada por el artículo 12 del Tratado que determina textualmente:

“Cualquiera controversia relativa a la interpretación o aplicación de las disposiciones contenidas en los artículos 4, 5 y 6 del presente Tratado, las cuales se refiera a navegación o a una misma estructura geológica o campo que no hubiese sido resuelta por

negociaciones entre las Altas Partes Contratantes, y a menos que las Partes convengan en otra forma de arreglo, se someterá, a petición de una de las Partes, a una comisión de Expertos que se comprenderá de tres (3) miembros... etc”.

Seguidamente el artículo establece, 2c) *un procedimiento para la designación de los expertos*. Como mecanismo Supletorio se encomienda al Secretario General de Naciones Unidas escoger uno (1) y hasta dos (2) miembros de la Comisión. La Comisión determinará sus propios procedimientos y decidirá por mayoría de votos, siendo sus decisiones obligatorias para las Partes. La Experticia determina, 2d) *la capacidad del yacimiento*, así como, 2e) los volúmenes ubicados a cada lado de la línea fronteriza. Esta última determinación permitirá establecer la proporción que corresponde a cada Estado en relación al volumen total.

Deber de notificación

A fin de mantener a cada Parte contratante en pleno conocimiento de las actividades del país vecino en el área limítrofe, se establece el deber de notificar a la contraparte de toda perforación para la exploración o explotación dentro de (1) milla náutica de distancia de la línea de delimitación (Artículo 7º). Esta obligación no excluye ni menoscaba el principio de unidad de yacimiento. Se trata de una seguridad o prevención adicional.

Solución de controversias

Las partes se obligan a establecer, de común acuerdo la ubicación de la instalación u otro artefacto o el punto de extracción del pozo, en relación a la línea limítrofe (Artículo 8º). En todo caso, si las partes no llegasen a un acuerdo en cuanto a los puntos señalados, se resolverá la diferencia mediante una experticia técnica.

En efecto, si bien la disposición relativa a solución de controversias (Artículo 12) sólo refiere a las diferencias que surjan en relación con los artículos 4, 5 y 6 del Tratado, el contenido del artículo 6 (estructuras o campos que se extiendan a través de la línea de delimitación, etc.) abarcaría la situación planteada en el artículo 8º.

LOS MÉTODOS DE DELIMITACIÓN APLICADOS

Establecida la no aplicabilidad de los artículos 12 de la Convención sobre Mar Territorial y 6 de la Convención sobre Plataforma Continental,⁷⁵ las partes sustentaron puntos de vista divergentes sobre el método de delimitación aplicable. En efecto, la Delegación Neerlandesa sustentó la aplicabilidad de la línea media o equidistante, en base al *derecho consuetudinario*, considerando que su aplicabilidad constante y reiterada evidenciaba su obligatoria utilización. La Delegación Venezolana rechazó la posición de los Países Bajos y sustentó la aplicación de *principios equitativos*, destacando que lo realmente importante es *la equidad del resultado obtenido* y no la metodología utilizada.

En cuanto a los métodos a utilizar nuestra Delegación sostuvo que la variedad de situaciones geográficas condicionaba los métodos a poner en práctica, razón por la cual, deberían emplearse en cada situación geográfica, el *método más apropiado y pertinente*, cuya utilización condujese a una *solución equitativa*. Al propio tiempo, rechazó enfáticamente la tesis de la obligatoria aplicación de la equidistancia según el derecho consuetudinario, en base, entre otras, a las siguientes consideraciones:

- 1) *En cuanto al derecho aplicable* — Por cuanto quedó establecido entre las partes que por efecto de la reserva por parte de Venezuela, los artículos 12 y 24 de las Convenciones de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, así como el artículo 6 de la Convención sobre Plataforma Continental no son aplicables entre las partes.
- 2) *En cuanto a la conducta reiterada de Venezuela* — La conducta internacional de Venezuela ha sido clara y reiterada en el sentido de que toda cuestión de límite con aguas territoriales extranjeras deberá resolverse mediante acuerdos u otros medios reconocidos por el Derecho Internacional. Así lo revela la reserva expresa en los artículos 12 y 24 (o.d. 2 y 3) de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial como del artículo 6 de la Convención sobre Plataforma Continental. Así lo establece el artículo 1º de la Ley sobre Mar Territorial, Prat

75. "El artículo 12, en términos claros, autoriza a cualquier parte contratante, incluida la República Francesa, a prestar su consentimiento a estar vinculado por la Convención con las reservas a cualquier artículo, distinto de los Nos. 1 al 3 inclusive."

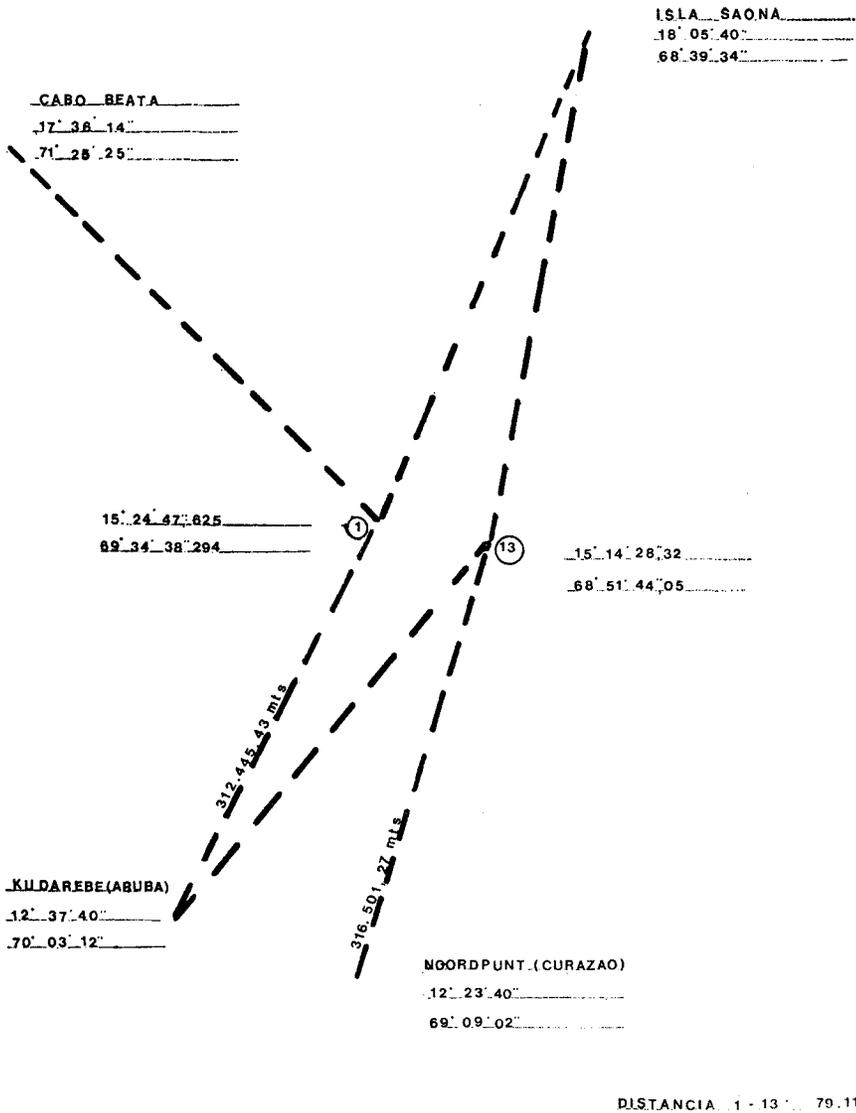


FIG. N° 7

Cálculo parcial de los puntos de base. Delimitación Venezuela-Países Bajos (Antillas neerlandesas)

Contaminación y Protección de la Pesca y Espacio Aéreo de 23 de julio de 1956. Al propio tiempo ha rechazado la obligatoria aplicación de cualquier método de delimitación, a priori, como automáticamente aplicable en todos los casos. No es aplicable en consecuencia la regla.

- 3) *No es regla de derecho consuetudinario* — Tampoco el método de la equidistancia —circunstancias especiales— constituye ni ha constituido jamás una regla de derecho internacional consuetudinario de carácter vinculante, ni tiene un carácter “necesario inherente” aplicable a priori ni “lógicamente” necesario.⁷⁶ No se trata de un principio de derecho de obligatoria aplicación, sino de un método de delimitación, como cualquier otro, cuya aplicabilidad al caso concreto dependía de todas las circunstancias del caso, tales como la configuración de la costa, la extensión de la fachada marítima, etc. La sentencia de la CIJ en el Caso de la Delimitación de la Plataforma Continental del Mar del Norte dejó claramente establecido que, deberá tomarse en cuenta la alteración de la *necesaria unidad entre la tierra emergida y su continuación marítima*.
- 4) Un razonable grado de proporcionalidad o balance natural entre la extensión de las costas de los Estados respectivos y la amplitud de la plataforma continental concedida a cada uno de ellos.
- 5) También es necesario tener en cuenta el principio de unidad de yacimiento a fin de impedir en los yacimientos que cabalguen sobre la línea limítrofe, una explotación que pueda perjudicar al país vecino.

La CIJ consideró que “el estudio de la génesis de la concepción de la plataforma continental demuestra que los juristas, desde su origen, han estado inspirados por dos criterios: 1) en primer lugar, es poco probable que un método de delimitación único dé satisfacción en todas las circunstancias, y en consecuencia la delimitación debe obtenerse por vía de acuerdo o de arbitraje, y 2) en segundo lugar, la delimitación debe efectuarse según principios equitativos.”

76. CIJ, Reports, 1969, p. 46.

Efecto territorial no equitativo

La aplicación de la línea media, no conduce a un resultado equitativo en sus efectos territoriales. En efecto, su aplicación hubiese representado en el caso especial de las Antillas Neerlandesas frente a la costa venezolana, el otorgar a las Antillas Neerlandesas un espacio marítimo de 114.000 km² de un total de 390.000 km² a repartir al norte de Venezuela, tomando en cuenta la proyección de las líneas hacia la zona económica exclusiva. En cambio, a Venezuela sólo le correspondería un área de 273.000 km². Al propio tiempo, la proyección lateral del área marítima de las Antillas Neerlandesas se convertiría en barrera marítima frente a Venezuela, con el consiguiente efecto perjudicial para la proyección marítima venezolana en el área occidental marítima alrededor del Golfo de Venezuela. Tal repartición, *no representaría el razonable grado de proporcionalidad "que debe existir, de acuerdo con la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte, entre la anchura de las costas de los Estados involucrados"*.⁷⁷ En efecto, el área encerrada por las líneas de equidistancias y línea media alrededor de las Antillas Neerlandesas de unos 114.000 km² representa el 30% del total encerrado entre la línea media del mar Caribe y la costa venezolana, que es de 390.000 km².⁷⁸ Esta proporcionalidad representa una orientación razonable de distribución del área, aun cuando no representa, en modo alguno un criterio autónomo de delimitación.⁷⁹ La aplicabilidad de cualquier método de delimitación territorial depende, en definitiva, de si su aplicación conduce a resultados justos y equitativos.

La CIJ, consideró que los principios y reglas de derecho interna-

77. ICJ. Reports 1969, pp. 53-54.

78. Los cálculos cartográficos fueron realizados por el Dr. Justo Pastor Faría, eminente venezolano, filósofo, ingeniero y cartógrafo, cuya aportación venezolana es "*justo*" reconocer. El Dr. Faría formó parte de la Delegación negociadora que representó a nuestro país.

79. D. BOWE H. estima en ese sentido que "la Corte consideró la proporcionalidad no como fuente de derecho al área de plataforma, sino como un simple criterio de evaluación de un área geográfica determinada que cause distorsión, no aplicable en todos los casos". *The Legal Regime of Islands in International Law*. Oceana Public., New York, 1979, p. 213.

cional aplicables a la delimitación entre las partes, en el citado caso, eran las siguientes:

- a) la delimitación se debe realizar por vías de acuerdo, teniendo en cuenta, todas las circunstancias pertinentes;
- b) la delimitación deberá efectuarse, conforme a principios equitativos;
- c) la delimitación “debe esforzarse en atribuir, en toda la medida de lo posible, a cada parte, *la totalidad de las zonas de plataforma continental que constituyen la prolongación natural del territorio del Estado ribereño sobre el mar, de tal manera que sus zonas no usurpen territorio de otro Estado.*”⁸⁰

Si como consecuencia de las disposiciones precedentes la delimitación atribuye a las partes zonas que se cabalgan, ellas deben ser divididas entre *las partes por vía de acuerdo o en su defecto, por partes iguales*, a menos que las partes adopten un régimen de jurisdicción o de explotación común para todo o parte de las zonas que cabalgan. Los factores a tomar en consideración son:

- 1) La configuración general de las costas, así como la presencia de toda característica especial o inhabitual;
- 2) La unidad de yacimiento, es decir, la estructura física y geológica y de recursos naturales de la zona de plataforma continental;
- 3) “un razonable grado de proporcionalidad, que una delimitación realizada de acuerdo con principios equitativos debe tener en cuenta, entre la extensión de las áreas de plataforma continental pertenecientes al Estado costero y la extensión de sus costas medidas siguiendo la dirección general de la costa, considerando, así mismo, los efectos, actuales o futuros, de cualesquiera delimitaciones de plataforma continental entre Estados adyacentes de la misma región”.⁸¹

En definitiva, prevalecieron los alegatos de la Delegación Venezolana, y ambas Delegaciones convinieron en aplicar *los principios equi-*

80. ICJ Reports, 1969, p. 53-54.

81. ICJ Reports, 1969, pp. 53-54.

tativos, utilizando los métodos apropiados y pertinentes que condujesen a una solución equitativa, reiterando la tesis de que es el resultado de la delimitación y no el método utilizado el criterio realmente importante. Eso explica que el Tratado en sus consideraciones preambulares, afirmó:

“animados del propósito de delimitar de manera justa, precisa y en base a principios equitativos, las áreas marinas y submarinas entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas”.

3. Esa metodología se reflejó en los diferentes sectores geográficos. *Se utilizaron una gran variedad de métodos*, de acuerdo a la diversidad de circunstancias geográficas.

En efecto en el *Sector A*, entre la costa Oeste de Aruba y el territorio venezolano (Archipiélago de Los Monjes), se aplicó el *meridiano de longitud 70°25'00" Oeste* y el paralelo de latitud 15°24'48" Norte, hasta el punto N° 2 (de latitud 12°49'00") a partir del cual la línea toma una inclinación hacia el Este, hasta alcanzar el punto 1 (de latitud 15°24'48" Norte y longitud 69°34'38" Oeste). La línea escogida está constituida por *meridianos* y paralelos. La inclinación de la línea hacia el Este corrige la evidente inequidad de una línea de proyección Oeste, cuyo efecto hubiese sido la tendencia al cierre de la salida de Venezuela hacia el Caribe, al través de su Zona Económica Exclusiva. La línea en referencia, en su punto 3 divide la distancia entre Punta Menshebu (Aruba) y Punta Chaure (Paraguáná) así, 9,07 millas náuticas de Aruba y 12,7 millas náuticas de (Aruba) y Punta Tumetry (Paraguáná) así: 8,6 millas náuticas de Paraguáná y 6,1 millas náuticas de Aruba. Entre los puntos 5 al 10 la línea límite es de carácter convencional favoreciendo ligeramente la masa continental, pero siguiendo la orientación general anterior.

En el *Sector B* entre las Islas de Sotavento de las Antillas Neerlandesas (Aruba, Curazao y Bonaire) y la costa Norte de Venezuela, se utilizó una línea convencional, que fue el resultado de ponderar diversos factores jurídicos y geográficos. Se ponderó el efecto de la masa continental dándole un peso relativamente mayor que a la isla enfrentada, sin demeritar exageradamente los derechos antillanos.

Sector C: entre *Bonaire* y *Territorio Venezolano* (Archipiélago Las Aves). En el punto 11 la línea sigue el Meridiano de Puerto Cabello de 67°59'23" Oeste hasta el punto N° 12, sobre el mismo meridiano. El

meridiano de Puerto Cabello es tangente a la línea de doce (12) millas náuticas de la Isla de Bonaire, y está a seis (6) millas del Archipiélago de las Aves. Una línea equidistante en ese sector hubiese representado una *línea exorbitante* en perjuicio de los intereses de Venezuela proyectándose en dirección Este y limitando la proyección Norte de la fachada continental e insular venezolana.

Sector D entre las islas de Aves (Venezuela) y San Eustaquí (Antillas Neerlandesas). En este sector la línea limítrofe sigue un arco de circunferencia máxima que une los puntos 14, 15 y 16, en una extensión de 124.08 kilómetros (67 mn). Se trata de una línea *equidistante*, que une los puntos más sobresalientes de las citadas islas. La aplicación de una línea equidistante en el sector, revela que la posición de la Delegación Venezolana en materia de métodos de delimitación está definida y orientada, no por el método o métodos utilizados, sino por la *equidad del resultado obtenido*. Como lo expresamos con motivo de un debate en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, los métodos no son buenos ni malos en sí mismos, todo depende de la equidad del *resultado obtenido*, tomando en cuenta todo el conjunto de particularidades geográficas y circunstancias pertinentes de la región o sector. No se trata, por consiguiente, de ser alérgicos a ningún método de delimitación, sino de utilizarlos debidamente, adecuadamente, oportunamente, racionalmente.

DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS LÍNEAS LIMÍTROFES

Carácter de las líneas

Las líneas de delimitación establecidas entre las partes constituyen "los límites de sus mares territoriales, zonas económicas exclusivas o cualesquiera áreas marítimas o submarinas que han sido o que pudieran ser establecidas, por las partes, de conformidad con el derecho internacional" (Artículo 1º). Esto es, las líneas limítrofes establecidas abarcan la totalidad de los límites que han sido establecidos en base a los nuevos desarrollos del derecho Internacional marítimo. Esa es una realidad que deriva de la propia naturaleza de mar semicerrado del Mar Caribe, donde desaparece toda el alta mar. Al propio tiempo, esas mismas líneas se mantendrán sea cual fuese el desarrollo de las áreas mari-

nas y submarinas en la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

Cartografía

Las líneas de delimitación fueron trazadas, *a título ilustrativo*, en la carta náutica N° 25000, emitida por el Centro Hidrográfico de la Agencia de Mapas del Departamento de Defensa de los EE.UU., sexta edición del 12 de Febrero de 1977 que anexó al texto del Tratado y forma parte integrante del mismo (Artículo 3°).

Utilización de las líneas geodésicas

Es conveniente destacar que se utilizaron líneas geodésicas, a fin de tener en cuenta la curvatura de la tierra, evitando así la posible distorsión que pudiese haber producido las líneas loxodrómicas, o líneas rectas trazadas sobre una carta Marina de Mercator. Esta escogencia, al propio tiempo, refleja la "cierta tendencia a utilizar cartas calculadas en base a la proyección Mercator Transverse u otras proyecciones calculadas incluso, en base a técnicas geodésicas", que destacó la Sentencia Interpretativa el 14 de Marzo de 1978, en la delimitación de la Plataforma Continental entre Francia y Gran Bretaña (Sent. de 14-03-1978, N° 99).⁸²

La posición de los puntos de la línea limítrofe descrito en el Tratado, fueron definidos por latitudes y longitudes según Datum de Sur América (ajuste Provisional 1956)⁸³ para los sectores A, B y C (Artículo 2°) y según Datum de Norte América (1927)⁸⁴ para el sector D (Artículo 2°). La necesidad de utilizar un mismo sistema de datos geográficos (Geographic Datums), a fin de obtener un resultado homogéneo, es indiscutible.⁸⁵ Se entiende como dato geográfico-horizontal o geodésico "la posición adoptada en longitud y latitud de un punto de-

82. Véase al respecto el Capítulo II, N° 14, "Los problemas cartográficos y las cuestiones limítrofes".

83. Provisional South American Datum, 1956.

84. Norte American Datum, 1927.

85. Véase al respecto a A. L. SHALOWITZ. Shore and Sea Boundaries. US. Department of Commerce. Publication 10-1. Wash 1964. Vol. I, p. 112 y sig.

terminado al cual es referido el levantamiento cartográfico de una región".⁸⁶ De las mediciones realizadas de las deformaciones de la tierra, la realizada por Clarke en 1866 es considerada como la más precisa y acertada.⁸⁷ Debido a esto, el "Datum de Norte América, 1927", se basa en el elipsoide Clarke 1866.

Sectores delimitados

Las líneas limítrofes están distribuidas en cuatro sectores, identificados así:

SECTOR A: ENTRE EL OESTE DE ARUBA Y TERRITORIO VENEZOLANO

En este sector, la línea limítrofe sigue el meridiano 70°25' Oeste, ubicado entre el archipiélago Los Monjes, especialmente el Monje Este y la Isla de Aruba. Del punto 3° (latitud 12°21' N y longitud 70°25' Oeste) por el meridiano 70°25' Oeste hasta el punto N° 2 de latitud 12°49' Norte y longitud 70°25' Oeste. Luego la línea limítrofe se inclina en sentido Norte-Este, hasta el punto 1° de longitud 69°34'38" Oeste y Latitud 15°24'48" Norte (Cabo Beata-Isla Saona-Aruba).

El meridiano 70°25' está más cerca de Aruba que de Los Monjes y la concede a Aruba aproximadamente 490 km² de la Plataforma Continental, de los 590 km² que hubiese abarcado la equidistancia, como lo aspiraban los Países Bajos, toda vez que el punto equidistante hubiese estado sobre el Meridiano 70°53' de longitud Oeste. Este sector, sin lugar a dudas, fue el que exigió mayor esfuerzo por parte de las Delegaciones negociadoras. La dificultad radicaba en que por una parte se trata de la única área en que la Isla de Aruba cuenta con un sector de Plataforma Continental con posibilidad de existencia de Hidrocarburos (véase Figura N° 8), en tanto que en el mismo concurre el interés vital de Venezuela de salir del Caribe por áreas bajo jurisdicción nacional. Podría argüirse que el meridiano de Punta Macolla, que representa la entrada natural del Golfo (70°13' Oeste) y cuando menos el de Pun-

86. Shalowitz. *Ob. cit.*, p. 112.

87. Shalowitz. *Ob. cit.*, p. 117.

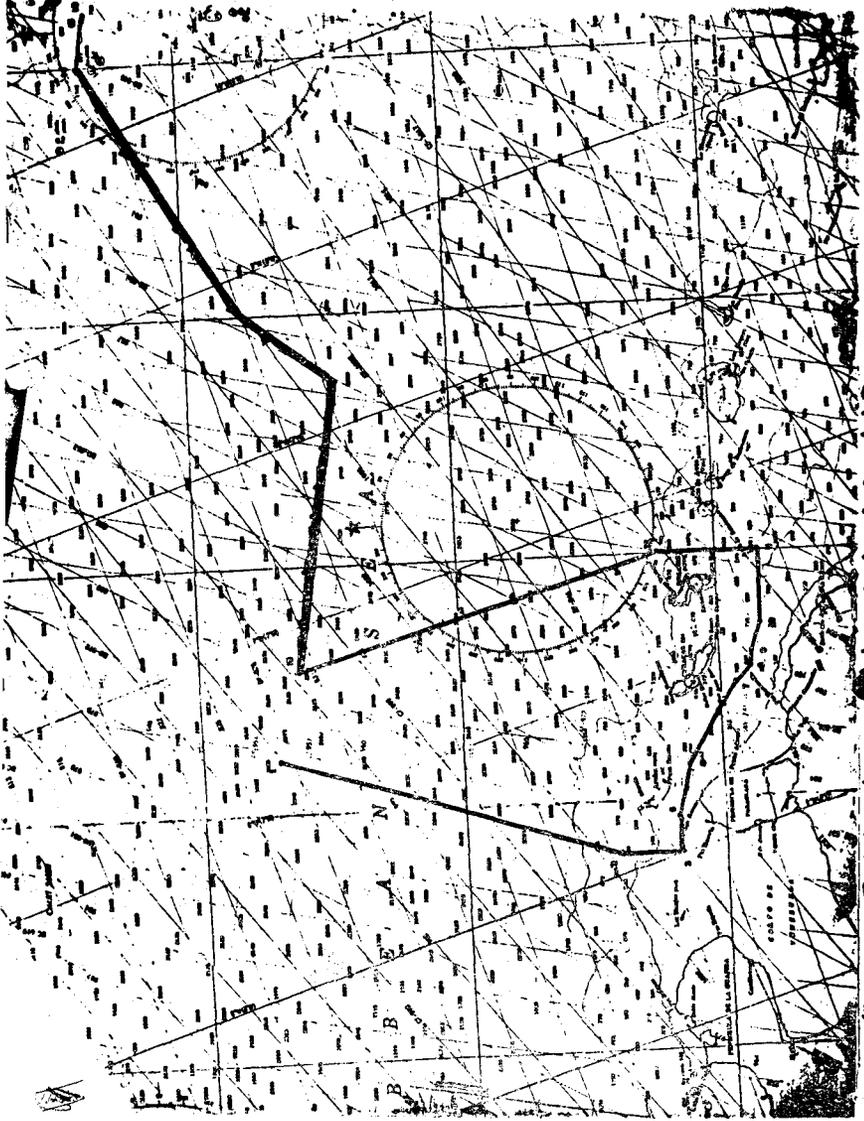


FIG. N° 8
Tratados Venezuela-Países Bajos y Venezuela-EE.UU de América

ta Salinas (70°8' Oeste) hubiesen sido mejores soluciones para Venezuela. Incuestionablemente que sí. Ambas tesis fueron sostenidas por Venezuela, pero ambas fueron consideradas inadmisibles por la Delegación Neerlandesa, en base a las siguientes consideraciones:

1) El Meridiano que pasa por Punta Macolla (70°13') corta el mar territorial de Aruba reduciéndolo a sólo 8 millas, en tanto que la Delegación venezolana exigía la totalidad de mar territorial, Plataforma Continental y zona económica exclusiva, para Los Monjes y las otras Islas venezolanas: Isla de Aves, Archipiélago de Aves etc. Al propio tiempo, se hubiese incurrido en un grave error y peligroso precedente al aplicar la tesis del enclave a una Isla de la importancia económica y política de Aruba (con 60.000 habitantes) de mayor importancia relativa que las Islas que conforman el antepuerto venezolano;

2) El Meridiano de Punta Salinas (70°18' Oeste) limitaba la Plataforma Continental de las Antillas, en el sector de Aruba a 123 km², de los 590 km² que reclama la Delegación neerlandesa, por ser el área abarcada por una línea equidistante, Los Monjes-Aruba.

La totalidad de la Plataforma Continental entre Aruba y Los Monjes al norte del Golfo de Venezuela, alcanza aproximadamente 1.500 km², por lo que el área de Plataforma Continental asignada a Aruba hubiese sido de apenas 8% del total.

En su proyección Nor-Este hasta el punto 1°, la solución queda aún más al Este (69°34'38" Oeste) que el Meridiano de Punta Macolla (70°13' Oeste). Esta solución no sólo asegura una amplia salida al Caribe por una zona económica venezolana, sino que representa, al propio tiempo, un antecedente favorable frente a Colombia.

En el Artículo 4, punto 8, se acuerda tomar de común acuerdo, las normas de prevención, reducción y control de la contaminación "en las rutas de navegación internacional ubicadas en el área marina que se extiende entre el archipiélago de Los Monjes y la Isla de Aruba".

Por otra parte la solución le reconoce a Venezuela, una salida autónoma hacia el Caribe medio, toda vez que la línea limítrofe está ubicada a 489 km² del Monje Este, valedera aun en la peor de las hipótesis de delimitación con Colombia.⁸⁸ En el sector Norte la salida llega, en la

88. Hipótesis que sería la llamada línea Boggs ampliada, inadmisibles para Venezuela.

línea media del Caribe a una extensión aproximada de 77.78 kilómetros, pudiendo eventualmente superar esa cifra, de acuerdo a la línea que en definitiva se adopte con Colombia.

SECTOR B: ENTRE LAS ISLAS DE SOTAVENTO DE LAS
ANTILLAS NEERLANDESAS (ARUBA, BONAIRE, CURAZAO) Y
LA COSTA NORTE DE VENEZUELA

En este sector la línea limítrofe debe ser dividida en dos sectores, 1- Un primer sector que abarca los puntos 4,5 y 6 en el mapa adjunto (Nº 10) donde existe Solapamiento de mares Territoriales entre las costas de la Isla de Aruba y la Península de Paraguaná.

En el punto 5 donde es mayor la distancia entre las costas (22,5 millas náuticas), correspondieron a Venezuela 12 millas náuticas y a Aruba 10,5 millas náuticas. Una proporción similar se adoptó hasta el punto 6. A partir del punto 6, la línea limítrofe está ubicada en casi toda su extensión, al norte de la línea equidistante. Sólo un pequeño triángulo favorece a las Antillas, siendo compensado de seguida por otro triángulo favorable a Venezuela, tres veces superior. A partir del punto 10. Al seguir el Paralelo $11^{\circ}40'$ adopta igualmente una posición favorable, hasta llegar al punto 11, sobre el Meridiano de Puerto Cabello.

SECTOR C: ENTRE BONAIRE Y
TERRITORIO VENEZOLANO

Desde el punto 11 (latitud $11^{\circ}40'00''$ Norte y longitud $67^{\circ}59,23''$ Oeste) la línea limítrofe sigue por el meridiano de Puerto Cabello, esto es, $67^{\circ}59'23''$ Oeste hasta el punto 12 (latitud $12^{\circ}27'00''$ Norte y longitud $67^{\circ}59'23''$ Oeste). El meridiano escogido es tangente a las doce millas de mar territorial de Bonaire, por lo que las seis millas existentes entre los Mares Territoriales de Bonaire y el archipiélago de Aves quedaron a favor de Venezuela. Del punto 12 la línea limítrofe, sigue una inclinación Nor Este, un arco de circunferencia máxima hasta el punto 13 de latitud $15^{\circ}14'28''$ Norte y longitud $68^{\circ}51'44''$ Oeste (Isla Saona-Curazao-Aruba). La línea de equidistante Bonaire-Aves hubiese tomado

una inclinación Nor-este, hasta un punto de longitud aproximada a 67° con gran desventaja para Venezuela. (Véase Figura N° 9). Es conveniente observar que se trata de delimitar tanto el mar territorial de 12 millas náuticas alrededor de las Islas y el territorio Continental, como las 200 millas náuticas de Zona Económica Exclusiva, 360° alrededor de la misma, lo que elimina la proyección tubular hacia el Norte que se produciría entre Aruba y Curazao si sólo se delimitase el Mar Territorial.

SECTOR D: ENTRE LAS ISLAS DE AVES, SABA Y SAN EUSTAQUIO

La línea limítrofe sigue un arco de circunferencia máxima que une los puntos 14 (S. T. Croix-Saba-Aves) (Latitud $16^{\circ}44' 49''$ Norte y Longitud $64^{\circ}01'08''$ Oeste), 15 (Saba-S. T. Eustatius-Aves) ($16^{\circ}40'50''$ Norte y $63^{\circ}37'50''$ Oeste) y 16 (S.T. Eustatius-S.T. Christopher-Aves) (Latitud $16^{\circ}40'01''$ Norte y longitud $63^{\circ}35'20''$ Oeste), sobre el punto que sobre la misma circunferencia máxima resulte de la delimitación con terceros Estados. La línea escogida es una línea equidistante entre la Isla de Aves (Venezuela) y las Islas de Saba y San Eustaquio (Neerlandesas). La escogencia de la línea equidistante, que divide por igual las áreas marítimas entre ambos países se explica, entre otras razones, por las siguientes: Por haber sido Isla de Aves reconocida como pertenencia de Venezuela por el Laudo Arbitral emitido por la Reina Isabel II de España con fecha 30 de Junio de 1865. Como consecuencia del citado Laudo, Venezuela fue obligada a indemnizar a algunos pescadores holandeses que habitualmente operaban en el sector. En todo caso, esta solución es consecuencia de la negociación global considerada como todo, por lo que carece de sentido juzgarla aisladamente. El efecto de la Isla de Aves, sobre las áreas marítimas que la circundan es de 75.000 kilómetros cuadrados.

CONCLUSIONES

Evaluación de las líneas de delimitación adoptadas: El examen de las soluciones planteadas nos pone de manifiesto:

1) Que se logró una solución justa, equilibrada, conveniente, al ponderar adecuadamente los intereses vitales tanto de Venezuela como de los Países Bajos. (Antillas Neerlandesas);

2) Esa apreciación se robustece al ser examinada en el marco global de las relaciones de Venezuela con los Países Bajos y especialmente, con las Antillas Neerlandesas, con quien nos unen lazos históricos, sociales, económicos y políticos.

3) Se aplicaron los principios equitativos en el trazado de las diferentes líneas limítrofes, combinados con una pluralidad de métodos de delimitación de acuerdo a la variedad de circunstancias geográficas. En efecto, en el sector A se emplearon los meridianos y paralelos; en el sector D la equidistancia, en los sectores B y C se dio un relativo mayor peso a la masa Plataforma Continental, etc.

4) La asignación de áreas refleja las anteriores consideraciones, toda vez que, de los 114.000 kilómetros cuadrados hasta el Caribe Medio, a las Antillas Neerlandesas le correspondieron 74.000 km², esto es el 64% del área total, en tanto que los 40.000 km² restantes, ubicados al Este y Oeste de las líneas limítrofes, quedaron a favor de Venezuela.

5) La distribución de áreas, al propio tiempo, refleja razonablemente el criterio de proporcionalidad entre éstas y las áreas costeras involucradas,⁸⁹ no obstante, que la proporcionalidad no ha sido considerada como un método autónomo de delimitación, sino como un criterio para apreciar la equidad del método empleado. Como lo señaló la Sentencia Arbitral Francia-Inglaterra “es la desproporción más que un principio general de proporcionalidad lo que constituye el criterio o factor pertinente” (Nº 101, pág. 105).

6) En las proyecciones hacia la línea media del Caribe la inclinación de la línea en sentido Este —al norte de Aruba—, a partir del punto 2 (latitud 12°47') hasta alcanzar el punto 1 de latitud 15°24'50" y longitud 69°33'30", se amplía el área cercana a la línea media del Caribe a 77,78 kilómetros hasta el meridiano 71°06'14" ⁹⁰ (máxima aspiración colombiana).

7) La solución preserva la salida del Golfo de Venezuela y del Lago de Maracaibo hacia el Caribe, al asignarnos un área de 48,9 kilómetros entre la línea limítrofe y el Monje Este (Zona Económica Exclusiva).

89. Véase al respecto: Capítulo VI, Nº 7, Letra C.

90. Punto de triple equidistancia Alto Velo-Aruba-Guajira.

8) La línea limítrofe adoptada en el sector D, entre las Islas de Aves-Saba-San Eustaquio, *consolida el control de Venezuela sobre el Promontorio de Aves y sobre las áreas marítimas que circundan dicha Isla, las cuales alcanzan aproximadamente 75.000 kilómetros cuadrados.*

9) El régimen de navegación⁹¹ adoptado, resguarda adecuadamente los intereses fundamentales de Venezuela en tan estratégica área, al reconocer, a partir de las tres millas de mar territorial de las Antillas, a) el paso en tránsito, es decir: la libertad de navegación y sobrevuelo para *todos los barcos y aviones mercantes y de Estado venezolano.*⁹² b) Ese paso en tránsito, no puede ser interrumpido por el Estado Costero, ni siquiera por razones de seguridad (Artículo 4, N° 5). c) Se aplica el mismo régimen para los buques y aeronaves mercantes de terceros países procedentes de o destinados a Venezuela. d) Los canales de navegación o rutas aéreas que puedan designar el Estado Costero no pueden constituir un obstáculo a la libre navegación, y e) toda medida contra la contaminación que pudiese afectar la navegación en el área, debe ser tomada de común acuerdo.

10) Las disposiciones relativas a estructuras minerales o similares cabalgando en la línea limítrofe, a) evitan, racionalmente, la eventualidad de que uno de los países limítrofes pueda ser perjudicado por la explotación realizada del otro lado de la línea limítrofe; b) establecen el procedimiento en virtud del cual se determinarán las características técnicas del yacimiento, así como su división proporcional entre los países limítrofes, etc.

11) Representa un valioso precedente a favor de los intereses vitales de Venezuela, en relación con otras delimitaciones pendientes de realizar, especialmente en relación a Colombia, República Dominicana, Francia, Gran Bretaña, etc.

12) Contribuye a consolidar la situación de las Islas venezolanas y su ámbito de control sobre las áreas marinas y submarinas que les corresponden.

13) Se evidencia, una vez más, lo adecuado y pertinente del mecanismo de negociación diplomática directa para la solución de los más difíciles problemas fronterizos, sin necesidad de la intervención de terceros.

91. Véase al respecto: Capítulo VI, N° 7, letra F.

92. Excluyendo, lógicamente, las libertades de pesca e investigación científica.

INFORME DE LA COMISION PERMANENTE
DE POLITICA EXTERIOR DEL SENADO

Caracas, 7 de junio de 1978

Ciudadano
Presidente del Senado de la República
Palacio Federal Legislativo
Su Despacho.

ASUNTO: Proyecto de Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos.

REF.: Memorándum de Secretaría N° S-35 del 18-4-78.

Los suscritos, integrantes de la Comisión Permanente de Política Exterior del Senado, cumplimos con rendir ante la Cámara en relación con la materia del epígrafe, el siguiente

INFORME

El Ejecutivo Nacional ha sometido al Congreso en oficio N° GM-000566 del 14 de abril del presente año, por órgano del Ministerio de Relaciones Exteriores, la consideración y aprobación legislativa del Proyecto de Ley Aprobatoria del "Tratado de Delimitación entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos", firmado en la ciudad de Willemstad, Curazao, el día 31 de marzo del año en curso.

La celebración del Tratado de delimitación entre Venezuela y los Países Bajos, se fundamenta no sólo en las estrechas vinculaciones ve-

nezolanas con las Antillas, sino además en el propósito de proceder a delimitar de manera justa, precisa y en base a principios equitativos, las áreas marinas y submarinas entre nuestro país y las Antillas Neerlandesas (Islas de Aruba, Curazao, Bonaire, Saba y San Eustaquio).

Es de destacar, que ambos Gobiernos convinieron en reconocer la importancia vital que tiene para la República el Golfo de Venezuela, el complejo de intereses fundamentales que lo caracteriza, y el tránsito marítimo hacia o desde Venezuela (párrafo 4º preambular).

Las líneas de delimitación marítima (Art. 1º) son los límites de los mares territoriales, de sus plataformas continentales, zonas económicas exclusivas o cualesquiera áreas marinas o submarinas que han sido o pudieron ser establecidas por las Partes Contratantes de conformidad con el Derecho Internacional (Artículo 1º).

El área de delimitación se divide en cuatro Sectores (Artículo 2): Sector A, entre el Oeste de Aruba y el Territorio venezolano; Sector B, entre las Islas de Sotavento de las Antillas Neerlandesas (Aruba, Bonaire y Curazao) y la costa Norte de Venezuela; Sector C, entre Bonaire y el Territorio Venezolano; y, Sector D, entre las Islas de Aves, Saba y San Eustaquio.

La frontera marítima está determinada por líneas que unen dieciséis (16) puntos, cuya posición en cuanto a los sectores A, B y C, ha sido definida por latitudes y longitudes, según Datum de Sur América (Ajuste Provisional 1956) y la del sector D, según Datum de Norte América (1927). A título ilustrativo las líneas fueron trazadas en una carta náutica, que se identifica perfectamente en el párrafo 3 del Artículo 3; y que forma parte integrante del Tratado, párrafos 2 y 3) que establecen un régimen de libre navegación de naves y aviones venezolanos, mercantes y de Estados. Este régimen continuará vigente, no obstante la circunstancia de que las Antillas Neerlandesas, de conformidad con el Derecho Internacional, modifican el status de su actual mar territorial (Artículo 3; párrafo 1). Este régimen, sujeto a disposiciones adicionales que pudieren las Partes convenir en el futuro por mutuo acuerdo, es igualmente aplicable a la navegación y sobrevuelo hacia y desde Venezuela por naves mercantes y naves de Estado, utilizadas con fines comerciales y por aeronaves civiles de terceros Estados (Artículo 4; párrafo 3).

Podrá ser suspendido el derecho de paso en tránsito (Artículo 4, párrafo 5) y las naves y aeronaves venezolanas lo disfrutarán sin excluir el paso a través de o por encima de áreas marinas para entrar, salir o regresar de las Antillas Neerlandesas, sujeto a las condiciones que regulen la entrada a puertos o similares condiciones de acceso (Artículo 4; párrafo 2):

Fue igualmente convenido (Artículo 4; párrafo 8) que las normas de prevención, reducción y control de la contaminación, "en la medida que afectasen la navegación en el ejercicio del derecho de paso en tránsito se tomarán de común acuerdo entre las Partes, particularmente en las rutas de navegación internacional ubicadas en el área marina que se extiende entre el Archipiélago de Los Monjes y la Isla de Aruba" (Sector A del área de delimitación).

La construcción o existencia de islas artificiales, instalaciones o estructuras bajo jurisdicción de las Partes, en sus mares territoriales, zonas económicas exclusivas o áreas marinas, a que se refiere el Artículo 4; establece el requisito de la notificación pública y el mantenimiento de medios permanentes para advertir su presencia. Se estipula, además, que dichas instalaciones, así como las zonas de seguridad a su alrededor, que puedan entorpecer la "utilización de rutas marítimas reconocidas, de esencial importancia para la navegación desde o hacia la otra Parte, se establecerán solamente de común acuerdo entre las Partes".

En cuanto al caso de que una estructura geológica o campo mineral de hidrocarburos o gas, se extendiese a través de la línea de delimitación, se contempla el conocido principio de unidad de yacimiento, en virtud del cual las Partes, después de celebrar las consultas técnicas apropiadas, podrán acordar sobre la forma de explotación más efectiva y el reparto de los costos y beneficios de la actividad (Artículo 6).

En el Tratado se incorporaron cláusulas relativas a la preservación y aprovechamiento racional de los recursos vivos en las aguas adyacentes de ambos países (Artículo 10); a la investigación científica marina (Artículo 11); a la contaminación marina (Artículo 9) y a otras materias de especial relevancia para los intereses nacionales, que serán referidas más adelante en la exposición sobre el articulado del Instrumento.

(*) En el Informe se omitió la palabra "no". En efecto el paso en tránsito *no* puede ser suspendido.

Se creyó conveniente incluir procedimientos apropiados para atender el eventual surgimiento de controversias, vinculadas a: i) ubicación de cualquier instalación y otros artefactos o del punto de extracción de un pozo en relación con la línea de delimitación (Artículo 6); y ii) la interpretación o aplicación sobre navegación (Artículos 4 y 5).

Para el primer caso, según lo dispone el Artículo 8; las Partes determinarán, de común acuerdo, de qué lado de la línea está ubicada la instalación u otros artefactos o el mencionado punto de extracción. En el segundo caso, el Artículo 12 fija el procedimiento a seguir en lo pertinente a las disposiciones de los Artículos 4, 5 y 6; que se refieren a navegación o a una misma estructura geológica o campo, "que no hubiese sido resuelto por negociaciones entre las Partes" u otra forma de arreglo por ellas convenida. Es de advertir que se trata de un procedimiento, con elementos originales, que fue posible convenir gracias al espíritu de mutua comprensión y respeto de las posiciones de cada Parte, que rigió el proceso de las negociaciones.

Debe también señalarse que este procedimiento no es aplicable al régimen acordado, según el párrafo 8 del Artículo 4, respecto de la adopción de normas de prevención, reducción y control de la contaminación, que puedan afectar a la navegación en el ejercicio del derecho de paso en tránsito antes explicado.

Este Tratado, al señalar expresamente la delimitación entre Isla de Aves y las islas de Saba y San Eustaquio, consolida para Venezuela el futuro control de un área marítima de 75.000 km², aproximadamente, una vez que culminen las delimitaciones entre la mencionada Isla de Aves y las vecinas islas angloparlantes y francoparlantes, así como también, el control del Promontorio de Aves, prolongación natural sumergida del territorio venezolano en el área.

Otro aspecto de singular trascendencia en la estructura de este Tratado es el método que se aplicó para llegar a los acuerdos celebrados. El método se basó en principios equitativos como puede leerse en el preámbulo del Instrumento internacional, en el cual se hace expresa constancia de este aspecto. Así en el segundo párrafo del Preámbulo del Tratado se lee: "Animados del propósito de delimitar de manera justa, precisa y *en base a principios equitativos*, las áreas marinas y submarinas entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas".

Es importante dejar así mismo constancia del informe que la Cancillería venezolana ha hecho legar a la Comisión Permanente de Política Exterior del Senado según el cual el texto de este Tratado y la explicación del proceso de las negociaciones fue dado a conocer en su debida oportunidad, antes de su firma, tanto a los ex Presidentes de la República, como a los actuales candidatos presidenciales, a los Secretarios Generales de los partidos políticos, a los dirigentes de las asociaciones empresariales y sindicales, al Alto Mando Militar y a diversos cuerpos castrenses, así como a las diversas asociaciones que existen en el país y cuyo objetivo es el estudio del problema de la soberanía, y de la delimitación de las Fronteras venezolanas. De acuerdo con la notificación oficial de la Cancillería hubo unanimidad en la opinión aprobatoria del Tratado que iba a firmarse.

Por todo lo expuesto la Comisión considera conveniente la ratificación del Tratado y en virtud de este criterio propone:

UNICO.—Que sea admitido por el Senado el Proyecto de Ley Aprobatoria del “Tratado de Delimitación entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos”, y para su debida aprobación somete a la consideración de la Cámara el correspondiente Proyecto de Ley Aprobatoria.

La Comisión,

Ramón J. Velásquez
Presidente

Domingo Urbina Cabello

Luis Augusto Dubuc

Alberto Palazzi

Germán Briceño Ferrigni

Reinaldo Leandro Mora

Pedro París Montesinos

Luis Herrera Campíns

Oreste Di Giácomo

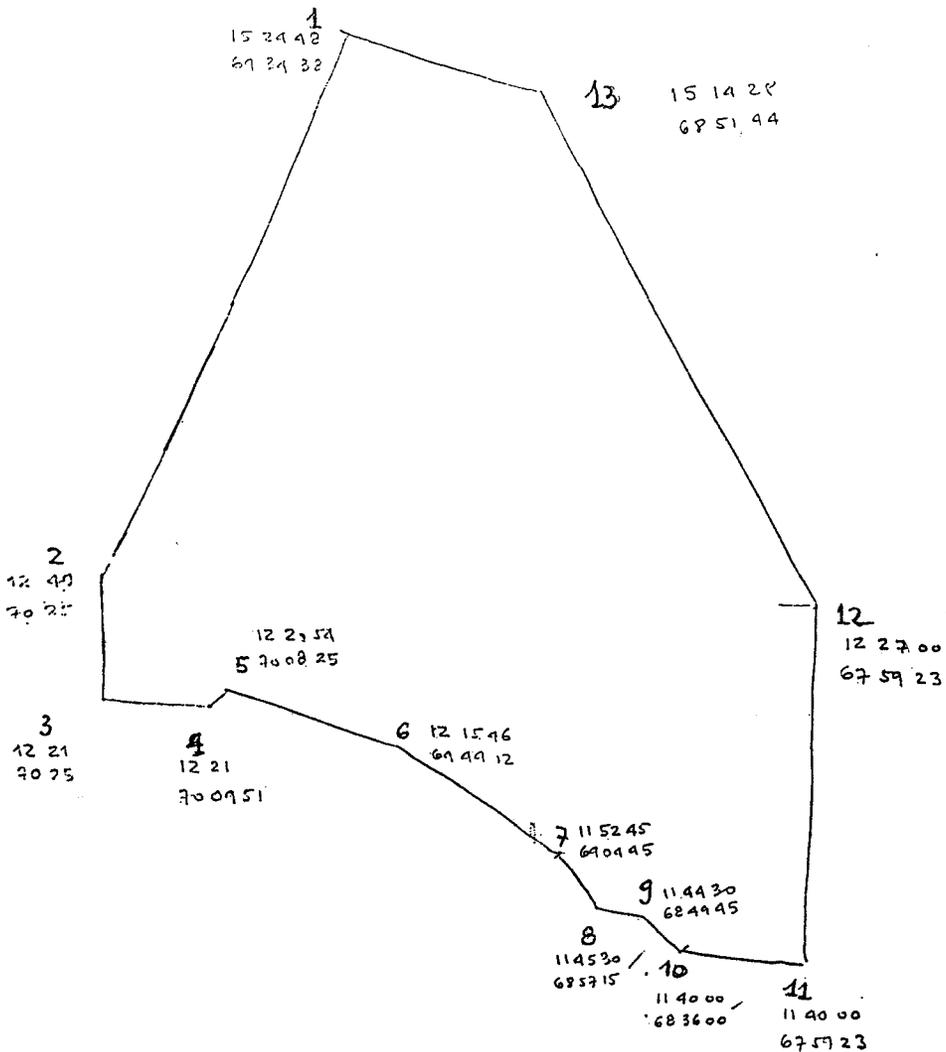


FIG. N° 9

Tratado Venezuela-Paises Bajos. Puntos de la línea limítrofe. Area A

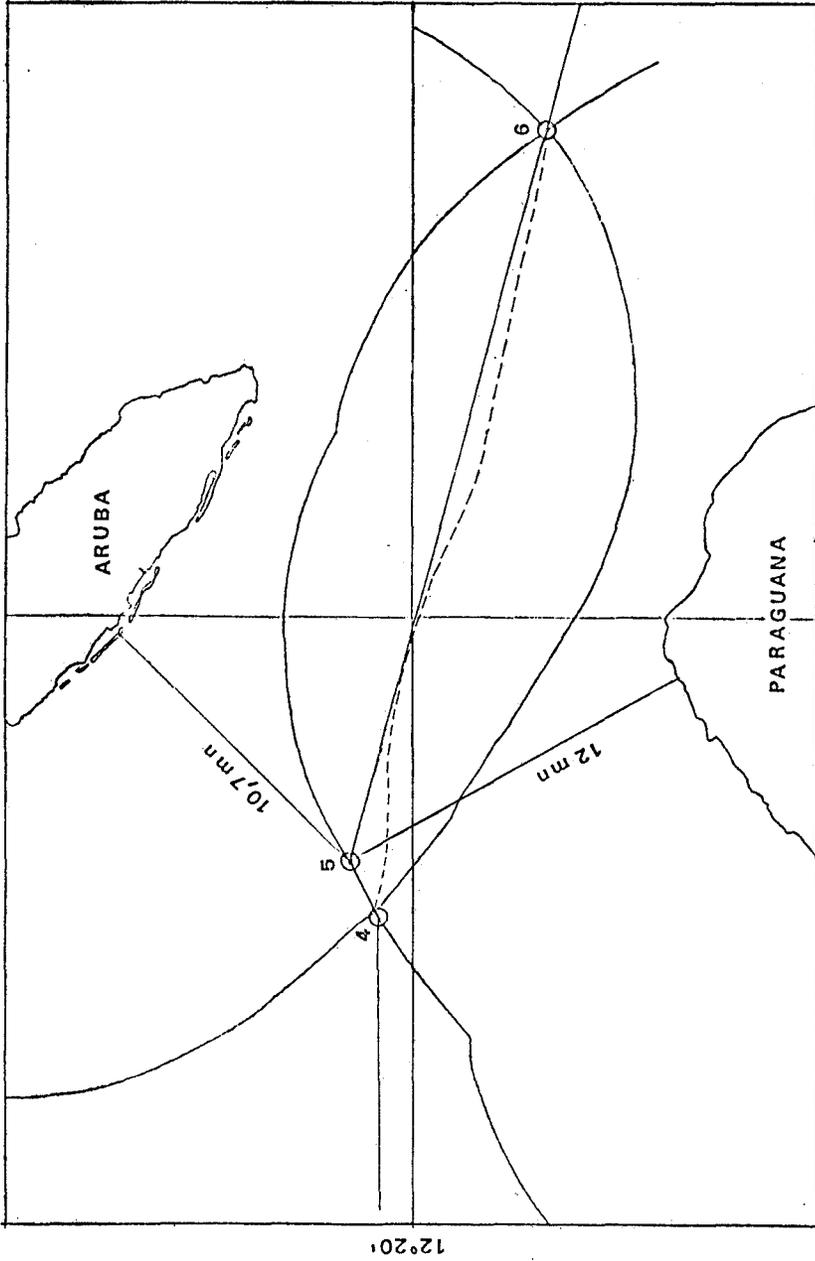


FIG. N° 10
Tratado Venezuela-Países Bajos. Area A. Sector Paraguana-Aruba

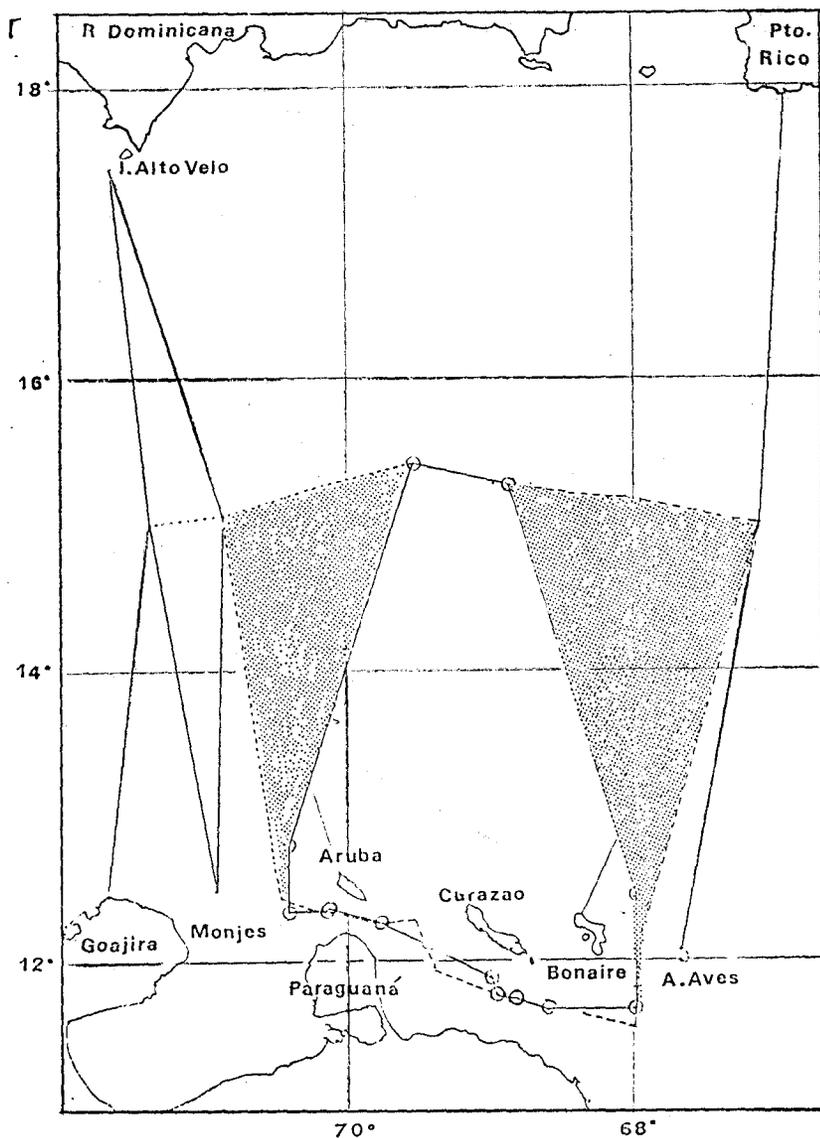


FIGURA N° 11

Area A. Línea limítrofe adoptada en comparación con el método de la equidistancia (área sombreada). Tratado Venezuela-Países Bajos

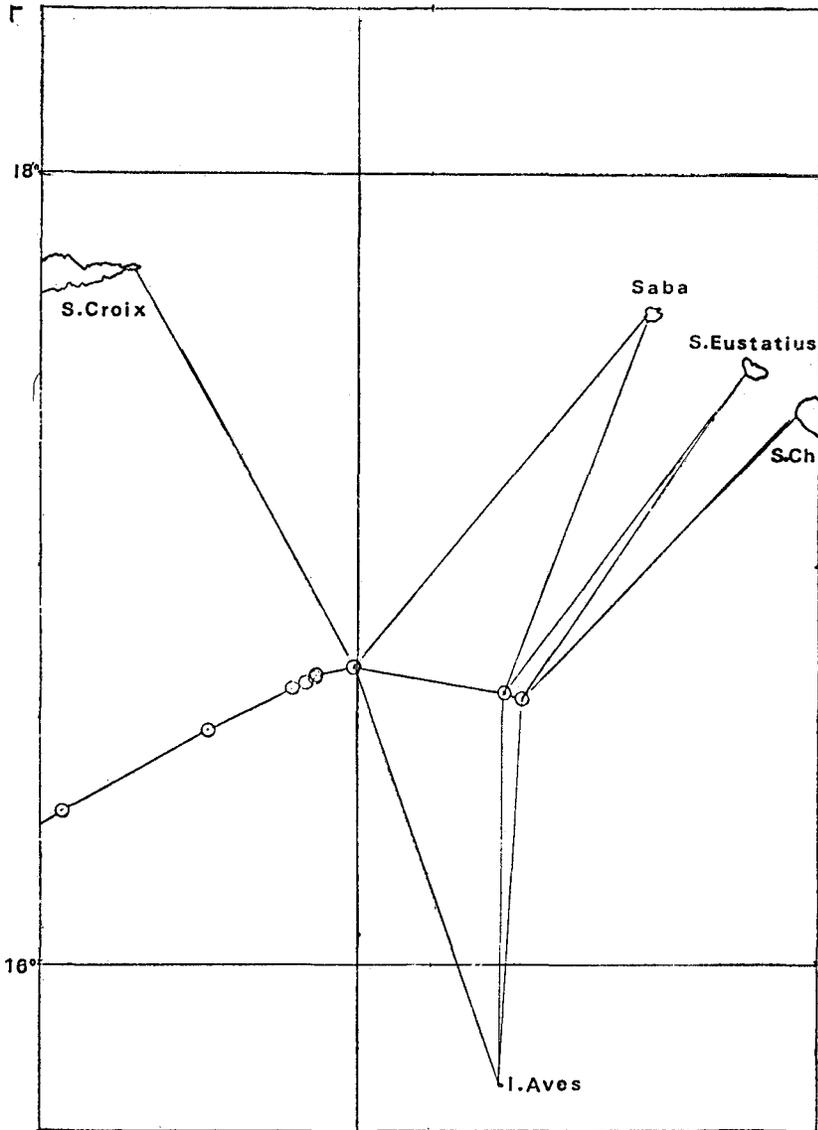


FIG. N° 12

Puntos equidistantes entre Isla de Aves (Venezuela) y las islas de Saba, San Eustaquio (Antillas neerlandesas) y St. Croix (USA)

CAPITULO VII

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUBMARINAS ENTRE VENEZUELA Y REPUBLICA DOMINICANA

1. LAS ÁREAS A DELIMITAR

Entre las áreas a delimitar al noroeste de Venezuela se encuentra el área enfrentada entre el sector extremo occidental de Venezuela donde se destaca el Archipiélago de Los Monjes y la República Dominicana, sobre la llamada línea media del Caribe entre los 14° y 15° de latitud norte. Desde el punto de vista jurídico las líneas de delimitación consagran los límites tanto de la Plataforma Continental derivados de su extensión hasta el Margen Continental, como de la Zona Económica Exclusiva o cualquier otra área que pudieran ser establecidas por partes, de conformidad con el Derecho Internacional.

2. ANTECEDENTES

La República Dominicana promulgó la Ley 186 modificada mediante Ley 573 de marzo de 1977,¹ en virtud de la cual se estableció el Mar Territorial, la Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental del citado país. El fundamento del citado instrumento legal radicó en "la actual tendencia puesta de manifiesto por varios países que han reivindicado para sí los recursos del mar aumentando los límites de sus aguas jurisdiccionales, y que la Organización de las Naciones Unidas viene propiciando la reglamentación armónica de dichas tendencias que constituirán las normas de codificación definitiva del Derecho del Mar.² Al propio tiempo, se tomó en cuenta el contenido de la Declaración de Santo Domingo de la Conferencia Especia-

1. Véase anexo cartográfico N° 13 y texto de la Ley en el anexo N° 6.

2. Preámbulo - considerando N° 1.

lizada de los Países sobre Problemas del Mar, de fecha 9 de julio de 1972.³

Es conveniente destacar que el punto P de la Zona Económica Exclusiva de República Dominicana aparece ubicado sobre $15^{\circ} 02'$ de latitud norte, y $17^{\circ} 27' 30''$ de longitud oeste, el punto O aparece ubicado sobre los $15^{\circ} 18'$ de latitud norte y $69^{\circ} 29' 30''$ de longitud oeste. En tanto que el punto N sobre los $16^{\circ} 08' 30''$ de latitud norte y $68^{\circ} 21' 30''$ de longitud oeste. Como se verá más adelante, todos esos puntos fueron modificados por los Tratados suscritos por República Dominicana tanto con Colombia como con Venezuela.⁴

3. LA DELIMITACIÓN COLOMBIA-REPÚBLICA DOMINICANA

Como antecedente de obligatorio examen, se presenta el Acuerdo de delimitación suscrito entre Colombia y República Dominicana, de fecha 13 de enero de 1978. En efecto, el Acuerdo en referencia, realizado mediante la utilización del principio de la línea media, cuyos puntos son todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado, establece una línea limítrofe trazada desde un punto cuya posición geográfica está en 1) latitud $15^{\circ} 02' 00''$ norte y longitud $73^{\circ} 27' 30''$ oeste, se dirige a través de un punto ubicado en 2) latitud $15^{\circ} 00' 10''$ y longitud $71^{\circ} 40' 39''$ oeste, hasta otro punto localizado en latitud $15^{\circ} 18' 00''$ norte y longitud $69^{\circ} 29' 30''$ oeste, hasta donde la delimitación deba hacerse con un tercer Estado (Art. 2º). Es curioso observar que, si bien el Acuerdo establece que las líneas y puntos se señalan en la carta náutica 25000 de la Defence Mapping Agency de los Estados Unidos, no se indica el Datum utilizado, ni se trata del Datum de Norte América 1927, Elipsoide Clarke 1966 o del Datum de Sur América (ajuste provisional 1956). La cuestión puede dar lugar a diferencias de interpretación⁵ con efectos diversos desde el punto de vista geográfico.⁶

3. Preámbulo considerando N° 5.

4. En efecto, como puede observarse más adelante en este mismo Capítulo, las coordenadas de ambos Tratados no coinciden con las coordenadas señaladas en la Ley 573.

5. Véase al respecto: Cap. III, N° 5.

6. Véase *Idem*, Cap. II, N° 5

Por otra parte, no está claro el sentido y alcance del 3er. punto, esto es el ubicado en latitud $15^{\circ} 18' 00''$ norte y longitud $69^{\circ} 29' 30''$ oeste. En efecto el citado punto se encuentra ubicado geográficamente al Norte de la Isla de Aruba, por lo que invade tanto el área venezolana ubicada al Norte del Golfo de Venezuela, como un sector del área perteneciente a las Antillas Neerlandesas. Es incuestionable que si bien en el mapa adjunto al Acuerdo la línea trazada entre los puntos 2 y 3 aparece como azimut o línea abierta, la ubicación del punto 3 es lesivo a los derechos e intereses venezolanos y neerlandeses en el área. Eso explica las severas notas de protesta que la Cancillería Venezolana envió tanto a la Cancillería Colombiana como a la Cancillería de República Dominicana. La práctica de los Estados utiliza, cuando está por determinar algún punto de delimitación hacia algún sector determinado, un azimut o línea abierta con una inclinación determinada, sin especificar punto final alguno, ya que ese punto es precisamente el que debe determinarse en la negociación con el tercer Estado. Por otra parte, esa fue la solución adoptada en los Tratados entre Venezuela y Reino de los Países Bajos y Venezuela-República Dominicana.

4. LAS DELEGACIONES NEGOCIADORAS

La Delegación Venezolana estuvo presidida por el autor del presente trabajo, con carácter de Embajador Extraordinario Plenipotenciario e integrada, además por el Contralmirante Luis Rafael Lucas Morales, Ex-Director de Fronteras; el Dr. F. J. Pulvenis, Director de Fronteras Marítimas del M.R.E.; el Dr. Justo Faría, Filósofo, Ingeniero. El Embajador Marcial Pérez Chiriboga acompañó a la Delegación en la última etapa, como representante del Presidente electo Dr. Luis Herrera Campíns.

5. LA CARTOGRAFÍA

Como se señala en el artículo 3º del Tratado "la posición de los puntos descritos en el artículo 2º, sectores A y B han sido definidos por latitudes y longitudes según Datum de Norte América 1927, Elipsoide Clarke 1866". En realidad a la afirmación anterior ha debido agregarse una salvedad. En efecto, los puntos 1 y 7 del Tratado Venezuela-República Dominicana, coinciden exactamente con los puntos 1 y 13 del Tratado entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos, punto que

en ese sector, fueron calculados según Datum de Sur América (ajuste provisional 1956). En realidad, si bien la omisión anterior no afecta los derechos de las partes ya que es evidente que la intención de las mismas fue la de tomar como puntos iniciales de las líneas limítrofes los adoptados en el Tratado Venezuela-Países Bajos, lo conveniente, para evitar interpretaciones equívocas, es aclarar el punto mediante un simple intercambio de notas. Tal procedimiento tendría el efecto de una interpretación oficial al texto de los artículos 2º y 3º del Tratado en referencia.

6. EL MÉTODO DE DELIMITACIÓN UTILIZADO

Como se desprende expresamente del preámbulo del Proyecto de Tratado, las partes contratantes han utilizado la aplicación de principios equitativos para definir los límites marítimos, es decir, se han tomado en cuenta todo el complejo de factores geográficos, políticos, económicos, jurídicos, que caracterizan esta área del Golfo de Venezuela, identificando su importancia vital para Venezuela. Así consagra tanto en la expresión: “Animados del propósito de delimitar de manera justa, precisa y en base a principios equitativos, las áreas marinas y submarinas entre Venezuela y República Dominicana”, como el propio conjunto de líneas limítrofes adoptadas.

Mención especial merece la expresa referencia que hace el proyecto, a la importancia del tránsito marítimo hacia o desde Venezuela (preámbulo), así como la mención del Archipiélago de Los Monjes (Art. 2º; sector A), como punto de base al establecimiento del punto 6, entre otros. Se consagra de esta manera la preeminencia de los principios equitativos como norma orientadora de la delimitación por sobre cualquier sistema o método aplicable.

7. DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA LIMÍTROFE

De acuerdo con lo establecido por el artículo 2 del proyecto de tratado, la delimitación marítima está determinada por las líneas geodésicas que unen 8 puntos identificados mediante coordenadas geográficas, las cuales, para su precisa determinación han sido divididas en sectores A (Oeste) y B (Este). El sector A (Este) es parte, como se indicó con anterioridad, del punto extremo Noroeste del Tratado de

Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y los Países Bajos ($15^{\circ} 24' 48''$ latitud norte y $69^{\circ} 34' 38''$ latitud oeste), en dirección oeste siguiendo la línea media del Caribe a través de los puntos 2, 3, 4, 5 6 (este último con coordenadas $14^{\circ} 57' 52''$ latitud Norte y $71^{\circ} 24' 19''$).

El punto 6 es de importancia destacada, toda vez que representa el sitio de convergencia entre el Archipiélago de Los Monjes (Venezuela) y Alto Velo (República Dominicana). Del punto 6, la línea limítrofe sigue en dirección Oeste, un rumbo constante por el azimut $270^{\circ} 68'$, o sea N $89; 23$ W, hasta otro punto, donde la delimitación debe hacerse con un tercer Estado. Es decir, a partir del punto 6, la línea limítrofe sigue en dirección Noroeste hasta otro punto, hasta donde la delimitación deba hacerse con un tercer Estado, solución que consagra claramente los derechos de nuestro país en dicha área para el caso de una delimitación lateral.

8. EVALUACIÓN - EFECTOS JURÍDICOS

- a) A fin de enfatizar los efectos jurídicos de los límites trazados y consecuentemente de las áreas marinas y submarinas existentes a cada lado de dicha línea, se establece que Venezuela, al Norte de dicha línea, y la República Dominicana, al Sur de la misma, no reclamarán ni ejercerán, con propósito alguno derechos soberanos o jurisdicción, sobre áreas marinas y submarinas a que se refiere el artículo 1º del Tratado. Si bien, el artículo en referencia, pudiese aparecer, a primera vista, como superfluo, contribuye a dilucidar cualquier duda sobre la interpretación que pudiera presentarse sobre cualquier Tratado existente en el área, cuyas líneas en el Caribe medio pudieran no coincidir con la trazada en el presente.
- b) La línea limítrofe ha sido trazada tomando, como punto de base, el Archipiélago de Los Monjes, reconociéndose así la totalidad de sus áreas marítimas, confirmando así el tratamiento contemplado en el Tratado con los Países Bajos.
- c) El Tratado reconoce plenamente los intereses vitales de Venezuela en el área y contribuyen por consiguiente, a consolidar su posición jurídica frente a la República de Colombia.

- d) El Tratado adopta líneas, criterios y soluciones que permiten evitar cualquier interpretación contraria a los intereses nacionales, que pudiere emanar del Tratado suscrito entre Colombia y República Dominicana.
- e) El Tratado constituye, conjuntamente con el existente con el Reino de los Países Bajos, un conjunto de precedentes de innegable valor en favor de los puntos de vista de Venezuela, especialmente por tratarse no sólo de países de área afectada, sino directamente involucrados en el sector discutido.
- f) En virtud del Tratado, Venezuela controlará un área de salida hacia el Caribe medio, al consolidar las líneas derivadas del sector enfrentado entre el Tratado con los Países Bajos (Extremo Oeste) y la línea hacia el Caribe, adoptado con República Dominicana.

Faltaría lógicamente, su definición final con la República de Colombia, pero los antecedentes señalados constituirían puntos consolidados para cualquier solución futura.

- g) Una vez más, demuestra Venezuela, que es capaz de lograr soluciones justas y equitativas, empleando el método de negociación directa, ratificando así, en la práctica, la tradicional posición de nuestro país en esa materia.

INFORME DE LA COMISION PERMANENTE
DE POLITICA EXTERIOR

UNICO.—Proyecto de Ley Aprobatoria del Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas y Submarinas, entre la República de Venezuela y la República Dominicana.

EL PRESIDENTE.— Ciudadano Secretario, sírvase dar lectura al Informe de la Comisión Permanente de Política Exterior, sobre el Proyecto de Ley Aprobatoria del Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas y Submarinas, entre la República de Venezuela y la República Dominicana, así como al Proyecto de Ley Aprobatoria y al texto del Tratado.

EL SECRETARIO.— (*Lee*):

Nº 10

Caracas, 10 de mayo de 1979

Ciudadano
Presidente del Senado de la República
Palacio Federal Legislativo
Su Despacho.

ASUNTO: Proyecto de Ley Aprobatoria del Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas y Submarinas, entre la República de Venezuela y la República Dominicana.

REF.: Memorándum de Secretaría Nº S-3 del 15 de febrero de 1979.

Los suscritos, integrantes de la Comisión Permanente de Política Exterior del Senado, cumplimos con rendir ante la Cámara en relación con la materia del epígrafe, el siguiente

INFORME

El Ejecutivo Nacional ha sometido al Congreso, en oficio N° GM-462 del 6 de marzo del presente año, por órgano del Ministerio de Relaciones Exteriores, la consideración y aprobación legislativa del Proyecto de Ley Aprobatoria del "Tratado Sobre Delimitación de Areas Marinas y Submarinas, entre la República de Venezuela y la República Dominicana", firmado en Santo Domingo, el día tres de marzo del año en curso.

La celebración del Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas y Submarinas, entre la República de Venezuela y la República Dominicana, se fundamenta no sólo en las estrechas vinculaciones venezolanas con la República Dominicana, sino además en el propósito de proceder a delimitar de manera justa, precisa y en base a principios equitativos, las áreas marinas y submarinas entre nuestro país y la República Dominicana, en los sectores siguientes:

Sector A: Entre el Archipiélago de Los Monjes y la Costa Suroeste de la República Dominicana.

Sector B: Entre el Archipiélago de las Islas Las Aves y la Costa Suroriental de la República Dominicana.

La frontera marítima entre Venezuela y la República Dominicana está determinada por líneas geodésicas que unen siete puntos. Puede apreciarse además lo siguiente:

1º) En el sector A, desde el punto 6, la línea limítrofe se proyecta en sentido Oeste, siguiendo el azimut 270° , 68, o sea un rumbo N 89° , 32, hasta otro punto donde la delimitación deba hacerse con un tercer Estado (Artículo 2º).

2º) En el sector B, a partir del punto 7, una línea geodésica, cuyo azimut es de 94° , 13 o sea un rumbo de N 4° , 13 S, hasta el punto de latitud 15° 12' 51" N y longitud 68° 28' 56" O, punto que coin-

cide con el punto 22 del Tratado de Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y los Estados Unidos de América.

Las coordenadas geográficas correspondientes son objeto del Artículo 2º del Tratado. Se define en el Artículo 3º la posición de dichos puntos, por longitud y latitudes. A título ilustrativo fueron trazados los límites marítimos en una carta náutica, identificados en el mismo Artículo 3º, y que forma parte integrante del Tratado.

El Artículo 4º del Instrumento, hace plena y total declaración de que el Gobierno de Venezuela, al Norte de la línea y el de la República Dominicana al Sur de la misma, “no reclamarán ni ejercerán con propósito alguno derechos soberanos o jurisdicción sobre las áreas marinas y submarinas a las cuales se refiere el artículo primero del presente Tratado”.

Mediante el presente Tratado, Venezuela consolida el control y seguridad de las áreas marítimas que le corresponden, tanto en el área de Plataforma Continental y Zona Económica Exclusiva generada por el Archipiélago de Los Monjes, hasta la línea media del Caribe, como en el Sector B, donde se complementa la delimitación de las áreas marinas y submarinas que quedaba pendiente entre el punto 13 del Tratado entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos (Antillas Neerlandesas) y el punto 22 del Tratado entre Venezuela y los Estados Unidos de América.

En consecuencia se ha valorado debidamente, todo el conjunto de factores geográficos, geopolíticos y jurídicos que caracterizan a ese importante sector marítimo derivado de nuestro territorio continental e insular.

El Artículo 5º del Tratado consagra el deber de cada Estado, de cooperar en la preservación del medio marino, al contemplar medidas que las partes contratantes convienen en adoptar.

Respecto de la solución de las controversias que puedan surgir sobre la interpretación o aplicación del Tratado, se acordó entre las Partes, al tenor del Artículo 6º, que ellas se resolverán “mediante negociación directa entre los respectivos Gobiernos”.

La Comisión después de hacer un cuidadoso estudio del Tratado considera conveniente la ratificación del mismo y en reiteración de este criterio, propone:

UNICO.—Que sea admitido por el Senado el Proyecto de Ley Aprobatoria del Tratado Sobre Delimitaciones de Areas Marinas y Submarinas entre la República de Venezuela y la República Dominicana; para su debida aprobación somete a la consideración de la Cámara el correspondiente Proyecto de Ley Aprobatoria.

La Comisión,

Edecio La Riva Araujo
Presidente

Leonor Mirabal

Ramón J. Velasquez

Pedro París Montesinos

José Antonio Pérez Díaz

CAPITULO VIII

LA NEGOCIACION LIMITROFE VENEZUELA-FRANCIA: UNA SOLUCION RAZONABLE Y EQUITATIVA

1. EL PROCESO DE NEGOCIACIÓN

El 18 de julio de 1980 se firmó entre Venezuela y Francia, el Convenio que establece la línea limítrofe entre las Zonas Económicas Exclusivas de ambos países, concretamente entre nuestra Isla de Aves¹ y las dependencias Francesas Guadalupe y Martinica.² La solución adoptada en definitiva, fue señalada por el meridiano 62° 48' 50". En nuestro concepto se trata de una solución razonable y equitativa al problema limítrofe en ese sector, por las razones que se expresan a continuación. Es necesario aclarar que, si bien el autor del presente trabajo formó parte integrante de la Delegación negociadora, sólo asistió a la primera rueda de Conversaciones celebradas en París, el 18, 19 y 20 de febrero de 1980. Las negociaciones posteriores se celebraron en Caracas a partir del 11 de marzo del mismo año y coincidieron con el 9º período de sesiones de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar celebrada en Nueva York a cuya Delegación pertenece, por lo que no tomó parte en las deliberaciones y, por consiguiente, tampoco participó en la adopción de la decisión definitiva. No obstante, he dicho y lo reitero, que se trata de una solución razonable y equitativa, conveniente a los intereses nacionales.

-
1. La Isla está situada a 500 km (269 mm) de Margarita, a 600 km de la Península de Araya y a 200 km (107 mm) al Oeste de Dominica.
 2. En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto por la Convención sobre Derecho del Mar, los derechos enunciados con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercen de conformidad con la parte VI (relativa a la Plataforma Continental).

2. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

- a) Se trata de determinar las áreas marinas y submarinas que corresponden a Islas ubicadas a prudente distancia de la masa Continental en sentido estricto.

Guadalupe y Martinica son Dependencias de Ultramar de Francia, ubicadas en el Mar Caribe y por otra, la Isla de Aves (perteneciente a Venezuela), ubicada a 600 km de la Península de Araya y a 500 km de la Isla de Margarita.

- b) Las Islas se encuentran *enfrentadas*, en dirección Este-Oeste.
- c) La Isla de Aves, situada en el sector Centro-Occidental del Mar Caribe, es la punta emergida de la Prominencia o Dorsal de Aves, cordillera sumergida que se extiende paralela al arco insular de las Antillas Menores, separa la Cuenca de Venezuela de la Cuenca de Granada. La Isla mide en la actualidad 580 metros de longitud en dirección Norte-Sur y 150 metros en dirección Este-Oeste, en su parte más ancha (Pantin 1972), hasta 27 metros en su parte más angosta. Tiene una superficie aproximada de 0,042 km² y su altura máxima es de 3 metros.³

Existe en dicha Isla un apostadero naval de nuestra marina de guerra encargada de velar por el mantenimiento de nuestra soberanía en el área. Sus coordenadas son 15° 40' 33" de latitud Norte y 63° 36' 27" de longitud Oeste y su estructura es "casi totalmente coralina, aunque dentro de él se aprecian distintas unidades" litológicas (Calcerinas, Calizas, Rocas de Playa, Arena de Playa y suelo en formación).⁴ Las Colinas de la Dorsal de Aves constituyen volcanes extintos (Biju-Duval et al 1978). Es el único punto oriental del Mar Caribe donde acuden las tortugas (*Chelonia Mydas*) en la época de cría.

El Decreto Presidencial N° 1069 del 23 de agosto de 1972 declaró Isla de Aves "Refugio de Fauna Silvestre", con el fin de preservar su riqueza expresada en las distintas especies. Las especies más importantes de aves existentes en la Isla son: 1) Tijereta de mar; 2) Playero Turco; 3) Playero arenoso; 4) Gaviota arenquera; 5) Guanaguanase;

3. ZARZOSA, J. D. *Nuevos aportes al conocimiento de la Geología y Geomorfo logía de la Isla de Aves*, N° 4, p. 5.

4. ZARZOSA, J. D. *ob. cit.* p. 5.

6) de Veras y 7) Tinosa. Se ha estimado en más de 500.000 el número de aves, unas diez por cada metro cuadrado.⁵

El archipiélago de Guadalupe, ubicado al Oeste de Aves, está integrado por dos islas de regular tamaño (Brasse-Terre y Grande-Terre), así como de cinco islas menores, tiene un área total de 1.179 kilómetros cuadrados y sostiene una población de 360.000 habitantes, distribuidos principalmente entre las ciudades de Brasse-Terre y Point a-Pitre, en base a una actividad esencialmente agrícola: azúcar, ron, cacao, café, vainilla, bananos, mandioca. Su producto interno bruto, para 1976 fue de 675.000.000 de dólares.⁶ En 1978 exportó diversos productos agrícolas por un valor de 85.000.000 de dólares.⁷

Martinica, por su parte, tiene un área de 1.026 km² y sostiene una población de 369.000 habitantes. Tiene 1.788 kilómetros de carreteras y depende de una producción eminentemente agrícola. Exporta azúcar, café, bananos, piñas en conserva, ron, cacao.

Su producto interno bruto, para 1976 fue de 773.000.000 de dólares.⁸ En 1978 exportó diversos productos, con un valor de 100 millones de dólares.

3. EL CONCEPTO JURÍDICO DE ISLA

a) Ahora bien, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 10 de Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua "Una Isla es una extensión natural de tierra que sobresale en pleamar". Ese mismo concepto es aplicable en relación a la Plataforma Continental. Es decir, salvo la exigencia del carácter "*natural*" de la formación, el carácter jurídico de una isla no depende de su tamaño, estructura geológica, riqueza o capacidad autónoma para mantener habitación humana. La delimitación en referencia (Venezuela-Francia), se concretó a establecer la línea limítrofe entre las *Zonas Económicas Exclusivas* de

5. W. H. PHELPS. *Las aves de la Isla de Aves, Venezuela*. Boletín Soc. Venezolana de Ciencias Naturales, N° 88. Caracas, 1957, pp. 63 a 72.

6. United Nations, Handbook of International. Trade and Development Statistics, 1979. p. 475.

7. *Ibidem*, p. 5.

8. *Ibidem*, p. 475.

las Islas pertenecientes a ambos Estados. En consecuencia, es necesario examinar y aplicar las nuevas normas del Derecho Internacional Marítimo que han venido surgiendo, con motivo del proceso de formación, aceptación y establecimiento de dicha Zona Económica, especialmente las que figuran en los sucesivos Textos Integrados Oficiosos de Negociación, emanados de la Conferencia del Mar. Como lo ha señalado acertadamente el Dr. Andrés Aguilar⁹ después de un laborioso proceso de negociación, “se ha logrado un consenso en esta materia”. La última versión del Texto Integrado recibe el título de “Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar”.

b Aun sin haber sido firmado el Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar ha comenzado a producir efectos jurídicos reales y efectivos.

Como ha dicho la Corte de Arbitraje en el caso de las Islas del Canal “Debe tomarse debidamente en cuenta la evolución del Derecho del Mar en la medida en que pueda ser relevante en el caso planteado”.¹⁰ Así lo revela la práctica de los Estados que han puesto en evidencia esa realidad al promulgarse numerosas leyes de acuerdo con las cuales se crea e implementa la Zona Económica Exclusiva en casi todos los mares del mundo. Venezuela puso en vigencia su Ley con fecha 26 de julio de 1978 (G. O. E. N° 2.291).

En el área del Caribe se han promulgado 16 leyes de contenido similar.¹¹

c) Ahora bien, es conveniente recordar que en el mundo existen 500.000 Islas oceánicas. El efecto desproporcionado que produciría el admitir 200 millas náuticas 360° alrededor de cualquier extensión insular sea cual sea su extensión, condujo a la Conferencia del Mar a agregar, al concepto tradicional de Isla, una importante restricción, que dice así: “Las rocas que no puedan mantener habitación humana o vida económica propia no tendrá Zona Económica Exclusiva ni Plataforma Con-

9. Jefe de la Delegación Venezolana y Presidente de la Comisión IIª de la Conferencia, en su reciente trabajo de Incorporación a la Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, Venezuela, 1980. p. 47, N° 69.

10. E. P. BROWN. *Ob. cit.* p. 207.

11. Véase J. F. PULVENIS. *La Mer de Caribes*: Rev. G. de D. I. P. 84/1980, A. Pedone, pp. 312 y sig.

tinental” (Convención sobre Derecho del Mar, artículo 121, numeral 3°).¹²

d) Ahora bien, aun sin profundizar en la tremenda dificultad en examinar el contenido específico de los términos roca, habitación humana o vida económica propia, por su carácter artificial y especulativo, es conveniente recordar que todo el concepto de Zona Económica Exclusiva tiene ese carácter evolutivo, por lo que al ser aplicado ha de serlo íntegramente. En relación con Isla de Aves, se ha sostenido válidamente que en el siglo pasado, existió en dicha Isla una famosa explotación de guano por parte de compañías norteamericanas, cuyo desalojo costó al país una indemnización pecuniaria a los comerciantes norteamericanos.¹³ El pago de las reclamaciones se realizó en 45 años.¹⁴ En cuanto a los explotadores holandeses la sentencia de la Reina Isabel II ordenó que fuesen indemnizados. También la pesca de tortugas en los alrededores de la Isla tiene una importancia en el mismo sentido. Esos argumentos, entre otros, han logrado eliminar¹⁵ en las delimitaciones realizadas, la hipótesis de una negación total a la Isla de Aves de las áreas Marítimas. Es dable presumir que en las restantes delimitaciones prevalezca ese mismo punto de vista, sin olvidar el efecto relativo de los tratados internacionales, de acuerdo con el cual sus disposiciones son *res inter alios acta* (sólo obligan a las partes contratantes). Se hizo necesario aplicar, entonces, las normas sobre delimitación que pudieran existir entre Venezuela y Francia.

e) No obstante, como lo estableció la Corte Arbitral en el caso del Canal, U. K. contra Francia, “*no existen reales diferencias entre las reglas del artículo 6 de la Convención de 1958 y la regla emanada del Derecho consuetudinario: ambas reglas tienen en común el objetivo de lograr una solución equitativa*” (Sent. Parág. 65, 70). Al examinar el Derecho consuetudinario, la Corte interpretó la regla equidistancia-

-
12. Según E. D. BROWN “la citada disposición producirá un cambio radical en el régimen de las Islas y Rocas”. *Marine Policy*, July, 1978. p. 205.
 13. 130.000 dólares, según la Convención de la Isla de Aves, ratificada el 26 de febrero de 1961.
 14. Véase al respecto W. I. Harris. *Las reclamaciones de la Isla de Aves*. Edic. de la Biblioteca Univ. Central de Venezuela, 1963, p. 84 y sig.
 15. Según E. D. Brown “de aprobarse el citado artículo, y ser la Convención aplicable a las partes, Rockall únicamente generaría doce millas de Mar Territorial” *Marine Policy*. Ob. Cit. 1978. p. 207.

circunstancias especiales “como dos aspectos complementarios de una misma norma jurídica”, señalando “que la inclusión de las circunstancias especiales en el artículo 6 evidencia la incorporación a dicho artículo del principio de que cualquier delimitación debe ser hecha de acuerdo con principios equitativos”. (Sent. Parág. 70).

Esa interpretación, por otra parte, coincide con el texto y sentido de los artículos 74 y 83 del proyecto de Convención sobre Derecho del Mar de acuerdo con las cuales, “el criterio predominante de delimitación es el de lograr un resultado equitativo”.

En efecto el Proyecto de Convención establece que “la delimitación entre Estados con costas opuestas o adyacentes se efectuará mediante acuerdo, sobre la base del derecho internacional tal y como está referido en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de lograr una solución equitativa” (artículos 74 y 83).

f) Al precisar el contenido de las *circunstancias especiales*, la sentencia arbitral en referencia las consideró integradas, predominantemente, por circunstancias geográficas, aun cuando no exclusivamente.¹⁶ *En consecuencia, el status jurídico, de una Isla, su tamaño e importancia económica, sus implicaciones para la seguridad de las partes, su identidad geológica con sus respectivos continentes: todos éstos pueden ser factores relevantes o de variado peso e influencia* (Sentencia arbitral Parág. 184 y 186-7 y D. Bowett, *The legal regime of Islands in International Law*. Oceana Publications, New York, 1979, Pág. 155).¹⁷

Este punto, al propio tiempo, ha sido confirmado por la práctica de los Estados. En efecto, entre los acuerdos que han aplicado esos puntos de vista, se encuentra el Tratado Bahrein-Arabia Saudita del 22-2-58; el Acuerdo Italia-Yugoslavia del 8-1-68; el Acuerdo Irán-Ara-

16. Sería francamente lamentable que se cambie la expresión “circunstancias especiales” que tiene ya un contenido Jurídico preciso de acuerdo a lo establecido por la jurisprudencia por una expresión menos precisa, como “circunstancias prevalecientes o imperantes”. En todo caso, sería preferible la expresión “circunstancias relevantes” utilizada en el caso de las islas del Canal.

17. E. D. BROWN señala: “Entre las circunstancias relevantes acogidas por la Corte, el carácter particular de las Islas del Canal como Islas ampliamente pobladas, de cierta importancia política y económica, las estrechas relaciones entre las Islas y UK’ y la responsabilidad de esta última para su defensa y seguridad, etc. Marine Policy. July 1978. p. 198.

bia Saudita del 24-10-68; el Acuerdo de Irán-Datar del 20-9-69; el Acuerdo de India-Sri Lanka del 26-6-74; Australia-Indonesia del 9-10-72; Abu Dhabi-Dubai del 18-2-68; Italia-Inglaterra 20-8-71, etc.

g) Symmons¹⁸ clasifica las soluciones adoptadas en dos prácticas principales y cuatro prácticas subsidiarias. Las dos prácticas principales son: 1) considerar la formación insular como punto de base; 2) ignorar, total o parcialmente dichas formaciones. Entre las soluciones subsidiarias, señala: a) reconocer a la Isla una moderada zona marítima; b) permitirle un efecto compensatorio en un sector de la línea limítrofe; c) dar a la formación insular efecto inducido o medio efecto como puntos de base; d) ignorar la formación insular como puntos de base. En el caso de la delimitación entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas, la solución aplicada a dichas Islas fue la del *efecto parcial*, toda vez que se les reconoció aproximadamente 74.000 kms² en discusión, lo que representa el 64% del área total.

En otras palabras, es necesario establecer el cuántum de las áreas marítimas que le corresponden a cada Isla o Islas lo cual dependerá del conjunto de factores señalados.

h) Entre los factores a considerar, tanto la Jurisprudencia¹⁹ como la Convención sobre Derecho del Mar, han dado importancia prioritaria al concepto de *prolongación natural del Territorio*, según el cual las citadas áreas pertenecen *ipso facto y ab-inicio* al Estado Costero.

En efecto, es el criterio geomorfológico el que ha sido considerado como verdadero fundamento de la plataforma continental, tal y como lo decidió la sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el *caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte*.²⁰ Como dijimos en el Capítulo II, numeral 10, la Plataforma Continental incluye el suelo y subsuelo marinos hasta una distancia de 200 millas náuticas, sea cual fuese su estructura geológica, esto es, sean o no prolongación natural del territorio del Estado ribereño.

18. C. R. SYMMONS. *The Marine Zones of Islands in Int. Law* Sijthoff. N. L. 1979, p. 189.

19. Sentencia Arbitral Mar del Norte. I. C. J. Reports 1969. p. 22. Proyecto de Convención. Art. 76.

20. C. I. J. Reports, 1969. Ob. cit. 20-2-1969.

La situación varía cuando el borde exterior del margen continental excede las 200 millas náuticas, caso en el cual el límite fijado no podrá exceder de 350 millas náuticas desde la línea de base a partir de la cual se mide el Mar Territorial o bien de 100 millas náuticas desde la isóbata de 2.500 metros.

Si examinamos la solución adoptada desde el punto de vista del concepto de prolongación natural del territorio, tampoco existen elementos de juicio que puedan afectar la solución en sentido negativo.

En efecto, a) *la estructura geológica del Promontorio de Aves* parece estar “formada por una cadena Norte-Sur de Picos volcánicos, posiblemente de edades diferentes y que están parcialmente sobrepuestos unos a otros (Holmar y Sykes 1969).

b) La denominada Dorsal de Aves es un arco insular volcánico extinguido, según Austin Weches 1971; Pantin Herrera 1978; Fox et al. 19771; Nagle 1972; Bifun-Duval 1978.

c) *El arco insular volcánico de las Pequeñas Antillas*, “se extiende desde el Pasaje de Anegada hasta la Isla de Granada y se prolonga al Sur hasta las Islas de los Testigos y Margarita en el margen continental oriental de Venezuela (Talwani 1966, Meyerhoff 1972; Lattimore et al 1971).²¹

d) *La Hoya o Depresión de Granada*, ubicada al este de la Prominencia de Aves “posee diversos rasgos geofísicos que relacionan su tectónica con la del arco de las pequeñas Antillas (Peter 1972).²²

e) Por otra parte “La Dorsal de Aves, la Cuenca o Fosa de Granada y el arco insular volcánico de las Antillas menores son parte integrante de *la microplaca del Caribe*; por lo tanto, no tienen ninguna relación estructural y litológica con el Continente Sud-Americano”. De acuerdo con esta tesis, denominada *teoría de la deriva continental o tectónica de placas*, acogida por una mayoría determinante de los geólogos “el Caribe representa una microplaca oceánica proveniente del Pacífico que fue empujada entre las Placas de América del Sur y América

21. T. O. Kuda, José Benítez, J. M. Sellier de Civrieux, J. Fukuoka, y B. Gamboa. Revisión de los datos oceanográficos en el Mar Caribe Suroriental, especialmente el Mar continental de Venezuela. Cuaderno Azul N° 15, Caracas, 1974. p. 16.

22. J. M. SELLIER DE CIVRIEUX. *Ob. cit.* p. 21.

del Norte mediante un movimiento relativo de la Placa del Caribe hacia el este". Este punto de vista cuenta con el respaldo de Biju-Duval et al. (1978), Schell y Tarr (1978), Silva (1974), Silvert et al. (1975), Maresch (1974, 1976). Otro punto de vista considera el Caribe como "una cuenca semi-oceánica formada a causa del movimiento relativo entre la placa africana. Partidarios de este concepto son, entre otros, Donnelly (1974), Ball y Harrison (1972) y Freeland y Dietz (1972) (configuración Geomorfológica del margen Continental de Sur América, estudio de la Fundación La Salle 1980. Pág 2 y 7). En cambio el Promontorio de Aves y el Arco de las Antillas se formaron bajo el mismo proceso, primero Aves y después las Antillas" (Zarzosa, Ob. Cit. Pág. 12).

f) La Prominencia de Aves parece representar la posición original del Arco de las pequeñas Antillas, la cual fue abandonada más tarde por efecto de una migración Hane el Este de una zona de Benioff (J. M. Sellier de Civrieux. Geología del Mar Caribe y del Margen Continental de Venezuela, Cuadernos Azules N° 15 Caracas 1974. Págs. 18-19).

En todo caso, no hay duda en que entre la Isla de Aves y las Islas de Guadalupe y Martinica existe una sola y única estructura submarina ya que la Fosa de Granada integra su misma estructura geológica y no produce, en consecuencia una ruptura de la unidad fundamental de la citada estructura.²³

Siendo una sola y única estructura geológica "entre costas enfrentadas de dos Estados" puede decirse, como lo estableció la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte, que geológicamente la Plataforma constituye la prolongación natural del territorio de cada uno de los Estados en cuestión.²⁴

g) En todo caso, tanto la Sentencia de la Plataforma Continental del Mar del Norte como la de las Islas del Canal (Francia e Inglaterra), consideraron que la aplicación del método de la equidistancia o de otro método depende de las circunstancias pertinentes, geográficas y otras

23. En efecto, como lo señaló la Sentencia sobre las Islas del Canal, sólo una ruptura de la unidad de la Plataforma Continental podría interrumpir esa continuidad.

24. Sentencia de la Plataforma Continental del Mar del Norte.

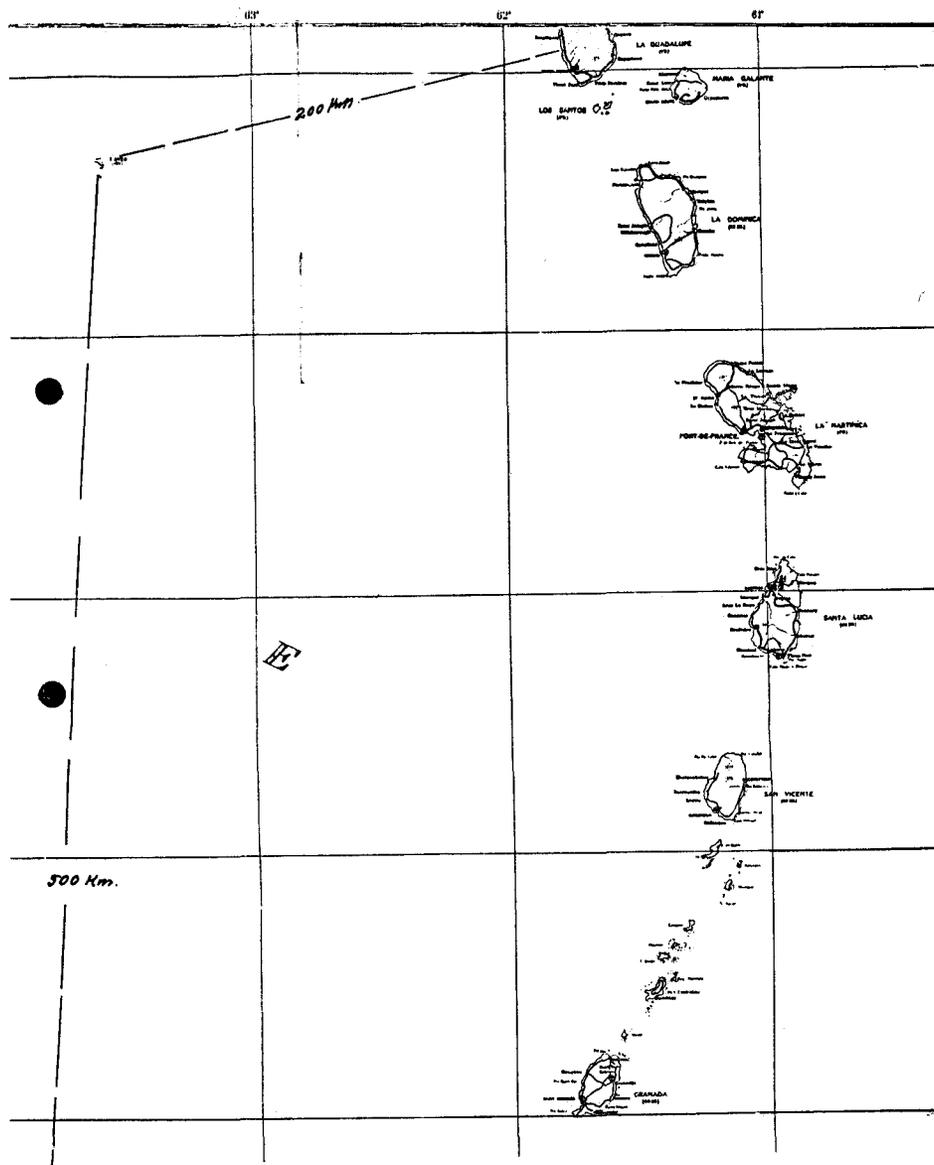


FIG. N° 14

Límite Venezuela-Francia. Sector Isla de Aves e islas enfrentadas. Meridiano 62° 48' 52"

del caso en especie y de la regla fundamental que busca que la delimitación sea conforme a principios equitativos.²⁵

Al precisar el contenido de los principios equitativos la Corte Internacional de Justicia, señaló los siguientes:

“1.—La configuración general de las costas, así como la presencia de circunstancias especiales o mensuales.

2.—La estructura física o geológica y los recursos naturales.

3.—Un razonable grado de proporcionalidad entre la extensión de Plataforma perteneciente al Estado Costero y la extensión de las costas medidas en dirección general de las mismas; teniendo en cuenta, a estos efectos, actuales o futuros, de cualquier otras delimitaciones de Plataforma Continental entre los Estados en la misma región”.²⁶

h) *El grado de proporcionalidad*

El frente Costero de Guadalupe (50.000 mts.) y Martinica (60.000 mts.) es bastante mayor que el frente a Isla de Aves (580 mts.),²⁷ en consecuencia el “razonable grado de proporcionalidad entre la extensión de las costas medidas en su dirección general y la extensión de la Plataforma perteneciente a cada Estado costero, milita igualmente en favor de las Islas francesas de ultramar. Esos factores geográficos, unidos a otros de orden económico y políticos sirvieron de fundamento a la Delegación francesa para sostener la tesis del medio efecto²⁸ o de los semi-enclaves, a la Isla de Aves, lo que estaría representado por el meridiano de 63° 40’.

25. Sentencia de las Islas del Canal N° 97.

26. Sentencia de la Plataforma Continental del Mar del Norte, N° 101, de fecha 20-02-1969.

27. En el caso de las Islas del Canal, la Corte consideró a Francia e Inglaterra “en términos generales, en situaciones geográficamente comparables, en relación con la Plataforma Continental”, Sentencia Parágrafos 234/244.

28. El medio efecto representa el punto medio entre la negación total de efecto alguno a la Isla en el área marítima y el reconocimiento del 100% o la totalidad de sus áreas. Si el 100% fuese la línea media, por ejemplo, el medio efecto representaría un 25% del área total.

La Delegación francesa objetó tanto la tesis del pie del talud continental, como la tesis del Pleno efecto sostenido por la Delegación Venezolana, alegando: a) que sería una valuación superior al otorgado por la práctica de los Estados a numerosas Islas habitadas y con vida económica propia; b) que la Sentencia de las Islas del Canal inglesa frente a Francia sólo les reconoció doce (12) millas de Mar Territorial, negándole totalmente la Plataforma Continental y la Zona Económica Exclusiva.²⁹ A las Islas Scilly, ubicadas en el sector Atlántico, la Sentencia sólo les reconoció medio-efecto (half-Weight); e) que no está demostrado que la Prominencia de Aves sea prolongación natural del territorio venezolano. Que la Isla de Aves puede ser prolongación natural de las Islas francesas por ser de estructura volcánica; d) que la distancia de 250 millas de la costa venezolana, "aun teniendo mucha imaginación no puede ser considerado como adyacente a la costa".

En este sentido agregó, que las Islas del Canal estaban a 25 millas de la costa francesa, solamente; e) que al alegato venezolano sobre la existencia de una *Dorsal* no era competida por la Delegación francesa, por cuanto existen profundidades importantes. Por otra parte que no está claro el efecto jurídico de las *Dorsales* más allá de las 200 millas en la III Conferencia sobre Derecho del Mar.

Frente a estos y otros argumentos relativos al efecto de Isla de Aves sobre las áreas marítimas que la rodean, la Delegación venezolana argumentó otros de efectos contrarios, orientadas a destacar factores que hacen de la citada Isla, un punto fundamental en la proyección marítima venezolana en el Caribe. Esos factores son inter alias, los siguientes:

- 1) La citada Isla de Aves pertenece a Venezuela, como resultado del Laudo Arbitral dictado por la Reina Isabel II de España, el 30 de junio de 1865.
- 2) La citada Isla es la emersión de la Dorsal o Promontorio de Aves, eminencia submarina vinculada geográficamente a la costa venezolana.

29. Las Islas inglesas del Canal tienen superficie total de 70 millas cuadradas, sostienen una población de 130.000 habitantes, con una actividad comercial importante. Tiene además un importante desarrollo político, con Asamblea Legislativa, Régimen Jurídico y Fiscal Autónomo, Tribunales propios, etc. (Sent. N° 184 y sig.).

- 3) El efecto jurídico de Isla de Aves no debe valorarse aisladamente, sino en estrecha conexión con la proyección marítima costera tanto de la masa Continental venezolana en el Caribe, como de la cadena de Islas que forman el anteportal costero venezolano.
- 4) La importancia estratégica que representa Isla de Aves para Venezuela, tanto desde el punto de vista de la preservación de la navegación en el área, las necesidades de la defensa y seguridad en el sector circundante.
- 5) Desde el punto de vista de los recursos se trata de un punto de gran importancia en relación con la conservación de especies como la tortuga verde.
- 6) Tanto el Reino de los Países Bajos, como los EE.UU. reconocieron a la citada Isla la totalidad de sus áreas marítimas.

Estos factores revisten particular importancia en el caso de Isla de Aves, dada su ubicación geográfica e importancia político-estratégica.

Ahora bien, la defensa e importancia de esos factores logró evidenciar la no razonabilidad de la *tesis del efecto medio*. Precisamente, la confrontación de esos factores con los geográficos y los geológicos anteriormente señalados, condujo a la Delegación francesa a proponer como solución los 3/4 de efecto para la Isla de Aves ($63^{\circ} 02'$) y finalmente una solución de compromiso representada por el meridiano $62^{\circ}48' 50''$ de longitud oeste. La solución adoptada, esto es, el meridiano $62^{\circ}48' 50''$ longitud oeste, representa:

a) *un método perfectamente congruente con la tesis tradicional y reiterada de Venezuela de no aplicar ningún método y en especial la equidistancia*, en forma automática y obligatoria, posición que fue sistemáticamente sostenida por Venezuela en la III Conferencia sobre Derecho del Mar. La aplicación del método de los meridianos y paralelos es prácticamente diaria en las Convenciones Internacionales de límites³⁰ y fue aplicada por Venezuela en el Tratado con los Países Bajos (en el sector Aruba-Los Monjes y al adoptar el meridiano de Puerto Cabello) (Tratado artículo 2°).

30. Véase Rousseau. D. I. Public. Ob. cit. Tome III. p. 241.

b) El meridiano 62°48'50" representa una media aritmética de las coordenadas geográficas equidistantes entre Martinica-Isla de Aves, por lo que equivale a una línea equidistante entre ambas Islas, pero adoptando otro método o procedimiento similar. Reconoce a ambas Islas la totalidad de sus áreas marítimas.

c) En el área Isla de Aves-Guadalupe, la solución adoptada distribuye casi por igual entre ambas partes las áreas marinas y submarinas existentes entre ambos países. En otras palabras, no obstante las determinantes diferencias en "área, frente costero, proporcionalidad, población, actividad económica y política" entre ambas Islas, se les reconoció casi iguales derechos desde el punto de vista jurídico.

El carácter claro, positivo y equilibrado de la solución adoptada no puede ser ensombrecida por la expresión superficial y poco diplomática del Delegado francés que, estimulado por el deseo de justificar el Tratado ante las poblaciones de Guadalupe y Martinica, manifestó que su Delegación obtuvo una pequeña tajada en la solución adoptada.

CAPITULO IX

CONCLUSIONES

Las páginas anteriores pretenden explicar, de la mejor manera posible, el proceso de delimitación de áreas marinas y sub-marinas al Norte de Venezuela.

Hemos intentado lograr ese objetivo utilizando dos caminos convergentes. El primero de ellos consiste en la aplicación del *marco teórico*, esto es, del conjunto de normas jurídicas aplicables en tan delicada materia. Seguidamente se entra en el análisis de los resultados efectivos de las diversas delimitaciones efectuadas, esto es: a) la delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y los EE.UU. de América; b) la delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos; c) la delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y República Dominicana; d) la negociación limítrofe entre Venezuela y Francia.

La importancia para Venezuela de esos Tratados, es evidente a todas luces.

En todo caso, podríamos resumirlas en las siguientes consideraciones:

1) Se demuestra la sinceridad y realidad del método de negociación directa como mecanismo de solución de controversias.

2) Se determina en forma equitativa y ponderada, tanto las áreas marinas y submarinas que le corresponden a Venezuela en el área del Caribe, como las pertenecientes a los países limítrofes. Esto robustece las buenas relaciones del país con los países vecinos y contribuye a acercar a sus pueblos, eliminando potenciales factores de fricción. Es más, permite consagrar áreas de colaboración en materias específicas tales como pesca, exploración y explotación de recursos, lucha contra la contaminación, etc.

3) Los Tratados consagran factores de evidente carácter vital para Venezuela tomando adecuadamente en cuenta su extensa fachada marítima sobre el Caribe, la cadena de islas que forman el anteportal geográfico de nuestra masa continental, especialmente "la importancia vital e histórica que representa para Venezuela el Golfo de Venezuela, el complejo de intereses fundamentales que lo caracterizan, así como el tránsito marítimo hacia o desde Venezuela" (Tratado de delimitación con los Países Bajos Antillas Neerlandesas, Considerando Cuarto).

4) En este sentido, es importante destacar que los Tratados toman como puntos de base nuestra cadena de islas, reconociéndole a todas ellas la totalidad de sus áreas marinas y submarinas.

5) Debido a esto, se logra una amplia proyección a partir del Archipiélago Los Monjes hacia el Caribe medio a través de la Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental. Es conveniente destacar, que en el área del Golfo de Venezuela, la línea Limítrofe con las Antillas Neerlandesas, después de seguir el meridiano $70^{\circ}25'$ se proyecta en sentido Este, hasta alcanzar el Caribe medio en el punto de longitud $69^{\circ}33'06''$ Oeste y latitud $15^{\circ}26'54''$ N. (Véase Anexo Cartográfico N° 8), con lo cual se garantiza y preserva la salida autónoma del Golfo de Venezuela y Lago de Maracaibo hacia el mar Caribe.

La isla de Aves, por su parte, genera un área marítima aproximada de 75.000 kilómetros cuadrados.

6) Con la celebración de los Tratados en referencia, Venezuela delimitó entre el 60 y 70% de la totalidad de las áreas marinas y submarinas que le corresponden tanto en el Caribe como en el Atlántico.

7) Es importante destacar que el resultado positivo que se desprende de la labor cumplida, se debe al esfuerzo analítico y sistemático de las Delegaciones negociadoras para estudiar anticipadamente y con todo el esfuerzo de precisión que cada caso en particular requería, cada situación limítrofe con todas sus implicaciones jurídicas, estratégicas, geopolíticas, geológicas, económicas, etc. En este orden de ideas es conveniente destacar, que la aplicación estricta de ese método de trabajo requirió el *estudio y análisis de todas las hipótesis de delimitación posibles* comenzando por las posiciones iniciales de las Delegaciones negociadoras que ordinariamente son las más extremas, avanzando por aproximaciones sucesivas hasta obtener la solución más racional y conveniente a los intereses nacionales.

8) De todo el esfuerzo realizado debemos sacar conclusiones perfectamente claras: todo proceso exige de a) un proceso de preparación previa; b) de análisis de antecedentes; c) de estudio de las diferentes hipótesis posibles; d) de apreciación de la opinión dominante en el País a través de sus grupos representativos etc. Lo que no puede ni debe admitirse es la improvisación, la acción precipitada, la actuación sin rigor científico, y la carencia de objetivos claros y precisos.

9) Otra conclusión no menos importante es que en materia de problemas fronterizos como toda materia vinculada a la existencia misma del Estado y a la defensa de la soberanía, el peor *enemigo de los supremos intereses nacionales es la división entre los venezolanos*. Esa actitud suicida ha hecho mucho daño a la Patria. Basta recordar la no aprobación del proyecto de Tratado Michelena-Pombo o la famosa diatriba entre el Canciller Gil Borges y el Plenipotenciario Gil Fortoul.

Venezuela, en esta delicada materia, no puede dividirse en grupos, cada uno de los cuales pretende el dominio exclusivo de la verdad. Por ello, es necesario lograr previamente una tesis de carácter nacional esto es, una tesis debidamente elaborada que pueda en cualquier momento servir de fundamento a la posición del País, independientemente del mecanismo de solución de controversias al cual se acuerde recurrir.

Por último deseamos expresar nuestro agradecimiento a quienes desde puestos directivos de gobierno, desde puestos críticos de oposición o bien como simples voceros de la opinión pública, han tenido fe en las Delegaciones negociadoras, atribuyéndoles tan grave responsabilidad.

ANEXOS

Antecedentes

- 1) Tratado de arbitraje, arreglo judicial y conciliación entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos del 5 de abril de 1933. Canje de ratificaciones: 19 de diciembre de 1933.
- 2) Convenio sobre la Isla de Aves entre Venezuela y los EE.UU. de América del 14 de enero de 1859.
- 3) Laudo arbitral sobre el dominio y soberanía sobre la Isla de Aves emitido por la Reina Isabel II de España el 30 de julio de 1865.
4. Ley en virtud de la cual se crea una Zona Económica Exclusiva de 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base utilizadas para medir el mar territorial venezolano. (Gaceta Oficial Extraordinaria N° 2291, de fecha 26 de julio de 1978).
- 5) Ley N° 573 de República Dominicana.
- 6) Texto del Acuerdo limítrofe Colombia-República Dominicana de fecha 13 de enero de 1978.

Tratados

- 7) Ley aprobatoria del Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y los EE.UU. de América de fecha 28 de marzo de 1978.

Intercambio de ratificaciones: 24 de noviembre de 1980.

(Gaceta Oficial Extraordinaria 2342 del 14-12-1978).

- 8) Ley aprobatoria del Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos (Antillas Neerlandesas) de fecha 31 de marzo de 1978. Intercambio de ratificaciones: 15 de diciembre de 1978.
- 9) Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y República Dominicana de fecha: 3 de marzo de 1979.
- 10) Tratado de delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Francia de fecha 17 de julio de 1980.

ANEXO N° 1

VENEZUELA Y LOS PAISES BAJOS — TRATADO DE ARBITRAJE.
ARREGLO JUDICIAL Y CONCILIACION FIRMADA EN LA HAYA
EL 5 DE ABRIL DE 1933

(Aprobación Legislativa: 27 de mayo de 1933.. Ratificación ejecutiva:
30 de junio de 1933. Canje de ratificaciones: 19 de diciembre de 1933)

El Presidente de los Estados Unidos de Venezuela

y

Su Majestad la Reina de los Países Bajos

Animados del deseo de estrechar los vínculos de amistad que unen a los Países Bajos y de promover el arreglo pacífico de las divergencias que pueden llegar a dividir los dos Estados, han resuelto celebrar un tratado a este efecto y nombrado sus respectivos Plenipotenciarios, a saber: el Presidente de los Estados Unidos de Venezuela, al señor doctor José Ignacio Córdera, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela ante Su Majestad la Reina de los Países Bajos; al Jonkhper Frans Beelaerts van Blokland, su Ministro de Negocios Extranjeros; quienes después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes y encontrarlos en buena y debida forma, han convenido en las siguientes estipulaciones:

Artículo 1º

Las Altas Partes contratantes se obligan recíprocamente a arreglar de modo amistoso los conflictos y divergencias que llegasen a suscitarse entre los dos países y que no hubiesen podido ser resueltos, en un plazo razonable, por los procedimientos diplomáticos ordinarios.

Artículo 2º

Todos los litigios de naturaleza jurídica que no hubiesen podido arreglarse amistosamente por los procedimientos diplomáticos ordinarios, incluso aquellos relativos a la interpretación del presente Tratado, se someterán ya sea a un tribunal arbitral, ya a la Corte Permanente de Justicia Internacional, de conformidad con las disposiciones siguientes; Lo dispuesto en el precedente párrafo no se aplicará a las controversias nacidas de hechos anteriores al presente Tratado y que pertenecen a lo pasado, como tampoco a aquellos que versan sobre asuntos que el Derecho Internacional deja a la exclusiva competencia de los estados. Las controversias para cuya solución se haya previsto especial por otros Tratados vigentes entre las Altas Partes contratantes, se resolverán conforme a las disposiciones de dichos Tratados.

Artículo 3º

Antes de todo procedimiento ante la Corte Permanente de Justicia o ante el Tribunal arbitral, el litigio podrá someterse, de común acuerdo entre las Partes, a los fines de conciliación, a una Comisión Internacional Permanente, llamada Comisión Permanente de Conciliación, y constituida de conformidad con el presente Tratado.

Artículo 4º

Si, en el caso de uno de los litigios previstos en el Artículo 2º, no recurrieren las Partes a la Comisión Permanente de Conciliación, o si ésta no hubiere logrado conciliarlas, se someterá el litigio de común acuerdo, por vía de compromiso, ya sea a un Tribunal arbitral que decidirá en las condiciones y según el procedimiento por la Convención de La Haya de 18 de octubre de 1907 para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales, ya sea a la Corte Permanente de Justicia internacional, que decidirá en las condiciones y según el procedimiento previstos por su estatuto. Si las Partes no llegaran a entenderse sobre la elección de jurisdicción, sobre los términos del compromiso, o en el caso de haber escogido el arbitraje, sobre la elección de los árbitros, se llevará el litigio ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, la que decidirá sobre la base de las pretensiones que le hubiesen sido sometidas.

Artículo 5º

Si se trata de una controversia nacida de una reclamación de un nacional de uno de los dos estados contra el otro estado, cuyo objeto, según la legislación interior de esta última Parte, corresponda a la competencia de sus Tribunales nacionales, las disposiciones del presente Tratado no son aplicables sino: en el caso de denegación de justicia, comprendida en este concepto el retardo abusivo de los Tribunales; y en el caso de una decisión judicial no apelable y que es incompatible con las obligaciones provenientes de un tratado o con las otras obligaciones provenientes de un tratado o con las otras obligaciones internacionales del Estado, o que sea manifiestamente injusta. Si uno de los casos arriba mencionados se presenta, su resolución podrá ser solicitada por medio del arbitraje, o por la vía judicial, conforme a las disposiciones del Artículo 4º La divergencia no se someterá al procedimiento previsto por el presente Tratado sino después de agotarse los recursos ordinarios legales.

Artículo 6º

Si el Tribunal arbitral, o la Corte Permanente de Justicia Internacional declarara que una decisión dictada o una medida ordenada por una autoridad judicial o cualquier otra de una de las Partes litigantes se halla entera o parcialmente en oposición con el Derecho Internacional, y si el Derecho Constitucional de la citada Parte no permitiere o sólo permitiere borrar imperfectamente las consecuencias de esta decisión o medida, convienen las Altas Partes contratantes en que la sentencia arbitral o judicial deberá acordar a la Parte perjudicada una equitativa compensación.

Artículo 7º

Todos los asuntos acerca de los cuales se hallen divididas las Altas Partes contratantes sin poder resolverlos amistosamente por los procedimientos diplomáticos ordinarios, y cuya solución no pueda obtenerse por medio de una sentencia, según está previsto en el Artículo 2º ni tengan señalado procedimiento especial para su arreglo por tratados o convenciones anteriores, vigentes entre las Partes, serán sometidas a la

Comisión Permanente de Conciliación, la cual se encargará de proponerles una solución aceptable y, en todo caso, presentarles un informe. Esta disposición no se aplica a las controversias nacidas de hechos anteriores al presente Tratado y que pertenecen a lo pasado. A falta de acuerdo entre las Partes sobre la solicitud que haya de presentarse a la Comisión, cualquiera de ellas tendrá la facultad de someter directamente la cuestión a la citada Comisión, dando de ello aviso a la otra Parte con un mes de anticipación. Siempre que las Partes disientan acerca de si la controversia que las divide tiene o no la naturaleza de uno de los litigios mencionados en el Artículo 2º y si por tal razón es susceptible de resolverse por medio de una sentencia, semejante divergencia se someterá, previamente a todo procedimiento ante la Comisión Permanente de Conciliación, a la decisión de la Corte Permanente de Justicia Internacional.

Artículo 8º

La Comisión Permanente de Conciliación prevista por el presente Tratado se compondrá de cinco Miembros, designados como sigue: cada una de las Altas Partes contratantes designará un Comisionado, escogéndolo entre sus nacionales de terceras potencias; estos tres Comisionados deberán ser de nacionalidad distinta, y entre ellos designarán las Altas Partes Contratantes el Presidente de la Comisión. Los Comisionados se nombrarán por un plazo de seis años y su mandato es renovable. Permanecerán en funciones hasta ser reemplazados y, en todo caso, hasta terminar los trabajos pendientes en el momento de la expiración de su mandato. Para cada uno de los cinco miembros se designará un suplente en la misma forma prevista para el nombramiento de los principales. Cada miembro suplente será automáticamente miembro ordinario en caso de vacante que se produjere por muerte o dimisión del respectivo principal y podrá actuar temporalmente en el caso de impedimento temporal del miembro ordinario a quien suple. Siguiendo el mismo método establecido para los nombramientos, se llenarán tan rápidamente como sea posible y dentro de un plazo que no deberá exceder de tres meses, las vacantes que se producen entre los miembros suplentes, a causa de ser éstos los llamados a reemplazar definitivamente a los miembros ordinarios fallecidos o dimisionarios, según se establece en el párrafo que antecede.

Artículo 9º

La Comisión Permanente de Conciliación se constituirá en los seis meses siguientes al canje de las ratificaciones del presente Tratado. Si el nombramiento de los miembros ordinarios y suplentes que han de designarse de común acuerdo no se efectuare en el indicado plazo, o en caso de reemplazo de los suplentes, en los tres meses a contar desde la vacante producida, a falta de otro entendimiento, las Altas Partes contratantes rogarán al Presidente de la Corte Permanente de Justicia Internacional que haga los nombramientos requeridos. Si el Presidente estuviere impedido, o si fuere nacional de una de las Partes, se rogará al Vicepresidente que haga dichos nombramientos, y si el Vicepresidente estuviere también impedido, o fuere un nacional de una de las Partes, se rogará al primero de los jueces, según el orden del cuadro de la Corte que no fuere nacional de ninguna de las Partes, que haga los nombramientos.

Artículo 10º

La Comisión Permanente de Conciliación se avocará el conocimiento del asunto en virtud de una solicitud dirigida al Presidente, con las condiciones previstas, según los casos, por los Artículos 3º y 7º. La solicitud, después de exponer el objeto del litigio, contendrá la invitación a la dicha Comisión para que proceda a tomar las medidas conducentes a una conciliación. Si la solicitud emanare de una sola de las Partes, ésta la notificará sin demora a la otra Parte.

Artículo 11º

Dentro de un plazo de quince días, a contar desde la fecha en que una de las Altas Partes contratantes haya llevado una controversia ante la Comisión Permanente de Conciliación, cualquiera de ellas podrá, para el estudio de dicha controversia, reemplazar a su Comisionado por una persona que posea competencia especial en la materia. La Parte que use de este derecho deberá notificar de ello inmediatamente a la otra Parte, en tal caso esta última tendrá la facultad de proceder del mismo modo dentro de un plazo de quince días, contados desde la fecha en que reciba la notificación.

Artículo 12º

La Comisión Permanente de Conciliación tendrá por encargo dilucidar los asuntos en litigio; recoger a este efecto todos los informes útiles por vía de investigación, o de cualquier otro modo, y esforzarse por conciliar las Partes. Después de examinar el asunto, podrá exponer a las Partes los términos del arreglo que le pareciere conveniente, y si es posible, fijarles un plazo para que lo acepten o lo rechacen. Al fin de sus trabajos la Comisión redactará un informe en que conste el resultado de ellos, y enviará un ejemplar de dicho informe a cada una de las Partes. Las Partes no quedarán nunca ligadas por los considerandos de hecho, de derecho o cualesquiera otros adoptados por la Comisión. A reserva de lo que dispone el Artículo 7º párrafo 3, los trabajos de la Comisión deberán, siempre que las Partes no convengan en otra cosa, terminarse dentro de un plazo de seis meses, a contar desde el día en que la Comisión se haya avocado el litigio.

Artículo 13º

Salvo estipulaciones especiales contrarias, la Comisión Permanente de Conciliación establecerá su procedimiento, el que, en todos los casos, deberá ser contradictorio. En materia de investigaciones, si la Comisión no decidió otra cosa por unanimidad de votos, se conformará a las disposiciones del Título III (Comisión Internacional de Investigación) de la Convención de La Haya de 19 de octubre de 1907 para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales.

Artículo 14º

La Comisión Permanente de Conciliación se reunirá en el lugar que designe su Presidente, salvo acuerdo contrario entre las Partes.

Artículo 15º

Los trabajos de la Comisión Permanente de Conciliación no serán públicos sino en virtud de una decisión dictada por la Comisión y aceptada por las Partes. Las Altas Partes contratantes se obligan a no publicar el resultado de los trabajos de la Comisión sin haberse previamente consultado.

Artículo 16º

Las Partes serán representadas ante la Comisión Permanente de Conciliación por medio de Agentes cuyo encargo consistirá en servir de intermediarios entre ellas y la Comisión; podrán, además, hacerse asistir por consejeros y expertos designados por ellas al efecto, y solicitar la audiencia de todas las personas cuyo testimonio juzguen útil. De su parte, la Comisión tendrá la facultad de pedir explicaciones orales a los Agentes, consejeros y expertos de cada Parte, así como también a todas las personas que juzgue útil hacer comparecer, con el asentimiento de su Gobierno.

Artículo 17º

Salvo disposiciones contrarias del presente Tratado, las decisiones de la Comisión Permanente de Conciliación se dictarán por mayoría de votos. La Comisión no podrá dictar ninguna decisión concerniente al fondo de la controversia sino cuando todos sus miembros hayan sido debidamente convocados y si, a lo menos, todos los miembros designados en común están presentes.

Artículo 18º

Las Altas Partes contratantes se comprometen a facilitar los trabajos de la Comisión Permanente de Conciliación y, en particular, a asegurar a ésta el apoyo de sus autoridades competentes; a suministrarle, en la medida más amplia posible, todos los documentos e informaciones útiles y a adoptar las medidas necesarias para que la Comisión pueda proceder en el territorio respectivo a citar y oír los testigos o expertos y a trasladarse de un lugar a otro.

Artículo 19º

Durante los trabajos de la Comisión Permanente de Conciliación, cada uno de los Comisionados recibirá un estipendio cuyo monto se fijará de común acuerdo entre las Altas Partes contratantes, las cuales costearán estos gastos por partes iguales.

Artículo 20º

En todos los casos y, especialmente, cuando la controversia que divide a las Partes provenga de hechos ya realizados o a punto de realizarse, la Comisión Permanente de Conciliación, previo acuerdo de las Partes, o la Corte Permanente de Justicia Internacional, procediendo de conformidad con el Artículo 41 de su Estatuto, o el Tribunal arbitral, según el caso, podrá indicar, dentro del plazo más breve posible, las medidas provisionales que deban adoptarse. Cada una de las Altas Partes contratantes se obliga a abstenerse de toda medida capaz de repercutir nocivamente en la ejecución de la sentencia o en los arreglos que propusiere la Comisión Permanente de Conciliación y, en general, a no ejecutar ningún acto, cualquiera que sea su naturaleza, capaz de agravar o extender la controversia.

Artículo 21º

Las disposiciones del presente Tratado no se aplicarán a las diferencias que afectan el interés o se refieran a la acción de un tercer Estado.

Artículo 22º

El presente Tratado será ratificado. Las ratificaciones se canjearán en La Haya tan pronto como sea posible.

Artículo 23º

El presente Tratado entrará en vigor desde el canje de las ratificaciones y durará diez años, contados desde su entrada en vigor. Se comunicará para su registro a la Sociedad de las Naciones, conforme al Artículo 18 del Pacto. Si no se denunciare seis meses antes de la expiración de dicho período, se considerará renovado tácitamente por un nuevo período de cinco años, y así sucesivamente. Si a la expiración del presente Tratado se hallare pendiente algún procedimiento promovido en virtud de él ante la Comisión Permanente de Conciliación, o la Corte Permanente de Justicia Internacional, o el Tribunal arbitral, proseguirá dicho procedimiento hasta su término. En fe de lo cual, los prenombrados Plenipotenciarios, han suscrito el presente Tratado y estampado en él sus sellos. Hecho en La Haya, en doble ejemplar, el 5 de abril de 1933.

ANEXO N° 2

CONVENIO SOBRE INDEMNIZACION DE PERJUICIOS CAUSADOS A COMERCIANTES AMERICANOS EN LA ISLA DE AVES FIRMADO EN VALENCIA EL 14 DE ENERO DE 1859

(Aprobación legislativa, con modificaciones: * 1° de febrero de 1859.
Ratificación ejecutiva: 3 de febrero de 1859)

Luis Sanojo, Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores del Gobierno de Venezuela, y Eduardo A. Turpin, Ministro Residente de los Estados Unidos de América, debidamente autorizados para formar un convenio equitativo para la satisfacción de los daños y pérdidas sufridas por Philo S. Shelton, Sampson y Tappan y Lang y Delano, a consecuencia de haberse lanzado a sus Agentes y empleados de la Isla de Aves por medio de las fuerzas de Venezuela, han convenido en los artículos siguientes:

ARTÍCULO I. - El Gobierno de Venezuela se obliga a pagar al Gobierno de los Estados Unidos, o a su Ministro Residente en Venezuela, la suma total de ciento treinta mil pesos, moneda corriente de los Estados Unidos (\$ 130.000), de cuya suma ciento cinco mil (\$ 105.000) pertenecen a la liquidación de los reclamos de Shelton, Sampson y Tappan y deben distribuirse por ellos y entre ellos; y el residuo, es decir, veinti-

* La Convención Nacional, al aprobar este arreglo, dispuso la supresión en el artículo 3° de la segunda parte que dice así: "haciendo abandono en favor de la República de Venezuela de todos los derechos que a ella (a la Isla de Aves) pueden tener", y con la advertencia de que el interés estipulado en el artículo 2° será siempre interés simple, que se pagará solo, sucesivamente sobre el capital no pagado.

cinco mil (\$ 25.000) pertenece a la liquidación del reclamo de Lang y Delano.

ARTÍCULO II. - La suma dicha, de ciento treinta mil pesos será abonada dentro de los plazos siguientes:

Para Philo Shelton y Ca. y Sampson y Tappan.

	1º de junio	\$ 2.500		
	1º de agosto	2.500		
1.859	1º de octubre	2.500		
	1º de diciembre	2.500	10.000	

Para Shelton y C^a para Lang y Delano.

1860	30 de junio	\$ 7.500		\$ 2.000	
	31 de diciembre	7.500	\$ 15.000	2.000	4.000
1861	30 de junio	\$ 10.000		\$ 2.000	
	31 de diciembre	10.000	\$ 20.000	2.000	\$ 4.000
1862	30 de junio	\$ 10.000		\$ 2.500	
	31 de diciembre	10.000	\$ 20.000	2.500	\$ 5.000
1863	30 de junio	\$ 10.000		\$ 3.000	
	31 de diciembre	10.000	\$ 20.000	3.000	\$ 6.000
1864	30 de junio	\$ 10.000		\$ 3.000	
	31 de diciembre	10.000	\$ 20.000	\$ 3.000	\$ 6.000
			<u>\$ 95.000</u>	<u>\$ 25.000</u>	

Se abonará un interés del cinco por ciento anual sobre la totalidad de la suma de indemnización comenzando desde el 1º del corriente mes, y agregándose los diversos plazos a proporción que se venzan. Computándose siempre el interés sobre el monto de indemnización que quede sin satisfacerse al tiempo del pago de los diversos plazos.

ARTÍCULO III. - Por virtud de esta transacción, el Gobierno de los Estados Unidos y los particulares en cuyo favor se ha convenido en las anteriores indemnizaciones desisten de toda reclamación sobre la Isla de Aves, haciendo abandono en favor de la República de Venezuela de todos los derechos que a ella puedan tener.

ARTÍCULO IV. - El presente convenio será sometido a la actual Convención Nacional, y caso de no ser considerado ni aprobado por ella, antes de cerrarse, se considerará nulo y de ningún valor.

Valencia: enero catorce de mil ochocientos cincuenta y nueve.

ANEXO N° 3

LAUDO ARBITRAL SOBRE EL DOMINIO Y SOBERANIA DE LA ISLA DE AVES, DICTADO POR LA REINA ISABEL II DE ESPAÑA, EL 30 DE JUNIO DE 1865

“Nos, Doña Isabel Segunda, por la Gracia de Dios y la constitución de la Monarquía, Reina de las Españas, habiendo aceptado las funciones de juez árbitro que por notas que el Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Venezuela y el Ministro Plenipotenciario de Su Majestad el Rey de los Países Bajos respectivamente dirigieron a nuestro Ministro de Estado, nos han sido conferidas en virtud de un convenio entre las dos naciones expresadas, firmado el día 5 de agosto de mil ochocientos cincuenta y siete, para que por este ————— Laudo se ponga término a la cuestión suscitada entre ambas sobre el dominio y soberanía de la Isla de Aves. Animada del deseo de corresponder dignamente a la confianza que las Altas Partes interesadas nos han manifestado, a cuyo fin hemos examinado escrupulosamente, con la asistencia de nuestro Consejo de Ministros todos los documentos, memorias y mapas que los referidos Ministros de Relaciones Exteriores de Venezuela y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad el Rey de los Países Bajos han remitido respectivamente a nuestro Ministro de Estado. Resultando de los expresados documentos que las principales razones alegadas por el Gobierno de los Países Bajos en apoyo del derecho que dice asistirle son: 1) La que en los antiguos mapas aparece un banco de arena que une a la Isla de Aves con la de Saba, posesión holandesa, lo cual deja suponer que ambas fueron en algún tiempo un solo territorio. 2) Que muchos geógrafos, entre ellos algunos venezolanos, citan la Isla de Aves entre las Antillas holandesas. 3) Que según una información de testigos, vecinos de Saba y San Eustoquio, posesiones de los Países Bajos, los habitantes de estas islas tenían y tienen costumbre de ir a pescar tortugas y recoger huevos de aves a las islas de este nombre, donde enarbolaron algunas veces el pabellón de los Países Bajos y 4) Que la República de Venezuela, al conceder un privilegio para la ex-

tracción del guano que se encuentra en dicha Isla de Aves consignó en una de las cláusulas del contrato que si era desposeída de aquélla, no quedaría obligada al pago de indemnización alguna. Resultando también que los argumentos que a su vez presenta la República de Venezuela en apoyo de su demanda son: 1) Que no existe banco de arena que une la Isla de Aves con la de Saba. 2) Que la ocupación material de la primera de dichas islas por individuos particulares que no obran en representación de su Gobierno, sino movidos por un interés personal, no constituye posesión. 3) Que todas las islas del Mar Caribe, entre las cuales se encuentra la de Aves, fueron descubiertas por los españoles, y al constituirse aquella República con el territorio de la antigua Capitanía General de Caracas, sucedió a España en todos sus derechos a la isla en cuestión. Y 4) que el continente venezolano es el territorio de consideración más próximo a la Isla de Aves, lo cual le da un derecho de preferencia, haciéndose aplicación del principio establecido en una cuestión análoga entre Inglaterra y los Estados Unidos. Vista la carta geográfica de las Antillas, presentada por el Gobierno de los Países Bajos, en la cual aparece dibujado un banco de arena que va de la Isla de Aves a la de Saba, sin que conste la fecha de este mapa ni su autor. Vistos los calcos de dos mapas ingleses publicados en mil ochocientos dos, en los cuales aparece el mismo banco de arena bajo la denominación de banco de Aves. Vistos los documentos presentados por el Gobierno de la República de Venezuela, entre ellos un informe de la dirección hidrográfica de España en el cual, refiriéndose por error a otra Isla de Aves, se asegura que formaron parte de la Capitanía General de Caracas. Vista la Real Orden de 13 de junio de mil ochocientos seis en la cual, al decretarse la creación de una audiencia en Caracas, para evitar los perjuicios que se originaban a los habitantes de aquella población de tener que acudir para los recursos de aplicación a la de Santo Domingo, se disponía que el territorio de esta audiencia se limitase a la parte española de la isla, la de Cuba y la de Puerto Rico, lo cual indica que la Isla de Aves debió quedar sujeta a la audiencia de Caracas. Considerando que si bien algunos geógrafos, han dibujado en mapas antiguos el citado banco de arena entre la Isla de Aves y la de Saba, las últimas observaciones hechas sobre el banco enunciado demuestra que no se extiende más allá de doce leguas al Sur de la isla de este nombre, en cuyo punto no se encuentra fondo con ciento sesenta brazas, según consta de un mapa publicado por el Almirantazgo inglés en mil ochocientos cincuenta y siete. Que hallándose la Isla de Aves

a unas cuarenta leguas al Sur de Saba, y terminando el banco a las doce de esta población, es indudable que no existe el banco de arena de una extensión de veintiocho leguas, y por consiguiente que no hay unión ni enlace entre las dos islas de Aves y de Saba. Que aun cuando ambas hubiesen en algún tiempo formado una sola, resulta que al posesionarse el Gobierno de los Países Bajos de la de Saba, no formaba parte de ésta la de Aves, según indican las palabras de Alcedo, autor citado por el Gobierno de los Países Bajos, el cual dice respecto de Saba . . . "per-tenecía a los dinamarqueses . . . pero los holandeses enviaron allí una colonia desde San Estaquío, etc." Y después habla separadamente de la Isla de Aves, lo cual da a conocer que Saba y la Isla de Aves eran dos islas separadas cuando los holandeses entraron en posesión de la primera. Considerando que en las citas geográficas que presenta el Gobierno de los Países Bajos en apoyo de su demanda aparece una gran confusión, refiriéndose muchas de ellas a otras islas de Aves, distintas de la que es objeto de la cuestión, a la cual no se asigna por la generalidad de los geógrafos una nacionalidad determinada. Considerando que para dar importancia en materia de propiedad a la autoridad de los geógrafos es necesario que todos o una gran parte estén unánimes y conformes en determinar la nacionalidad de un territorio dado, y faltando esta circunstancia en el caso presente, se requieren otros títulos de más fuerza y validez que la opinión de los geógrafos. Considerando que si bien aparece comprobado el hecho de que los habitantes de San Eustaquío, posesión neerlandesa, van a pescar tortugas y recoger huevos a la Isla de Aves, este hecho no puede servir de apoyo al derecho de soberanía porque solamente significa una ocupación temporal y precaria de la isla, no siendo la pesca en este caso un derecho exclusivo, sino la consecuencia del abandono de ella por parte de los habitantes de la comarcas inmediatas, o por su legítimo dueño. Considerando que si bien la República de Venezuela, al conceder un privilegio para la extracción del guano de la Isla de Aves, pactó que no se le pudiese exigir indemnización si era desposeída de aquel territorio, esta condición nada prueba en favor de la pretensión de los Países Bajos, porque sólo demuestra una sensata precaución por parte de la República y el natural respeto al estado de litigio en que se encuentra la isla. Considerando que el resumen del Gobierno neerlandés sólo ha probado que algunos de sus súbditos vecinados en San Eustaquío y Saba van a pescar tortugas y recoger huevos en la Isla de Aves, desde mediados del siglo diez y ocho y que con este objeto suelen habitar la isla tres o

cuatro meses al año. Considerando que a su vez funda Venezuela principalmente su derecho en el de España antes de que aquella República quedase constituida como estado independiente, y si bien resulta que España no ocupó materialmente el territorio de la Isla de Aves, es indudable que le pertenecía como parte de las Indias Occidentales que eran del dominio de los Reyes de España, según la Ley primera, Título quince, Libro segundo de la Recopilación de Indias. Considerando que la Isla de Aves debió formar parte del territorio de la Audiencia de Caracas, cuando ésta fue creada en 13 de junio de mil setecientos ochenta y seis, y que al constituirse Venezuela como nación independiente, lo hizo con el territorio de la Capitanía General de su nombre, declarando con posterioridad vigente en el nuevo estado todas las disposiciones adoptadas por el Gobierno español hasta mil ochocientos ocho, por lo cual pudo considerar la Isla de Aves como parte de la provincia española de Venezuela. Considerando que aun hecho abstracción de lo que antecede, resulta siempre que, si bien puede decirse que la Isla de Aves nunca fue real y verdaderamente ocupada por España y habitada por españoles, tampoco la residencia temporal en ella de algunos naturales de Saba y San Eustaquio es más que una ocupación precaria que no constituye posesión; pues aun cuando la isla no es capaz de habitación permanente por razón a las inmersiones a que se halla expuesta, si los holandeses la hubieran ocupado con ánimo de adquirirla, juzgándola abandonada, habrían construido algún edificio y tratado de hacer la isla habitable constantemente, cosas ambas que no llegaron a tener efecto. Y considerando por último que el Gobierno de los Países Bajos no ha hecho otra cosa que utilizar la pesca en dicha isla por medio de sus colonos, al paso que el Gobierno de Venezuela ha sido el primero en tener allí fuerza armada, y en ejercer actos de soberanía, confirmando así el dominio que adquirió por un título general derivado de España. Es nuestro parecer, conforme con el de nuestro Consejo de Ministros, después de oído el dictamen de nuestro Consejo de Estado en pleno, que la propiedad de la isla en cuestión corresponde a la República de Venezuela, quedando a cargo de ésta la indemnización por la pesca que los súbditos holandeses dejaron de aprovechar, si en efecto se les priva de utilizarla, en cuyo caso servirá de tipo para dicha indemnización el producto líquido anual de la pesca calculado por el último quinquenio, capitalizándolo al cinco por ciento. Dado en nuestro Palacio de Madrid a 30 de junio de mil ochocientos sesenta y cinco. Isabel. (LS) El Ministro de Estado, Manuel Bermúdez de Castro”.

ANEXO N° 4

LEY POR LA CUAL SE ESTABLECE UNA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA A LO LARGO DE LAS COSTAS CONTINENTALES E INSULARES DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA

ARTÍCULO 1º

Establecimiento de una Zona Económica Exclusiva

Se establece, fuera del mar territorial y adyacente a éste, a todo lo largo de las costas continentales e insulares de la República de Venezuela, una Zona Económica Exclusiva, en la cual se aplicará el régimen establecido en la presente Ley.

ARTÍCULO 2º

Anchura de la Zona Económica Exclusiva

El límite exterior de la Zona Económica Exclusiva será una línea cuyos puntos estén todos a una distancia de doscientas (200) millas náuticas de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial.

En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las Zonas Económicas Exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con esos Estados.

Lo dispuesto en este artículo no altera el régimen del mar territorial venezolano.

ARTÍCULO 3º

Derechos de la República en la Zona Económica Exclusiva

1. La República tendrá en la Zona Económica Exclusiva establecida en la presente Ley:

- a) derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes y para el ejercicio de otras actividades dirigidas a la exploración y explotación económicas en la zona, como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- b) jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de la presente Ley y de sus Reglamentos con respecto a:
 - i) el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - ii) la investigación científica marina;
 - iii) la preservación del medio marino.

2. Los derechos enunciados en el presente artículo con respecto al lecho y el subsuelo del mar se ejercerán de conformidad con las normas pertinentes a la plataforma continental.

ARTÍCULO 4º

Derechos de los demás Estados en la Zona Económica Exclusiva

En la Zona Económica Exclusiva de la República, los Estados, tanto ribereños como sin litoral, gozarán con sujeción a las disposiciones pertinentes de la presente Ley, de las libertades de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos legítimos del mar relacionados con la navegación y las comunicaciones, reconocidos internacionalmente.

ARTÍCULO 5º

Conservación de los Recursos Vivos

1. El Ejecutivo Nacional determinará periódicamente la captura permisible de recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva de la República.

2. El Ejecutivo Nacional, teniendo en cuenta los datos científicos de que disponga se asegurará, mediante las medidas pertinentes de conservación y administración de que la preservación de los recursos vivos de la Zona Económica Exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. La República cooperará con este fin con las organizaciones pertinentes subregionales, regionales y mundiales, según proceda.

3. Dichas medidas tendrán asimismo la finalidad de mantener o restablecer las poblaciones de las especies pescadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento constante, con arreglo a los factores económicos y ambientales pertinentes.

ARTÍCULO 6º

Utilización de los Recursos Vivos

1. La República promoverá la utilización óptima de los recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5º de la presente Ley.

2. El Ejecutivo Nacional determinará periódicamente la capacidad de la República para explotar los recursos vivos de la Zona Económica Exclusiva. Cuando, según esta determinación, la República no esté en capacidad de pescar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos y otros arreglos y de conformidad con las modalidades, condiciones y requisitos establecidos en el o en los reglamentos de la presente Ley.

ARTÍCULO 7º

Coordinación con otros Estados de medidas de conservación de los Recursos Vivos

1. La República procurará, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales competentes, concertar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de poblaciones idénticas o especies asociadas que existan en la Zona Económica de la República y en las Zonas Económicas Exclusivas de Estados vecinos.

2. En caso de que la Zona Económica Exclusiva de la República y una zona fuera de esta última adyacente a ello y no comprendida en la Zona Económica Exclusiva de ningún otro Estado contengan poblaciones idénticas o de especies asociadas, la República procurará, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales competentes, concertar con los Estados que practiquen la pesca de esas poblaciones en la zona adyacente las medidas necesarias para su conservación.

ARTÍCULO 8º

Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la Zona Económica Exclusiva

1. En su Zona Económica Exclusiva, la República tendrá el derecho exclusivo de construir, así como de autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización en dicha zona de:

- a) Islas artificiales;
- b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 3º de la presente Ley y para otras finalidades económicas;
- c) Instalaciones y estructuras que puedan obstaculizar el ejercicio de los derechos de la República en la zona.

2. La República tendrá la jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras incluso la jurisdicción en materia de disposiciones aduaneras, fiscales, sanitarias, de seguridad y de inmigración.

3. Para garantizar la seguridad de la navegación, la construcción de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras recibirá la publicidad adecuada y se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia. Todas las instalaciones y estructuras abandonadas o que queden en desuso serán completamente retiradas.

4. Cuando sea necesario, la República podrá establecer alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad de la navegación así como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

5. El Ejecutivo Nacional determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales pertinentes. Dichas zonas se establecerán de manera tal que guarden la debida relación con la índole y funciones de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de quinientos (500) metros, medidos a partir de cada punto de su borde exterior, a menos que lo autoricen las normas internacionales generalmente aceptadas o que lo recomienden las organizaciones internacionales pertinentes.

6. Todos los buques deberán respetar dicha zona de seguridad y observar las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad. La extensión de la zona de seguridad recibirá la publicidad adecuada.

7. No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zonas de seguridad alrededor de las mismas que obstaculicen la utilización de las rutas marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

8. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no tienen mar territorial propio y su existencia no afecta la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

ARTÍCULO 9º

Investigación Científica

1. Las actividades de investigación científica marina en la Zona Económica Exclusiva se realizarán con el consentimiento previo de la República.

2. La República no negará su consentimiento a la realización de un proyecto de investigación científica marina, a menos que dicho proyecto:

- a) Guarde relación directa con la exploración y explotación de los recursos de la zona, renovables y no renovables.
- b) entrañe perforaciones, la utilización de explosivos o la introducción de sustancias que puedan dañar el medio marino;
- c) entrañe la construcción, el funcionamiento o la utilización de islas artificiales, instalaciones y dispositivos previstos en el artículo 8º de la presente Ley;
- d) obstaculice indebidamente actividades económicas que la República lleve a cabo con arreglo a su jurisdicción y según lo previsto en la presente Ley;

Dada, firmada y sellada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas a los tres días del mes de junio de mil novecientos setenta y ocho. — Año 169º de la Independencia y 120º de la Federación.

El Presidente,
(L. S.)

GONZALO BARRIOS

El Vicepresidente,

OSWALDO ALVAREZ PAZ

Los Secretarios,

Andrés Eloy Blanco Iturbe

Leonor Mirabal M.

Palacio de Miraflores en Caracas, a los veinte días del mes de julio de mil novecientos setenta y ocho. — Año 169º de la Independencia y 120º de la Federación.

Cúmplase.
(L. S.)

CARLOS ANDRÉS PÉREZ

Refrendado,
El Ministro de Relaciones Interiores,
(L. S.)

OCTAVIO LEPAGE

Refrendado,
El Ministro de Relaciones Exteriores,
(L. S.)

SIMÓN ALBERTO CONSALVI

Refrendado,
El Ministro de Hacienda,
(L. S.)

LUIS JOSÉ SILVA LUONGO

Refrendado,
El Ministro de la Defensa,
(L. S.)

FERNANDO PAREDES BELLO

Refrendado,
El Ministro de Fomento,
(L. S.)

LUIS ALVAREZ DOMÍNGUEZ

Refrendado,
El Ministro de Agricultura y Cría,
(L. S.)

GUSTAVO PINTO COHEN

Refrendado,
El Ministro de Transporte y Comunicaciones,
(L. S.)

JESÚS E. VIVAS CASANOVA

Refrendado,
El Ministro del Ambiente y de los
Recursos Naturales Renovables,
(L. S.)

ARNOLDO JOSÉ GABALDÓN

ANEXO N° 5

EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO: La actual tendencia puesta de manifiesto por varios países que han reivindicado para sí, los recursos del mar aumentando los límites de sus aguas jurisdiccionales; y que la Organización de las Naciones Unidas viene propiciando la reglamentación armónica de dichas tendencias *que constituirán las normas de codificación definitiva del derecho del mar;*

CONSIDERANDO: Que es necesario que el Estado Dominicano propicie el aprovechamiento de los recursos marinos que se encuentran más allá de sus aguas territoriales;

CONSIDERANDO: Que es impostergable la actualización de nuestra legislación frente al avance alcanzado por la ciencia y la tecnología en esta materia, propiciando el ejercicio pleno y efectivo del Estado Ribereño del derecho que le corresponde, y frente al deber que tenemos de preservar tan valiosos recursos para su aprovechamiento por las presentes y futuras generaciones:

VISTO: El Artículo 5 de la Constitución de la República Dominicana;

VISTA: La Declaración de Santo Domingo de la Conferencia Especializada de los Países del Caribe sobre los Problemas del Mar, de fecha 9 de julio de 1972;

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

ARTÍCULO 1.—Se modifica el título de la Ley N° 186, del 13 de septiembre de 1967, y los artículos 3, 4, 5, 6, 7 y 8, en la siguiente forma:

Título: “Sobre Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental”.

Párrafo 1.—El Estado Dominicano ejercerá en la “Zona Contigua” las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Evitar las infracciones de su legislación aduanera, fiscal, de migración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial;

b) Reprimir las infracciones de esa legislación cometidas en su territorio o en su mar territorial.

ARTÍCULO 4.—Se establece una zona situada fuera del mar territorial y adyacente a éste que se denominará “Zona Económica Exclusiva”.

Párrafo 1.—La “Zona Económica Exclusiva” se extenderá en dirección a la alta mar, hasta 200 millas náuticas medidas a partir de las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial. *Los límites de la zona serán fijados por una poligonal que partiendo del primer borne limitrofe de nuestra frontera con la vecina República de Haití, en la desembocadura del Río Masacre o Dajabón, pasa por los puntos cuyas posiciones geográficas son las siguientes:*

a)	BORNE LIMITROFE RIO MASACRE						
b)	Lat.	19°	50'	30"	N.	Long.	72° 02' W.
c)	Lat.	20°	33'	30"	N.	Long.	72° 08' 20" W.
d)	Lat.	20°	36'		N.	Long.	71° 38' W.
e)	Lat.	20°	33'		N.	Long.	71° 27' W.
f)	Lat.	20°	35'	30"	N.	Long.	71° 08' 30" W.
g)	Lat.	20°	44'	30"	N.	Long.	70° 23' 30" W.
h)	Lat.	21°	11'	30"	N.	Long.	69° 29' W.
i)	Lat.	22°	23'	30"	N.	Long.	67° 45' W.
j)	Lat.	21°	49'		N.	Long.	67° 24' W.
k)	Lat.	18°	33'	20"	N.	Long.	67° 44' W.
l)	Lat.	18°	20'	30"	N.	Long.	67° 47' 30" W.
m)	Lat.	18°	21'	40"	N.	Long.	68° 07' W.
n)	Lat.	18°	06'		N.	Long.	68° 15' 30" W.
ñ)	Lat.	16°	08'	30"	N.	Long.	68° 21' 30" W.
o)	Lat.	15°	18'		N.	Long.	69° 29' 30" W.
p)	Lat.	15°	02'		N.	Long.	73° 27' 30" W.
q)	Lat.	16°		50"	N.	Long.	72° 49' W.
r)	Lat.	17°	49'		N.	Long.	72° 05' 30" W.

s) ULTIMO BORNE LIMITROFE CON HAITI, EN PEDERNALES

hasta enlazar con el último borne límite en la frontera con Haití en la desembocadura del Río Pedernales.

ARTÍCULO 5.—El Estado Dominicano ejercerá en esta zona, derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de los fondos y el subsuelo y las aguas suprayacentes.

Párrafo 1.—Igualmente ejercerá derechos exclusivos y jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras dentro de la zona.

Párrafo 2.—El Estado Dominicano ejercerá jurisdicción exclusiva con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.

Párrafo 3.—El Estado Dominicano ejercerá jurisdicción con respecto a la preservación del medio marino, incluidos el control y la reducción de la contaminación.

Párrafo 4.—El Estado Dominicano reglamentará la investigación, exploración y explotación de los recursos dentro de esta zona.

ARTÍCULO 6.—El establecimiento de la presente zona económica exclusiva no afectará el derecho de las libertades de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinas, y de otros usos internacionales legítimos y razonables del mar, sin perjuicio del acatamiento a las leyes y reglamentos dictados por el Estado Dominicano de conformidad con la presente Ley así como de las normas de derecho internacional.

ARTÍCULO 7.—EL ESTADO DOMINICANO ejercerá los derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

Párrafo 1.—Para los efectos de este artículo, la expresión “Plataforma Continental” lo comprende el lecho y subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio terrestre hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

Párrafo 2.—Los derechos a que se refiere el presente artículo son exclusivos en el sentido de que, si el Estado no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin su expreso consentimiento.

Párrafo 3.—Los recursos naturales a que se refieren las presentes disposiciones son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquéllos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo puedan moverse en constante contacto físico con dicho lecho o subsuelo.

ARTÍCULO 8.—Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán en armonía con las normas pertinentes del derecho internacional y las convenciones vigentes sobre la materia, las que se aplicarán a la zona económica exclusiva, en la medida en que no le sean incompatibles.

ARTÍCULO 9.—La presente Ley deroga cualquier disposición que le sea contraria.

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacio-

nal, Capital de la República Dominicana, a los dos días del mes de marzo, del año mil novecientos setenta y siete; años 134 de la Independencia y 114 de la Restauración.

(FDOS.)

Atilio A Guzmán Fernández,
Presidente

Miriam Marte de Sibilía,
Secretaria

José Eligio Bautista Ramos,
Secretario

DADA en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintidós días del mes de marzo del año mil novecientos setenta y siete; años 134 de la Independencia y 114 de la Restauración.

Adriano A. Uribe Silva
Presidente del Senado

Josefina Portes de Valenzuela
Secretaria

Eliás Sarraff Eder
Secretario Ad-hoc

JOAQUIN BALAGUER

Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 55 de la Constitución de la República;

PROMULGO la presente Ley, y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, el primer día del mes de abril del año mil novecientos setenta y siete, años 134 de la Independencia y 114 de la Restauración.

JOAQUÍN BALAGUER

ANEXO N° 6

ACUERDO SOBRE DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUB-MARINAS Y COOPERACION MARITIMA ENTRE LA REPUBLICA DOMINICANA Y LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Los Gobiernos de la República Dominicana y de la República de Colombia conscientes de la cordial amistad que preside las relaciones entre los dos países y considerando:

Que es deber asegurar para sus pueblos, los recursos naturales, renovables y no renovables, que se encuentren en las áreas marinas y submarinas sometidas a su soberanía y jurisdicción;

Que sus intereses comunes dentro de la Región del Caribe hacen indispensable establecer la más estrecha colaboración, con el objeto de adoptar medidas adecuadas para la preservación, conservación y utilización racional de los recursos existentes en las mencionadas áreas marítimas;

Que es necesario cooperar en la investigación científica sobre los recursos vivos en zonas frecuentadas por determinadas especies migratorias;

Que es conveniente delimitar sus respectivas áreas marinas y submarinas;

A tal efecto han designado como sus Plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Señor Presidente de la República Dominicana, al Señor Vicealmirante Ramón Emilio Jiménez hijo, Secretario de Estado de Relaciones Exteriores;

Su Excelencia el Señor Presidente de la República de Colombia, al Señor Doctor Indalecio Liévano Aguirre, Ministro de Relaciones Exteriores;

Quienes, después de haberse comunicado sus Plenos Poderes, los que hallaron en debida forma, han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO I

La delimitación de las áreas marinas y submarinas correspondientes a cada uno de los dos países se efectuará mediante la utilización, como norma general, del principio de la línea media cuyos puntos son todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado.

ARTÍCULO II

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo anterior, la delimitación estará constituida por una línea que, trazada desde *un punto* 1) cuya posición geográfica está en latitud $15^{\circ} 02' 00''$ Norte y longitud $73^{\circ} 27' 30''$ Oeste, se dirige a través de 2) un punto ubicado en la latitud $15^{\circ} 00' 40''$ Norte y *longitud* $71^{\circ} 40' 30''$ Oeste, *hacia otro punto* localizado en latitud $15^{\circ} 18' 00''$ Norte y longitud $69^{\circ} 29' 30''$ Oeste, hasta donde la delimitación debe hacerse con un tercer Estado.

PARRAFO:

La línea y los puntos acordados se señalan en la carta náutica N° 25000, de la Defense Mapping Agency de los Estados Unidos de América que, firmada por los Plenipotenciarios se adjunta al presente Acuerdo.

ARTÍCULO III

Establecer una Zona de Investigación Científica y Explotación Pesquera Común, que estará comprendida entre cuatro rectas trazadas entre los siguientes puntos, cada uno de los cuales se encuentra a una distancia de *20 millas marinas* de la línea que constituye el límite marítimo entre los dos países:

RECTA A: Entre el punto 1 (Latitud $15^{\circ} 22' 00''$ Norte y Longitud $73^{\circ} 19' 30''$ Oeste) y el punto 2 (Latitud $14^{\circ} 42' 00''$ Norte y Longitud $73^{\circ} 20' 30''$ Oeste).

RECTA B: Entre el punto 2 (Latitud $14^{\circ} 42' 00''$ Norte y Longitud $73^{\circ} 20' 30''$ Oeste) y el punto 3 (Latitud $14^{\circ} 40' 30''$ Norte y Longitud $71^{\circ} 40' 30''$ Oeste).

RECTA C: Entre el punto 3 (Latitud $14^{\circ} 40' 30''$ Norte Longitud $71^{\circ} 40' 30''$ Oeste) y el punto 4 (Latitud $15^{\circ} 20' 00''$ Norte Longitud $71^{\circ} 40' 00''$ Oeste).

RECTA D: Entre el punto 4 (Latitud $15^{\circ} 20' 00''$ Norte Longitud $71^{\circ} 40' 00''$ Oeste) y el punto 1 (Latitud $15^{\circ} 22' 00''$ Norte Longitud $73^{\circ} 19' 30''$ Oeste).

En el área que se encuentra bajo su soberanía y jurisdicción dentro de la citada Zona, cada uno de los dos países se compromete a adoptar las siguientes medidas:

- a) Permitir a los nacionales del otro Estado la realización de faenas de pesca, siempre que éstas se ejecuten en forma racional y de conformidad con las disposiciones del país a quien corresponda el área en la que dichas faenas se desarrollen.
- b) Suministrar a la otra Parte, los resultados de las investigaciones relativas a los recursos vivos que se realicen en dicha área, en especial sobre *túidos* y *demás especies migratorias*.
- c) Coordinar y realizar con la otra Parte, las actividades de investigación científica que de común acuerdo se convenga.
- d) Suministrar periódicamente a la otra Parte, informaciones sobre el tipo y cantidad de la pesca obtenida en el área.
- e) Establecer una estrecha cooperación para efectos de la vigilancia de la Zona a fin de evitar en ella, que nacionales de terceros Estados, realicen actividades no autorizadas de pesca.

PARRAFO:

La Zona de Investigación y Explotación Pesquera Común establecida en el presente Acuerdo incluyendo el régimen adoptado para ella, podrá ser modificado previo Acuerdo entre las Partes, o rescindido por iniciativa de cualquiera de ellas, mediante notificación al Ministerio de Relaciones Exteriores del otro Estado, formulada con una antelación de noventa (90) días.

ARTÍCULO IV

Cooperar mutuamente, en la medida de lo posible a fin de controlar, reducir y evitar la contaminación del medio marino que afecte al Estado vecino.

Igualmente convienen en trabajar de común acuerdo en los casos en que ocurran accidentes de buques cisternas, naves y aeronaves en las áreas marítimas de uno de los dos países, y que la contaminación amenace a las del otro Estado.

ARTÍCULO V

Coordinar dentro de lo posible, las medidas de conservación que cada uno de ellos aplique en sus áreas marinas y submarinas, particularmente para aquellas especies que se desplacen más allá de sus respectivas zonas marítimas, tomando en cuenta para ello los datos científicos más veraces y actualizados. Dicha cooperación no afectará el derecho soberano de cada Estado para adoptar, dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las normas y reglamentos que sobre el particular estime pertinentes.

ARTÍCULO VI

Las diferencias que pudieran presentarse en la interpretación durante la aplicación del presente Acuerdo, *procurarán resolverse entre las Partes por la vía diplomática, antes de utilizar los otros medios de solución pacífica reconocidos en el Derecho Internacional.*

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha del canje de los respectivos instrumentos de ratificación, que se efectuará en la ciudad de Bogotá.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios firman el presente Acuerdo en dos originales, cuyos textos serán igualmente auténticos.

Hecho en la ciudad de Santo Domingo a los trece días del mes de enero del año mil novecientos setenta y ocho.

Por el Gobierno de la República Dominicana:

R. EMILIO JIMÉNEZ HIJO,
Vicealmirante,
Secretario de Estado de Relaciones Exteriores

Por el Gobierno de la República de Colombia:

INDALECIO LIÉVANO AGUIRRE
Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia

ANEXO N° 7

LEY APROBATORIA DEL TRATADO DE DELIMITACION
DE FRONTERAS MARITIMAS ENTRE LA REPUBLICA DE
VENEZUELA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Artículo Unico.—Se aprueba en todas sus partes el “Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas entre la República de Venezuela y los Estados Unidos de América”, firmado en Caracas el 28 de marzo de mil novecientos setenta y ocho, cuyo texto se transcribe a continuación:

TRATADO DE DELIMITACION DE FRONTERAS MARITIMAS
ENTRE LA REPUBLICA DE VENEZUELA
Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El Gobierno de la República de Venezuela, y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

REAFIRMANDO las cordiales relaciones entre los dos países,

CONSCIENTES de la necesidad de establecer límites marítimos precisos y equitativos,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

Artículo 1

El único propósito de este Tratado es el de establecer el límite marítimo entre la República de Venezuela y los Estados Unidos de América, de acuerdo al derecho internacional.

Artículo 2

La frontera marítima entre Venezuela y los Estados Unidos de América está determinada por las líneas geodésicas que unen los puntos uno (1) al veintidós (2), con las siguientes coordenadas geográficas:

	<i>Latitud (Norte)</i>	<i>Longitud (Oeste)</i>
1.	16° 44' 49"	64° 01' 08"
2.	16° 43' 22"	64° 06' 31"
3.	16° 43' 10"	64° 06' 59"
4.	16° 42' 40"	64° 08' 06"
5.	16° 41' 43"	64° 10' 07"
6.	16° 35' 19"	64° 23' 39"
7.	16° 23' 30"	64° 45' 54"
8.	15° 39' 31"	65° 58' 41"
9.	15° 30' 10"	66° 07' 09"
10.	15° 14' 06"	66° 19' 57"
11.	14° 55' 48"	66° 34' 30"
12.	14° 56' 06"	66° 51' 40"
13.	14° 58' 27"	67° 04' 19"
14.	14° 58' 45"	67° 05' 17"
15.	14° 58' 58"	67° 06' 11"
16.	14° 59' 10"	67° 07' 00"
17.	15° 02' 32"	67° 23' 40"
18.	15° 05' 07"	67° 36' 23"
19.	15° 10' 38"	68° 03' 46"
20.	15° 11' 06"	68° 09' 21"
21.	15° 12' 33"	68° 27' 32"
22.	15° 12' 51"	68° 28' 56"

y, desde el punto 22, en rumbo verdadero constante siguiendo el azimut 274.23° , hasta llegar al punto de unión con un tercer Estado, en el caso de que la línea de delimitación marítima de los Estados Unidos de América se extienda hacia el oeste. En ningún caso dicho punto de triple convergencia estará situado más al oeste de un punto de latitud $15^\circ 14' 28''$ N. y longitud $68^\circ 51' 44''$ O.

Artículo 3

La posición de los puntos descritos en el artículo número 2 han sido definidos por latitudes y longitudes, según Datum de Norte América 1927, elipsoide Clarke 1866.

Los límites marítimos han sido trazados, solamente a título ilustrativo, en la carta náutica número 25.000, emitida por el Centro Hidrográfico de la Agencia de Mapas del Departamento de Defensa, Washington, D.C., sexta edición del 12 de febrero de 1977, que se anexa y forma parte integrante del presente Tratado.

Artículo 4

Queda entendido por los dos Gobiernos que la República de Venezuela al norte de dicha línea y los Estados Unidos de América al sur de la misma, no reclamarán ni ejercerán con propósito alguno derechos soberanos o jurisdicción sobre las aguas o fondos marinos y subsuelo. El establecimiento de esta delimitación marítima no afecta ni perjudica, de modo alguno, las posiciones de ninguno de los dos Gobiernos, con respecto a los derechos soberanos o a la jurisdicción de cualquiera de los dos Estados o a las reglas del Derecho Internacional en lo que respecta al ejercicio de la jurisdicción sobre las aguas o los fondos marinos y el subsuelo, o cualquier otra cuestión relacionada con el derecho del mar.

Artículo 5

Cualquier controversia relativa a la interpretación o aplicación de las disposiciones del presente Tratado, se resolverá mediante negociación directa entre los respectivos Gobiernos.

Artículo 6

El presente Tratado está sujeto a ratificación, de acuerdo a los procedimientos constitucionales de cada Estado y entrará en vigor en la fecha de intercambio de los Instrumentos de Ratificación.

Hecho en la ciudad de Caracas, el día veintiocho del mes de marzo del año de mil novecientos setenta y ocho, en dos ejemplares, cada uno en idioma español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Venezuela,

SIMÓN ALBERTO CONSALVI
Ministro de Relaciones Exteriores

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América,

CYRUS VANCE
Secretario de Estado

Dada, firmada y sellada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a los cuatro días del mes de julio de mil novecientos setenta y ocho. — Año 169º de la Independencia y 120º de la Federación.

El Presidente,
(I. S.)

GONZALO BARRIOS

El Vicepresidente,

OSWALDO ALVAREZ PAZ

Los Secretarios,

Andrés Eloy Blanco Iturbe

Leonor Mirabal M.

Palacio de Miraflores, en Caracas, a los veinte días del mes de julio de mil novecientos setenta y ocho. — Año 169º de la Independencia y 120º de la Federación.

Cúmplase.
(L. S.)

CARLOS ANDRÉS PÉREZ

Refrendado.
El Ministro de Relaciones Exteriores,
(L. S.)

SIMÓN ALBERTO CONSALVI

ANEXO Nº 8

LEY APROBATORIA DEL TRATADO DE DELIMITACION ENTRE
VENEZUELA Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS

Artículo Unico.—Se aprueba en todas sus partes el “Tratado de Delimitación entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos”, firmado en la ciudad de Willemstad, Curazao, el día treinta y uno del mes de marzo del año de mil novecientos setenta y ocho, cuyo texto se transcribe a continuación:

TRATADO DE DELIMITACION ENTRE LA REPUBLICA DE VENEZUELA
Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS

El Presidente de la República de Venezuela
y
Su Majestad la Reina de los Países Bajos,

REAFIRMANDO las cordiales relaciones entre sus Estados y, en especial, las vinculaciones históricas, sociales, económicas y culturales entre los pueblos de Venezuela y de las Antillas Neerlandesas,

ANIMADOS del propósito de delimitar de manera justa, precisa y en base a principios equitativos, las áreas marinas y submarinas entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas,

CONSIDERANDO necesario establecer medidas adecuadas para la preservación y aprovechamiento racional de los recursos existentes en sus respectivas jurisdicciones,

RECONOCIENDO la importancia vital e histórica que tiene para Venezuela el Golfo de Venezuela, el complejo de intereses fundamentales

que lo caracterizan, así como el tránsito marítimo hacia o desde Venezuela,

RECONOCIENDO que para las Antillas Neerlandesas es de esencial importancia asegurar los medios para su desarrollo económico,

TENIENDO en cuenta las normas del derecho internacional vigente y la evolución del nuevo derecho del mar,

HAN DECIDIDO celebrar el presente Tratado y al efecto han designado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Venezuela:

Al señor S. A. Consalvi, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Venezuela.

Su Majestad la Reina de los Países Bajos:

Al señor S. G. M. Rozendal, Ministro-Presidente de las Antillas Neerlandesas.

Quienes, después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes y encontrarlos en buena y debida forma, han convenido lo siguiente:

Artículo 1

1. Las Líneas de delimitación marítimas fijadas por el presente Tratado, constituyen los límites entre las Altas Partes Contratantes de los mares territoriales, las plataformas continentales, las zonas económicas exclusivas o cualesquiera áreas marinas o submarinas que han sido o que pudieren ser establecidas, por las Partes, de conformidad con el derecho internacional.
2. Cuando en este Tratado se mencionan áreas marinas y submarinas se refiere exclusivamente a las situadas en el Mar Caribe.

Artículo 2

Las líneas de delimitación marítima entre Venezuela y las Antillas Neerlandesas son las siguientes:

1. SECTOR A: entre el Oeste de Aruba y Territorio venezolano:
 - 1.1. A partir del punto número 3, de latitud $12^{\circ} 21' 00''$ Norte y longitud $70^{\circ} 25' 00''$ Oeste, el meridiano $70^{\circ} 25' 00''$ Oeste hacia el punto número 2, de latitud $12^{\circ} 49' 00''$ Norte y longitud $70^{\circ} 25' 00''$ Oeste;
 - 1.2. de este punto número 2 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 1, de latitud $15^{\circ} 25' 48''$ Norte y longitud $69^{\circ} 35' 38''$ Oeste, o el punto que sobre la misma circunferencia máxima resulte de la delimitación con terceros Estados.
2. SECTOR B: entre las Islas de Sotavento de las Antillas Neerlandesas (Aruba, Bonaire, Curazao) y la costa Norte de Venezuela:
 - 2.1. A partir del punto número 3, de latitud $12^{\circ} 21' 00''$ Norte y longitud $70^{\circ} 25' 00''$ Oeste, el paralelo $12^{\circ} 21' 00''$ Norte hasta el punto número 4, de latitud $12^{\circ} 21' 00''$ Norte y longitud $70^{\circ} 09' 51''$ Oeste;
 - 2.2. de este punto número 4 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 5, de latitud $12^{\circ} 21' 54''$ Norte y longitud $70^{\circ} 08' 25''$ Oeste;
 - 2.3. de este punto número 5 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 6, de latitud $12^{\circ} 15' 46''$ Norte y longitud $63^{\circ} 44' 12''$ Oeste;
 - 2.4. de este punto número 6 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 7, de latitud $11^{\circ} 52' 45''$ Norte y longitud $69^{\circ} 04' 45''$ Oeste;
 - 2.5. de este punto número 7 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 8, de latitud $11^{\circ} 45' 30''$ Norte y longitud $68^{\circ} 57' 15''$ Oeste;
 - 2.6. de este punto número 8 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 9, de latitud $11^{\circ} 44' 30''$ Norte y longitud $68^{\circ} 49' 45''$ Oeste;
 - 2.7. de este punto número 9 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 10, de latitud $11^{\circ} 40' 00''$ Norte y longitud $68^{\circ} 36' 00''$ Oeste;

- 2.8. de este punto número 10 el paralelo $11^{\circ} 40' 00''$ Norte hasta el punto número 11, de latitud $11^{\circ} 40' 00''$ Norte y longitud $67^{\circ} 59' 23''$ Oeste.
3. SECTOR C: entre Bonaire y Territorio venezolano:
- 3.1. A partir del punto número 11, la latitud $11^{\circ} 40' 00''$ Norte y longitud $67^{\circ} 59' 23''$ Oeste, el meridiano $67^{\circ} 59' 23''$ Oeste hasta el punto número 12, de latitud $12^{\circ} 27' 00''$ Norte y longitud $67^{\circ} 59' 23''$ Oeste;
- 3.2. de este punto número 12 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 13, de latitud $15^{\circ} 14' 28''$ Norte y longitud $68^{\circ} 51' 44''$ Oeste, o el punto que sobre la misma circunferencia máxima resulte de la delimitación con terceros Estados.
4. SECTOR D: entre las Islas de Aves, Saba y San Eustaquio:
- 4.1. A partir del punto número 15, de latitud $16^{\circ} 40' 50''$ Norte y longitud $63^{\circ} 37' 50''$ Oeste, un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 14, de latitud $16^{\circ} 44' 49''$ Norte y longitud $64^{\circ} 01' 08''$ Oeste, o el punto que sobre la misma circunferencia máxima resulte de la delimitación con terceros Estados;
- 4.2. desde el punto número 15 un arco de circunferencia máxima hasta el punto número 16, de latitud $16^{\circ} 40' 01''$ Norte y longitud $63^{\circ} 35' 20''$ Oeste, o el punto que sobre la misma circunferencia máxima resulte de la delimitación con terceros Estados.

Artículo 3

1. La posición de los puntos descritos en el artículo 2, sectores A, B y C, han sido definidos por latitudes y longitudes según Datum de Sur América (Ajuste Provisional 1956) (Provisional South American Datum 1956).
2. La posición de los puntos descritos en el artículo 2, sector D, han sido definidos por latitudes y longitudes según Datum de Norte América (1927) (North American Datum 1927).

3. Las líneas de delimitación han sido trazadas, a título ilustrativo, en la carta náutica N° 25000, emitida por el Centro Hidrográfico de la Agencia de Mapas del Departamento de Defensa, Washington, D.C., sexta edición del 12 de febrero de 1977 que se anexa y forma parte integrante del presente Tratado.

Artículo 4

1. En caso de que las Antillas Neerlandesas de conformidad con el derecho internacional extendiesen su mar territorial de las Islas de Sotavento (Aruba, Bonaire y Curazao), más allá de su actual anchura de tres (3) millas náuticas, medidas a partir de la línea de baja marea a lo largo de la costa, o si estableciesen un régimen jurídico en áreas marinas situadas fuera del actual mar territorial de las Islas de Sotavento, el régimen aplicable a dichas áreas marinas situadas más allá de la distancia arriba mencionada de tres (3) millas náuticas, respetará las condiciones establecidas en el presente artículo relativas a la libertad de navegación y de sobrevuelo hacia o desde Venezuela.
2. Todas las naves y aeronaves venezolanas gozarán de la libertad de navegación y sobrevuelo solamente a los fines de tránsito expedito e ininterrumpido por las áreas marinas en referencia, que en lo sucesivo se denominará derecho de paso en tránsito. El requisito de tránsito expedito e ininterrumpido no excluirá el paso a través o por encima de áreas marinas para entrar, salir o regresar de las Antillas Neerlandesas, sujeto a las condiciones que regulen la entrada a puertos o similares condiciones de acceso.
3. Sujeto a las disposiciones adicionales que las Altas Partes Contratantes, de común acuerdo, decidieron establecer en el futuro, el párrafo segundo es igualmente aplicable a la navegación y sobrevuelo hacia y desde Venezuela por naves mercantes y naves de Estado, utilizadas con fines comerciales y por aeronaves civiles de terceros Estados.
4. Si las Antillas Neerlandesas fijasen rutas marítimas y rutas aéreas sobre ellas, dicha fijación se efectuará conforme a las normas pertinentes del derecho del mar; en particular estas rutas marítimas y aéreas tienen que ser adecuadas para el paso seguro, expedito e

ininterrumpido de naves y aviones a través o sobre las áreas de mar correspondientes. Si las Antillas Neerlandesas no fijasen rutas marítimas o aéreas, el derecho de paso en tránsito se ejercerá por las rutas utilizadas normalmente por la navegación internacional.

5. No podrá haber ninguna suspensión del derecho de paso en tránsito antes mencionado.
6. Las naves en tránsito deberán cumplir con las normas pertinentes del derecho del mar, y especialmente en cuanto a:
 - a) los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para seguridad en el mar, incluyendo el Reglamento Internacional para Evitar Colisiones en el Mar.
 - b) los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación del mar por buques;
 - c) los reglamentos concernientes tanto a la obligación de llevar a bordo documentos, como a las medidas especiales de seguridad, tal como han sido acordadas internacionalmente, para las naves propulsadas por energía nuclear o naves portando cargas nucleares u otras sustancias que por su naturaleza sean peligrosas o nocivas.
7. Las aeronaves en tránsito deberán cumplir con las normas pertinentes del derecho del mar y especialmente:
 - a) observar las normas del tránsito aéreo establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicables a las aeronaves civiles; las aeronaves de Estado operarán en todo momento de acuerdo con las normas vigentes concernientes a la seguridad de navegación aérea;
 - b) controlar en todo momento las frecuencias de ondas de radio asignadas por la autoridad apropiada designada internacionalmente para el control de tráfico aéreo o la correspondiente frecuencia de la onda de socorro internacional.
8. Las normas de prevención, reducción y control de la contaminación, en la medida que afectasen la navegación en el ejercicio del

derecho de paso en tránsito, se tomarán de común acuerdo entre las Partes, particularmente en las rutas de navegación internacional ubicadas en el área marina que se extiende entre el Archipiélago de Los Monjes y la Isla de Aruba. El requisito antes mencionado, referente al común acuerdo no se aplicará a las leyes y reglamentos mediante las cuales las Antillas Neerlandesas den efecto a las disposiciones internacionales generalmente aceptadas relativas a la descarga de hidrocarburos, de residuos de hidrocarburos y otras sustancias nocivas.

Artículo 5

1. Las Altas Partes Contratantes notificarán públicamente la construcción o existencia dentro de su mar territorial, zona económica exclusiva o áreas marinas a las cuales se refiere el artículo 4, de islas artificiales, instalaciones o estructuras bajo su jurisdicción. Ellas mantendrán o dispondrán el mantenimiento de medios permanentes de señalamiento para advertir su presencia.
2. El establecimiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras, así como también las zonas de seguridad que las circundan en el área marina de una de las Partes, que puedan constituir un entorpecimiento para la utilización de rutas marinas reconocidas, de esencial importancia para la navegación desde o hacia la otra Parte, se establecerán solamente de común acuerdo entre las Partes.

Artículo 6

Si una misma estructura geológica o campo mineral, de hidrocarburos o de gas natural, se extendiese a través de la línea de delimitación y parte de esta estructura o campo situado en un lado de la línea de delimitación pudiese ser explotado total o parcialmente desde el otro lado de la línea de delimitación, las Altas Partes Contratantes, después de celebrar consultas técnicas apropiadas, harán esfuerzos para lograr un acuerdo sobre la forma de explotación más efectiva de dicha estructura o campo y sobre la manera en que se repartirán los costos y beneficios relativos a dichas actividades.

Artículo 7

En caso de que cualquiera de las Altas Partes Contratantes decida realizar o permitir actividades de perforación para la exploración o explotación, ubicadas dentro de una (1) milla náutica de distancia de la línea de delimitación, deberá notificar dichas actividades a la otra Parte.

Artículo 8

En el caso de que surjan controversias referentes a la ubicación de cualquier instalación u otros artefactos o del punto de extracción de un pozo en relación con la línea de delimitación, las Altas Partes Contratantes determinarán, de común acuerdo, de qué lado de la línea de delimitación está ubicada la instalación u otro artefacto o el punto de extracción del pozo.

Artículo 9

Salvo lo previsto en el artículo 4, párrafo octavo, cada Alta Parte Contratante adoptará las medidas que sean necesarias para preservar el medio marino de contaminación en las áreas marinas a que se refiere este Tratado. En consecuencia, las Partes convienen en:

- a) suministrar a la otra Parte información relativa a las disposiciones legales y experiencia sobre preservación del medio marino;
- b) suministrar información sobre las autoridades que sean competentes para conocer y decidir en materia de contaminación;
- c) informarse mutuamente sobre cualquier indicio de contaminación actual, inminente o potencial, de carácter grave, que se origine en la zona limítrofe marítima;
- d) elaborar, a la brevedad posible, un plan de emergencia conjunto para actuar en caso de contaminación causada por derrames graves de hidrocarburos u otros accidentes de similar magnitud en el área. A este respecto las Partes adoptarán conjuntamente, medidas para evitar o eliminar la contaminación antes mencionada, así como para la asistencia que se pudiesen prestar mutuamente.

Artículo 10

A fin de lograr una adecuada conservación y explotación de los recursos vivos en las aguas adyacentes de ambos Países, las Altas Partes Contratantes convienen coordinar, en cuanto fuera posible, las medidas legislativas y reglamentarias que adopte cada Parte.

Artículo 11

Las Altas Partes Contratantes convienen en promover, fomentar y facilitar la realización de investigaciones científicas marinas.

Artículo 12

1. Cualquiera controversia relativa a la interpretación o aplicación de las disposiciones contenidas en los artículos 4, 5 y 6 del presente Tratado, los cuales se refieren a navegación o a una misma estructura geológica o campo, que no hubiese sido resuelta por negociaciones entre las Altas Partes Contratantes, y a menos que las Partes convengan en otra forma de arreglo, se someterá, a petición de una de las Partes, a una Comisión de Expertos que se compondrá de tres (3) miembros. Cada Parte designará un (1) miembro de la Comisión y el tercer miembro será designado de común acuerdo entre los dos (2) miembros así designados.
2. Si una de las Partes no hubiese designado un (1) miembro dentro de tres meses de la petición de someter la controversia a la Comisión de Expertos, o si el tercer miembro no hubiese sido designado dentro de un mes de la designación de los primeros dos (2) miembros, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Secretario General de las Naciones Unidas designar a un (1) miembro y si fuese necesario dos (2) miembros. Si el Secretario General recibiese la solicitud de designar un (1) miembro, éste será escogido entre personas que no estén al servicio de personas naturales o jurídicas interesadas en la controversia y que sea nacional de un tercer Estado que no tuviese intereses directos o indirectos en la misma. Si el Secretario General recibiese la solicitud de designar dos (2) miembros, el segundo será escogido entre nacionales de la Parte que no hubiese designado su miembro.

3. La Comisión de Expertos determinará sus propios procedimientos. Todas las decisiones de la Comisión se adoptarán por mayoría de votos. Las decisiones de la Comisión serán obligatorias para las Partes.

Artículo 13

1. El presente Tratado será ratificado. Los instrumentos de ratificación se canjearán en Caracas tan pronto como sea posible.
2. El Tratado entrará en vigor desde la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

EN FE LO CUAL, los Plenipotenciarios antes mencionados han firmado el presente Tratado.

HECHO en la ciudad de Willemstad, Curazao, el día treinta y uno del mes de marzo del año de mil novecientos setenta y ocho, en tres (3) ejemplares idénticos, cada uno en idioma español y neerlandés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Presidente de la
República de Venezuela,

SIMON ALBERTO CONSALVI
Ministro de Relaciones Exteriores
de la República de Venezuela

Por su Majestad la reina
de los Países Bajos,

S. G. M. ROZENDAL.
Ministro-Presidente de las
Antillas Neerlandesas

Dada, firmada y sellada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a los cuatro días del mes de julio de mil novecientos setenta y ocho. Años: 169° de la Independencia y 120° de la Federación.

El Presidente,
(L. S.)

GONZALO BARRIOS

El Vicepresidente,

OSWALDO ALVAREZ PAZ.

Los Secretarios,

Andrés Eloy Blanco Iturbe

Leonor Mirabal M.

Palacio de Miraflores, en Caracas, a los veinte días del mes de julio de mil novecientos setenta y ocho. Años: 169° de la Independencia y 120° de la Federación.

Cúmplase.

(L. S.)

CARLOS ANDRÉS PÉREZ

El Ministro de Relaciones Exteriores,
Refrendado.

(L.S.)

SIMÓN ALBERTO CONSALVI

ANEXO N° 9

TRATADO SOBRE DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUBMARINAS ENTRE LA REPUBLICA DE VENEZUELA Y LA REPUBLICA DOMINICANA

El Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de la República Dominicana;

REAFIRMANDO las cordiales relaciones entre sus Estados y, en especial, las vinculaciones históricas, sociales, económicas y culturales entre los pueblos de Venezuela y de la República Dominicana;

ANIMADOS del propósito de delimitar de manera justa, precisa y en base a principios equitativos, las áreas marinas y submarinas entre Venezuela y la República Dominicana;

RECONOCIENDO la importancia del tránsito marítimo hacia o desde Venezuela;

TENIENDO EN CUENTA las normas del derecho internacional vigente y en particular la evolución del derecho del mar;

HAN CONVENIDO lo siguiente:

ARTÍCULO 1º

Las líneas de delimitación marítima fijadas por el presente Tratado, constituyen los límites entre la República de Venezuela y la República Dominicana de las plataformas continentales, las zonas económicas exclusivas o cualesquiera áreas marinas o submarinas que hayan sido o que pudieren ser establecidas por las Partes, de conformidad con el derecho internacional.

ARTÍCULO 2º

La delimitación marítima entre Venezuela y la República Dominicana está determinada por las líneas geodésicas que unen los siguientes puntos, identificados mediante coordenadas geográficas.

1. SECTOR A:

Latitud (Norte)	Longitud (Oeste)
1. 15°24'48"	69°34'38"
2. 15°22'45"	69°41'50"
3. 15°19'04"	69°56'18"
4. 15°15'50"	10°08'09"
5. 15°02'08"	70°52'50"
6. 14°57'52"	71°24'19"

y, desde el punto 6, entre Alto Velo (República Dominicana) y el Archipiélago de Los Monjes (Venezuela), un rumbo verdadero constante siguiendo el azimut 270°, 68 o sea de un rumbo N° 89°, 32 O, hasta otro punto, donde la delimitación debe hacerse con un Tercer Estado.

2. SECTOR B:

A partir del punto 7, de latitud 15°14'28" Norte y longitud 68°51'44" Oeste, una línea geodésica, cuyo azimut es de 94°, 13 o sea un rumbo E4°, 13 S, hasta el punto de latitud 15°12'51" Norte y longitud 68°28'56" Oeste.

ARTÍCULO 3º

La posición de los puntos descritos en el Artículo 2º, sectores A y B, han sido definidos por latitudes y longitudes, según Datum de Norte América 1927, elipsoide 1866.

Las líneas de limitación han sido trazadas, a título ilustrativo, en la Carta Náutica N° 25.000, emitida por el Centro Hidrográfico de la Agencia de Mapas del Departamento de Defensa, Washington, D.C., Estados Unidos de América, sexta edición del 12 de febrero de 1977 que se anexa y forma parte integrante del presente Tratado.

ARTÍCULO 4º

Queda entendido por los dos Gobiernos que la República de Venezuela al Norte de dicha línea y la República Dominicana al Sur de la misma no reclamarán ni ejercerán con propósito alguno, derechos soberanos o jurisdicción sobre las áreas marinas y submarinas a que se refiere el Artículo 1º del presente Tratado.

ARTÍCULO 5º

Las Partes Contratantes adoptarán las medidas que sean necesarias para preservar el medio marino de todo género de contaminación. En consecuencia, las Partes convienen en:

- a) Suministrar a la otra Parte información relativa a las disposiciones legales y experiencia sobre preservación del medio marino;
- b) Suministrar información sobre las autoridades competentes para conocer y decidir en materia de contaminación;
- c) Informarse mutuamente sobre cualquier indicio de contaminación actual o potencial, de carácter grave, que pueda afectar a la otra Parte Contratante.
- d) Cooperar mutuamente a fin de controlar, reducir, evitar y eliminar la contaminación del medio marino que afecte a cualquiera de los dos Estados.

ARTÍCULO 6º

Cualquier desacuerdo relativo a la interpretación o aplicación de las disposiciones del presente Tratado, se resolverá mediante negociación directa entre los respectivos Gobiernos.

ARTÍCULO 7º

Las bases utilizadas para establecer las líneas de delimitación a que se refiere el presente Tratado no constituyen un precedente para futu-

ras negociaciones de la República Dominicana sobre áreas marítimas con otros Estados.

ARTÍCULO 8º

El presente Tratado está sujeto a ratificación, de acuerdo a los procedimientos constitucionales de cada Estado y entrará en vigor en la fecha de intercambio de los Instrumentos de Ratificación.

FIRMADO en la ciudad de Santo Domingo, el día tres, del mes de marzo de mil novecientos setenta y nueve, en dos originales igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la
República de Venezuela

Simón Alberto Consalvi
Ministro de Relaciones
Exteriores

Por el Gobierno de la
República Dominicana

Ramón Emilio Jiménez
Secretario de Estado de
Relaciones Exteriores

ANEXO N° 10

TRATADO VENEZOLANO-FRANCES DE DELIMITACION

El Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de la República Francesa.

Deseosos de fortalecer las relaciones de buena vecindad y de amistad entre ambos países.

Conscientes de la necesidad de delimitar de manera precisa y de acuerdo con principios equitativos las zonas económicas situadas costa afuera de sus territorios.

Basados en las normas y principios del Derecho Internacional aplicables a la materia y tomando en consideración los trabajos de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Como consecuencia de las negociaciones que se llevaron a cabo en París a partir del 18 de febrero de 1980 y en Caracas a partir del 11 de marzo del mismo año, conforme a las notas intercambiadas entre el Gobierno de Venezuela y el Gobierno de Francia el 30 de agosto de 1978 y el 12 de diciembre de 1978, respectivamente, así como el comunicado venezolano-francés publicado al final de la visita oficial a Francia del Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela el 7 de diciembre de 1979. Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I

La línea de delimitación marítima entre la República de Venezuela y la República Francesa costa afuera de Guadalupe y Martinica, está constituida por el meridiano sesenta y dos grados, cuarenta y ocho minutos cincuenta segundos ($62^{\circ}48'50''$).

ARTÍCULO II

A los fines del presente Tratado, servirá de referencia el mapa N° 6332 del servicio hidrográfico y oceanográfico de la marina de la República Francesa, titulado "De Porto Rico au Golfe Paria" (escala 1/1.203.000 en la latitud de 13°30', edición de 1963, que se anexa al presente Tratado y forma parte del mismo.

ARTÍCULO III

El límite así fijado constituye la frontera marítima entre las zonas sobre las cuales las partes contratantes ejercen, o su jurisdicción, de acuerdo al Derecho Internacional.

ARTÍCULO IV

Las controversias que pudieran suscitarse entre las partes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Tratado, serán resueltas de conformidad con los medios pacíficos reconocidos por el Derecho Internacional.

ARTÍCULO V

Cada una de las partes notificará a la otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la ratificación del presente Tratado, el cual entrará en vigor en la fecha del intercambio de los instrumentos de ratificación.

En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados a este efecto por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Tratado.

Hecho en Caracas, el día diecisiete del mes de julio del año de mil novecientos ochenta, en dos ejemplares originales, en los idiomas español y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

BIBLIOGRAFIA

1. AGUILAR, ANDRÉS:
 - a) The patrimonial sea of economic zone concept.
San Diego Law review. May 1974. Pág. 579-602.
 - b) Trabajo de incorporación a Academia de Ciencias Políticas y Sociales.
Editorial Sucre. Caracas 29-02-1980.
2. ALEXANDER, L.:
Money from the deep. The Economist 1970.
3. ALVAREZ, A.:
Los nuevos principios del derecho del mar.
Ediciones Universitarias. Montevideo 1969.
4. ANZILOTTI, D.:
Scritti di D. I. P.
Cedam, Padova 1956.
5. ANDRASSY, JURAJ:
Int. Law and the resources of the sea
Col. Univ. Press 1970.
6. ARCAYA, P. M.:
Historia de las reclamaciones contra Venezuela.
Editorial Pensamiento Vivo. Caracas 1964.
7. BAILEY, S.:
S. peaceful settlement of disputes
Unitar. ONU. New York 1971.
8. BARBERIS, J. A.:
 - Los recursos minerales compartidos y el derecho internacional. Rev.
Dcho. Integ. N° 18, 1975. Página 45.
 - Posibilidades integración de zonas fronterizas. BID. Washington 1964.
9. BOGGS, W.:
Delimitation of the territ. sea 24 Amer. Journal of Int. Law. 1930.
10. BOWET, D. W.:
The legal regime of island in Int. Law
Ocean Public. New York 1979.

11. BROCARD, G.:
Le statut Juridique de la Mer der Caraibes.
Press Univ. de France 1979.
12. BROWN, E. D.:
Rockall and the limits of national Jurisdiction of the U. K.
Marine Policy 1978.
13. CAVARE, L.:
Le Droit International Public Positif.
A. Pedone, 3^o edic. París 1969.
14. CALVANI, A.:
Política Internacional de Venezuela. Venezuela Moderna.
Fundación Eugenio Mendoza. Caracas, 1976.
15. COLOMBOS, C. J.:
 - a) Derecho Internacional Marítimo.
Edit. Aguilar. México 1961.
 - b) The legal reg. of warships in foreign waters. Malanges in honneur
du G. Gidel
Sirey, Paris 1961.
16. CORRIENTE CORDOVA, J. A.:
Valoración Jurídica de los preámbulos de los Tratados Internacionales.
Edic. Univ. de Navarra. Pamplona 1975.
17. DE HARTING, F.:
Les conceptions Sovietiques du Droit de la Mer.
Lib. Gral. de D. et J. París 1960.
18. DÍAZ CISNEROS, C.:
Límites de la República Argentina.
Edit. de Palma. Buenos Aires 1944.
19. DUQUE CORREDOR, L. E.:
Aspectos legales de la explotación unificada de yacimientos petrolíferos
Pub. de la Corporación Venezolana de Petróleos. Caracas, 1975.
20. DURANTE, F.:
La plataforma litoral nel. Diritto International.
Milán 1955.
21. EVERSEN, J.:
Algunos aspectos jurídicos de la delimitación de aguas territoriales de
los archipiélagos.
A/Conf. 13/18.
22. GIDEL, G.:
Le Droit Int. Public de la Mer.
Edit. Sirey 1932-4.

23. GALINDO POHL, R.:
Consecuencias eventuales del nuevo régimen del mar.
Universidad Simón Bolívar. Caracas, 1972.
24. GARDINER, PIER:
Reasons and methods of fixing the outer limit of the cont shelf.
Beyond 200 m. m. Revue iranienne des rel. int. N° 11-12-1978.
25. L. GARCÍA ARIAS:
Estudios sobre Relaciones Internacionales y Derecho de Gentes.
Int. Est. Polit. Madrid, 1972.
26. GOLDIE, L. F. E.:
— Int. Princ. of responsibility for pollution.
Columbia Journal of Int. Law 283 (1970). New York.
— Accountability of Harms. A gral. wie of Int. Law.
Sijthoff - Leiden, 1975.
27. GUTIÉRREZ A., TITO:
El Golfo de Venezuela. Mar Territorial y Plataforma Continental.
Boletín Academia de Ciencias Políticas y sociales, N° 58-59.
1974. Caracas. Páginas 31 y sig.
28. FRIEDMAN, W.:
The future of the Oceans.
Edit. G. Brazillier. New York, 1961.
29. FAUCHILLE, P.:
Droit Int. Public.
Rousseau. Edit. París, 1971.
30. HODSON, R. D.:
Islands normal and special circumstances. Laws of the sea.
Ballinger Publishing. Mass. 1974.
31. HARRIS, W. I.:
Las reclamaciones de Isla de Aves.
Edic. Biblioteca Universidad Central de Venezuela. 1978.
32. HARRIS, D. J.:
Cases and materials of Int. Law. Sweet & Maxwell.
London, 1979.
33. JONES, S. B.:
Boundary making. Carnegie Endowment for int. peace.
Washington, 1949.
34. LANG, J.:
Le Plateau Continental de la Mer du Nord.
Lib. de D. I. París, 1970.

35. LAPRADELLE, P.:
La frontière. Etude de droit Int.
Edit. Int. París, 1928.
36. MAC DOUGAL, M. S.: Et Burke W. T.
The public order of the Ocean. Yale Univ. Press, 1962.
37. MARRERO, L.:
Venezuela y sus Recursos.
Editorial Mediterráneo. Madrid, 1963.
38. MARTÍNEZ, ANÍBAL:
Recursos de Hidrocarburos de Venezuela. EDELCA.
Editorial Caracas, 1972.
39. MORALES PAÚL, ISIDRO:
 - a) Las aguas históricas. Repertorio Forense N° 32.
 - b) Los derechos de los Estados sobre las zonas adyacentes.
Repertorio Forense N° 34.
 - c) Venezuela: Country in the Caribbean. Libro Changing Law of the sea. Sijthoff. Leyden, 1974.
 - d) El desarrollo de las normas de D. I. en materia de preservación del medio humano.
Bol. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Octubre-Diciembre, 1977.
 - e) El proceso evolutivo del Derecho Internacional Marítimo.
Libro homenaje al Doctor Antonio Moles C.
Universidad Central de Venezuela, 1981. Volumen II. Páginas 593 y sig.
40. MARÍN, J. M.:
La pollution des Mers au regard du D. I.
Acad. D. I. La Haya. Sijthoff 1973.
41. MOSTENT, N.:
Super ships. Warner.
Books Edit. USA, 1976.
42. MOUTON, M. W.:
The continental shelf.
Editorial Martinus / Sijthoff, 1952. (reimpreso, 1969).
43. MURTY, B. S.:
Settlement of disputes in M. Sorensen.
Manual of public Int. Law. St. Martin Press. New York, 1968.
44. NELSON, L. D. M.:
Equity and the delimit of maritime banderies.

45. NWEIJED, K.:
 - a) La contaminación marina ante el derecho int.
Edic. Presidencia de la República. Caracas, 1979.
 - b) La delimitación marítima al norte de Venezuela.
Universidad Simón Bolívar, 1975.
46. NACIONES UNIDAS:
2ª Conferencia Cartográfica. Región de las Naciones Unidas para América.
México, 1979.
47. ODA, S.:
The International Law of Ocean development.
Edit. Sijthoff. Leyden, 1972.
48. OPPENHEIM, L.:
 - a) Tratado de D. I. P.
Edit. Bosch. Barcelona, 1961.
 - b) Tratado de Derecho Internacional.
Pub. Edit. Bosch. Barcelona, 1961.
49. PARDO, A.:
Who will control the sea bed?
Foreing Affairs N° 47. 1968.
50. PHELPS, W. H.:
Las aves de Isla de Aves.
Bol. Soc. Venezuela. C. Nat. Caracas, 1957.
51. PULVERIS, J. F.:
La Mer des Caraibes. Rev. General de D. I. P.
Edit. A. Pedone. París, 1980.
52. QUENENDEC, J. P.:
Le droit maritime international.
Edit. Pedone. París, 1971.
53. RAMSARAM, R.:
The Bahamas: A review of post Independence.
E. Rel. The Caribbean yearbook of int. relat. Sijthoff, 1973.
54. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. Caracas, 1912.
55. REUTER, P.:
Droit Int. Public.
Edit. P. M. F. París, 1963.
56. ROUSSEAU, Ch.:
Droit Int. Public.
Sirey, 1974-77.

57. SCHIRERS, J. G.:
L' Affaire du Torre y Canyon.
Revue Hellenique du Droit. Int. 1975.
58. SCHAT A., EFRAÍN:
Cuestiones Jurídicas Internacionales.
Edit. Adán Gráfica. Caracas, 1962.
59. SELLIER DE CIVRIEUX, J. M.:
Revisión de los datos oceanográficos en el mar Caribe Sur-Oriental. Cuaderno Azul N° 15.
Rub. Com. organizadora III Confemar. Caracas, 1974.
60. SHALOWITZ, A.:
Shore and sea boundaries.
U. S. Dep. of Commerce. Washington, 1975.
61. SORENSEN, M.:
Manual of public. Int. Law. St. Martin Press.
New York, 1968.
62. SYMMONS, C. R.:
The marine zones of islands in int. law.
Sijthoff, 1979.
63. U. N. Legislative Series.
64. U. N. Conference on Trade and development
New York, 1979.
65. U. N. Handbook of int. Trade and development
Statistic, 1979.
66. U. S. Department of State limits in the sea.
Maritime boundaries.
67. Tratado:
- a) Del Golfo de Paria.
 - b) De Tratado de 14-07-67.
 - c) De arbitraje, arreglo judicial y conciliación (Anexo 4).
 - d) De delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Estados Unidos de América. (Anexo).
 - e) De delimitación entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos. (Anexo).
 - f) De delimitación entre Venezuela y República Dominicana. (Anexo).
 - g) De delimitación entre Venezuela y Francia. (Anexo).

68. VARGAS CARREÑO, E.:
América Latina y el Derecho del Mar. F. C. E.
México, 1973.
69. VELÁZQUEZ, Bon:
Isla de Aves y las Agres. Ext. a Venezuela.
Imp. Univers. Caracas, 1978.
70. VISCHER, CH. DE:
 - a) Teorías y realidades en D. I. P.
Edit. Bosch. Barcelona - España, 1962.
 - b) Les problèmes de confins en D. I. P.
Edit. A. Pedone. París, 1969.
71. VALLE, Ch.:
Le Plateau Cont. dans le droit positif actuel. RGDIP.
Edit. A. Pedone, 19.
72. VERZIJL, J. H. W.:
The jurisprudence of the world court.
Sijthoff. Leyden, 1966.
73. VRIKAS, B.:
Enclosed and semienclosed seas. Revue Iranienne des Rel. Int.
Universidad de Teherán, 1978.
74. WALDOCK, H.:
The Int. Court and the law of the sea.
Cornelius Van Vollenbuen Les.
La Haya, 1979.
75. ZARZOSA, J D.:
Nuevos aportes al conocimiento de la Geología y Geomorfología de la
Isla de Aves.
III Conferencia de Geología. Caracas, 1974.
76. ZACKLIN, R.:
The changing Law of the sea.
Leyden. Sijthoff, 1974.
77. ZOLLER, E.:
Note sur la sent. interpretativa del 14-03-1978.
A. F. D. I. 1977.
78. WILLIAM TRUJILLO, W.:
Las maravillosas islas venezolanas.
Publicaciones Seleven.
Caracas, 1980.

INDICES

ALFABETICO

	<u>Páginas</u>
AGUAS INTERIORES	
Actos Unilaterales. Efectos	81
Aeronaves. Régimen aplicable	166
Areas marinas y submarinas	40 y sig.
Antillas Neerlandesas	80/140
Archipiélagos:	50
Costeros .	
Estados archipelágicos	
Base estadística	85
Cartografía	183
Circunstancias especiales	45/93/95
pertinentes	
imperantes	
relevantes	
Concepto Jurídico de Isla (ver Isla)	215 y sig.
Contaminación: (ver Preservación del medio marino)	
Las premisas en la lucha contra	
Transporte y Contaminación	
Materiales contaminantes	
Responsabilidad en materia de control nuclear	
Delegaciones negociadoras	148
Delimitación de aguas marinas y submarinas entre Venezue- la y EE. UU.	123 y sig.
Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezue- la y los Países Bajos (Antillas Neerlandesas)	137 y sig.

	<u>Páginas</u>
Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y República Dominicana	201 y sig.
Delimitación Venezuela - Francia	213 y sig.
Delimitación, denominación y densificación territorial	31
Dorsal o Prominencia de Aves	220
Derecho del mar, evolución	35 y sig.
Estrechos en el Caribe:	77
Pasajes más profundos.	
Características ubicadas dentro de lss aguas archipelágicas.	
Efecto declarativo y constitutivo de los actos de delimitación	31
Estado y Territorio	27
Estructura o Campo	220
Espacio Territorial	27
Estrechos:	55
Régimen de los usados por la navegación internacional	
Estados archipelágicos	50/163
Factores político-jurídicos	142
Fachada marítima venezolana	105
Fachada Insular venezolana	111
Fondos marinos y oceánicos	60-61
Régimen	
Administración Internacional	
Frontera, noción de	32 y sig.
como espacio - volumen	
Geografía (ver particularidades geográficas).	
Geología	220
Golfo de Venezuela:	105
Configuración geográfica	
Importancia económica	
Control legal y jurídico	

	<u>Páginas</u>
Golfos	47
Islas. Derechos, características	52/112
Isla de Aves:	124
Ubicación geográfica	
Origen histórico	
Laudo arbitral del 30 de junio de 1865	30
Características geográficas	
Islas Venezolanas	140
Islas Neerlandesas	140
Jus cogens (normas imperativas del derecho internacional)	71
La moratoria [Resol. 2574 (XXIV)] ver Fondos mari- nos y oceánicos)	45-47
Líneas de base:	45
normal	
rectas	
Ley de captura (ver Principio de unidad de yacimiento).	
Mare liberum U.S. Mare clausum.	41
Mar Caribe:	73 y sig.
Régimen legal	
Evol. Jurídica	
Mar Territorial	47-50
Margen Continental	120
Medio ambiente (ver Preservación del medio marino). Regulación multilateral	
Métodos de delimitación	89 y sig.
Navegación en el Caribe	76
Nuevo orden económico internacional	37
Nuevos principios del Derecho del Mar	40
Obligación de negociar	99/146

	<i>Páginas</i>
Paso en tránsito	56/158
Prolongación natural del territorio (ver Plataforma Continental).	
Partes ficticias del territorio.	
Particularidades geográficas	105
Plataforma Continental:	56
Régimen	
Criterios batimétrico y de explotabilidad	118
Margen continental venezolano	
Borde exterior del margen continental	57
Límites al norte de Venezuela	
Fórmula Gardiner	
Práctica de los Estados	90/172
Preservación del medio marino	62 y sig.
Principio de unidad de yacimiento	169
Principios y métodos de delimitación marítima:	89 y sig.
Principios equitativos	98
Métodos de delimitación y particularidades geográficas	
Proporcionalidad	96/223
Configuraciones geográficas excepcionales	
Acuerdo entre las partes	
Problemas cartográficos y cuestiones limítrofes:	83
Arcos concéntricos	
Técnicas geodésicas	
Líneas loxodómicas normales	
Esferoides referenciales	
Distorsiones de escala	
Línea convencional	
Prominencia de Aves (ver Isla de Aves)	
Pruebas nucleares	66
Reclamación holandesa	115
Régimen de navegación	162
Rocas o bancos (ver Concepto jurídico de Isla).	

	<u>Páginas</u>
Soberanía y territorio	29
Solución de controversias	144/175
Solución equitativa	
Sucesión de Estados (Eventual)	143
Tratado Colombia-República Dominicana	203
Territorio Colón	114
Yacimiento (ver Principio de unidad de yacimiento).	
Zona fronteriza (ver Frontera).	
Zona Económica Exclusiva	59
Zonas ecológicas (ver Preservación del medio marino).	

SISTEMATICO

PROLÓGO, por el <i>Dr. Andrés Aguilar M.</i>	9
INTRODUCCIÓN	15
INDICE DE SENTENCIAS CITADAS	19
ANEXOS CARTOGRAFICOS	23
LISTADO DE ABREVIATURAS	25

CAPÍTULO I

ESTADO Y TERRITORIO

I. <i>Espacio Territorial</i>	27
a) Concepto. b) Determinación	27
II. <i>Composición del territorio</i>	27
III. <i>Soberanía y territorio</i>	29
IV. <i>Delimitación, demarcación y densificación territorial</i> ...	31
V. <i>La noción de frontera</i>	32
a) Evolución del concepto	32
VI. <i>La Frontera como espacio-volumen</i>	33

CAPÍTULO II

EL MARCO JURIDICO

I. <i>La evolución del Derecho del Mar</i>	35
II. <i>Características del nuevo orden de relaciones</i>	35

III.	<i>Acontecimientos que inciden en el nuevo orden de relaciones</i>	36
	A. Factores políticos	37
	B. Factores económicos	37
	C. Los factores tecnológicos	38
	D. Efectos en relación al medio	39
	E. Factores de evolución en el campo jurídico	39
IV.	<i>Los nuevos principios del Derecho del Mar</i>	40
	Mare Liberum vs Mare Clausum	41
V.	<i>Las aguas interiores</i>	43
	(1) Línea de base	45
VI.	<i>El Mar Territorial. - Concepto. Ambito espacial</i>	47
VII.	<i>Archipiélagos costeros y Estados Archipelágicos</i>	50
	a) Régimen jurídico de las Islas	52
	b) Régimen de los estrechos utilizados por la navegación internacional	55
VIII.	<i>La Plataforma Continental</i>	56
IX.	<i>La Zona Económica Exclusiva</i>	59
	a) Fondos marinos y oceánicos fuera de la jurisdicción nacional	60
	b) Régimen jurídico de los fondos marinos y oceánicos ..	61
X.	<i>La preservación del medio marino. Regulación multilateral del medio ambiente</i>	62
XI.	<i>La Convención sobre Derecho del Mar</i>	67
XII.	<i>Los nuevos principios que orientan la lucha contra la contaminación</i>	69

CAPÍTULO III

EL MAR CARIBE Y SU REGIMEN LEGAL

I.	<i>La aplicación del nuevo régimen del Mar</i>	73
II.	<i>Características geográficas: mar semicerrado</i>	73
III.	<i>La navegación en el Mar Caribe</i>	76
IV.	<i>La evolución Jurídica Regional: La Legislación Unilateral</i>	81
V.	<i>Problemas cartográficos y las cuestiones limítrofes</i>	83
	1. Ambito de control jurídico	83
	2. Las dificultades reales y las líneas a utilizar	83
	3. La necesidad de una base estadística común	85
	4. Utilización de esferoides referenciales	86
	5. Las distorsiones de escala	86
VI.	<i>Los principios y métodos de delimitación marítima</i> ...	89
VII.	<i>Los métodos de delimitación y las particularidades geográficas</i>	94

CAPÍTULO IV

LAS AREAS MARINAS Y SUB-MARINAS
AL NORTE DE VENEZUELA

I.	<i>Areas a delimitar al Norte de Venezuela</i>	103
II.	<i>Las particularidades geográficas</i>	105
III.	<i>El Golfo de Venezuela</i>	105
IV.	<i>La fachada insular venezolana</i>	111

V.	<i>Configuración general de la costa Norte de Venezuela</i> . . .	111
VI.	<i>La Isla de Aves</i>	112
	a) Ubicación geográfica	112
	b) El origen histórico	112
	c) La reclamación holandesa	115
	d) El laudo arbitral del 30 de junio de 1865. (Véase el texto del laudo en el anexo)	117
VII.	<i>La Plataforma Continental al norte de Venezuela</i>	118
VIII.	<i>El margen continental</i>	120

CAPÍTULO V

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS ENTRE VENEZUELA Y LOS EE. UU. DE AMERICA (PUERTO RICO SANTA CRUZ)

1.	<i>La decisión política</i>	123
2.	<i>Las Delegaciones</i>	123
3.	<i>El objeto de la delimitación</i>	123
4.	<i>Los antecedentes</i>	124
5.	<i>Características geográficas</i>	124
6.	<i>Las zonas jurídicas a delimitar</i>	125
7.	<i>El Derecho aplicable</i>	127
8.	<i>Las posiciones de las partes y el método de delimitación aplicado</i>	128
9.	<i>Descripción de la línea limítrofe</i>	128
10.	<i>El mecanismo de solución de controversias</i>	131
	<i>Evaluación y resumen</i>	131
	<i>Informe de la Comisión Permanente de Política Exterior</i>	133

CAPÍTULO VI

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS
Y SUB-MARINAS ENTRE VENEZUELA Y EL
REINO DE LOS PAISES BAJOS

<i>El inicio del proceso</i>	137
A. Primeros contactos	137
B. Las reglas de procedimiento	137
<i>Areas a delimitar: Características geográficas</i>	138
<i>Evaluación de los recursos</i>	141
<i>Factores político-jurídicos que inciden sobre la cuestión limítrofe</i>	142
<i>El procedimiento de solución de controversias</i>	144
a) El Tratado de Arbitraje, arreglo judicial y conciliación de 1-12-1933	144
b) Objeto del Tratado	144
c) El proceso de negociación	145
d) Ambito de aplicación	147
e) Etapa conciliatoria	148
f) Etapas Arbitral y Judicial	148
g) Las Delegaciones Negociadoras. Evolución del proceso de negociación	148
<i>Análisis del Tratado de delimitación</i>	155
a) El Preámbulo	155
b) El Derecho aplicable	157

<i>El régimen de navegación</i>	162
1. Características generales	162
2. El Status potencial de Estado Archipélagico	163
3. Disposiciones del Tratado del régimen de paso en tránsito	164
4. Régimen aplicable a las aeronaves	166
5. La aplicación de normas de prevención, reducción y control de la contaminación por las rutas de navegación internacional	166
6. Características básicas del régimen	168
 <i>El principio de unidad o unicitación de yacimientos</i>	169
1. El problema planteado	171
2. La práctica internacional	172
3. Necesidad de la cláusula	172
4. Derechos y obligaciones de las partes	173
5. Deber de notificación	175
6. Solución de controversias	175
 <i>Los Métodos de delimitación aplicados</i>	176
 <i>Descripción y análisis de las líneas limítrofes</i>	182
1. Carácter de las líneas	182
2. Cartografía	183
3. Utilización de líneas geodésicas	183
4. Sectores delimitados	184
 <i>Conclusiones. Evaluación de las líneas de delimitación adoptadas</i>	188
 <i>Informe de la Comisión Permanente de Política Exterior del Senado</i>	191

CAPÍTULO VII

LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUB-
MARINAS ENTRE VENEZUELA Y REPUBLICA
DOMINICANA

1. <i>Las áreas a delimitar</i>	201
2. <i>Antecedentes</i>	201
3. <i>La delimitación Colombia-República Dominicana</i>	203
4. <i>Las Delegaciones negociadoras</i>	204
5. <i>La Cartografía</i>	205
6. <i>El Método de delimitación utilizado</i>	205
7. <i>Descripción de la línea limitrofe</i>	205
8. <i>Evaluación. Efectos jurídicos</i>	206
<i>Informe de la Comisión Permanente de Política Exterior</i>	209

CAPÍTULO VIII

LA NEGOCIACION LIMITROFE VENEZUELA-
FRANCIA, UNA SOLUCION RAZONABLE,
EQUITATIVA

1. <i>El proceso de negociación</i>	213
2. <i>Características geográficas</i>	214
3. <i>El concepto jurídico de isla</i>	215
4. <i>Las circunstancias especiales</i>	212
5. <i>La práctica de los Estados</i>	219
6. <i>Los factores a considerar. Su evaluación</i>	219
<i>El grado de proporcionalidad</i>	223
<i>Evaluación; una solución razonable, equitativa</i>	225

CAPÍTULO IX

<i>Conclusiones</i>	227
---------------------------	-----

ANEXOS

Nº 1. Tratado de arbitraje, arreglo judicial y conciliación entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos del 5 de abril de 1933	233
Nº 2. Convenio sobre indemnización de perjuicios causados a comerciantes americanos en la Isla de Aves entre Venezuela y los EE. UU. de América del 14 de enero de 1859	241
Nº 3. Laudo arbitral sobre dominio y soberanía sobre la Isla de Aves emitido por la Reina Isabel II de España, el 30 de julio de 1865. (Venezuela-Países Bajos)	245
Nº 4. Ley que crea una zona Económica Exclusiva de 200 millas náuticas, de fecha 26 de julio de 1970 (Gac. Ofic. Ext. 2291, de julio 1978)	249
Nº 5. Ley Nº 573 de República Dominicana	257
Nº 6. Texto del Acuerdo limítrofe Colombia-República Dominicana de fecha 13 de enero de 1878	263
Nº 7. Ley aprobatoria del Tratado de delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y los EE. UU. de América del 28 de marzo de 1978 (Gac. Ofic. Ext. 2342, del 14 de diciembre de 1978)	269
Nº 8. Ley aprobatoria del Tratado de delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos (Antillas Neerlandesas) de fecha 31 de marzo de 1978 (Gac. Ofic. Ext. 2342, del 14-12-1978)	273

Nº 9. Tratado de delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y República Dominicana de fecha 3 de marzo de 1979. Ley aprobatoria del 14 de junio de 1980 (Gac. Ofic. Ext. 2642, del 13-8-1980)	285
Nº 10. Tratado de delimitación de áreas marinas y sub-marinas entre Venezuela y Francia (Guadalupe y Martinica) de fecha 17 de julio de 1980	289
BIBLIOGRAFÍA	291
INDICE ALFABÉTICO	301

ESTE LIBRO SE TERMINO DE IMPRIMIR
EN LOS TALLERES DE ITALGRAFICA, S.R.L,
EN LA CIUDAD DE CARACAS, EN EL MES
DE FEBRERO DE 1983