
El método de delimitación marítima en tres etapas: concreción y desarrollo a través de la jurisprudencia internacional reciente

The three-stage approach method: creation and development through the recent international case Law

Eduardo JIMÉNEZ PINEDA

Profesor Doctor de Derecho internacional
Universidad de Córdoba
eduardo.jimenez.pineda@uco.es
<https://orcid.org/0000-0001-9330-0878>

RECIBIDO: 16 DE NOVIEMBRE DE 2022 / ACEPTADO: 14 DE DICIEMBRE DE 2022

Resumen: Este trabajo estudia la concreción y el desarrollo del método de delimitación marítima en tres etapas sobre la base de las sentencias y laudos internacionales recientemente dictados por la Corte Internacional de Justicia, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y los tribunales arbitrales. De acuerdo con este método, la primera etapa consiste en el trazado de una línea provisional media o equidistante; en la segunda etapa se ajusta dicha línea provisional en caso de que concurran circunstancias relevantes; y, finalmente, en la tercera etapa se verifica la proporcionalidad del resultado alcanzado. Se coligen las virtudes de este método conducente a una solución equitativa y se subraya el diálogo muy positivamente mantenido entre las cortes y tribunales internacionales.

Palabras clave: delimitación marítima, método de las tres etapas, equidistancia, circunstancias relevantes, test de proporcionalidad, jurisprudencia internacional.

Abstract: This paper analyses the creation and development of the three-stage maritime delimitation method through the international judgements and arbitral awards recently delivered by the International Court of Justice, the International Tribunal for the Law of the Sea and the arbitral tribunals. According to this method, the first stage is the drawing of a provisional equidistant or median line; along the second stage, that provisional line may be adjusted whether there are relevant circumstances; finally, in the third stage the proportionality of the result is verified by means of the disproportionality test. The article concludes the advantages of this method as far as it is useful to achieve an equitable solution, highlighting the positive dialogue held between the international courts and tribunals.

Keywords: maritime delimitation, three-stage method, equidistance, relevant circumstances, disproportionality test, international case law.

Sumario: I. INTRODUCCIÓN: EL MÉTODO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA EN TRES ETAPAS. II. PRIMERA ETAPA: LA LÍNEA PROVISIONAL MEDIA O EQUIDISTANTE. III. SEGUNDA ETAPA: EL AJUSTE DE LA LÍNEA PROVISIONAL EN FUNCIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES. III.1. Circunstancias relevantes de tipo geográfico. III.2. Circunstancias relevantes de índole no geográfica. IV. TERCERA ETAPA: EL EXAMEN DE LA PROPORCIONALIDAD. V. CONSIDERACIONES FINALES. VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

* Todas las traducciones son del autor y todas las referencias electrónicas han sido consultadas por última vez el 15/11/2022.

I. INTRODUCCIÓN: EL MÉTODO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA EN TRES ETAPAS

Probablemente el ámbito del Derecho internacional, sin duda del Derecho del mar, en el que la contribución de las cortes y tribunales internacionales ha sido más importante es el de la delimitación de los espacios marítimos¹. Ante todo, cabe destacar el extenso listado de decisiones judiciales y arbitrales dictadas para la delimitación de espacios marinos entre Estados desde el célebre *arbitraje de los arrecifes de Grisbadarna de 1909* hasta la actualidad. Sin perjuicio del desarrollo que llevaremos a cabo en este estudio, ponemos de manifiesto la existencia de un total de 26 sentencias y laudos internacionales dictados en controversias relativas a la delimitación marítima, a razón de 13 sentencias por parte de la Corte Internacional de Justicia, 2 por parte del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y 11 laudos por parte de distintos tribunales arbitrales, amén de los asuntos pendientes en la actualidad².

¹ A este respecto, la contribución de la jurisprudencia internacional al desarrollo del derecho de la delimitación marítima ha sido tan destacada que se ha llegado a afirmar, por parte de la profesora Ros, que «se trata también de la única materia a cuyo desarrollo contribuyó tan efectivamente el juez internacional, en el marco de su función de suplencia normativa» (ROS, N., «El derecho jurisprudencial de la delimitación marítima», *REDI*, vol. 65, n° 2, 2013, pp. 71-115, p. 72); en un sentido similar, el profesor Prosper Weil ha afirmado que «the legal conquest of maritime delimitation is not the work of either treaty or custom but of the courts which, far from being a subsidiary source of international law, here play the role of a primary and direct source of law, even if they have chosen modesty to ascribe the credit to customary law» (WEIL, P., *The Law of Maritime Delimitation-Reflections*, Cambridge University Press, Cambridge, 1989, p. 8).

² Las sentencias referidas son las siguientes: 1) *North Sea Continental Shelf Cases (Germany/Denmark, Germany/Netherlands)*, Judgment, ICJ Reports 1969, p. 3; 2) *Continental Shelf (Tunisia v. Libya)*, Judgment, ICJ Reports 1982, p. 18; 3) *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada v. United States of America)*, Judgment, ICJ Reports 1984, p. 246; 4) *Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, Judgment, ICJ Reports 1985, p. 13; 5) *Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway)*, Judgment, ICJ Reports 1993, p. 38; 6) *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgment, ICJ Reports 2001, p. 4; 7) *Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria; Equatorial Guinea intervening)*, Judgment, ICJ Reports 2002, p. 303; 8) *Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*; Judgment, ICJ Reports, 2007, p. 659; 9) *Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine)*, Judgment, ICJ Reports 2009, p. 61; 10) *Dispute concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar (Bangladesh v. Myanmar)*, Case No. 16, Judgment, ITLOS Reports 2012, p. 4; 11) *Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia)*, Judgment, ICJ Reports 2012, p. 624; 12) *Maritime Dispute (Peru v. Chile)*, Judgment, ICJ Reports 2014, p. 3; 13) *Delimitation of the maritime boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)*, Judgment, ITLOS

La Corte Internacional de Justicia (CIJ), en sus sentencias en los *asuntos de la plataforma continental del Mar del Norte*, definió la delimitación marítima como «un proceso que implica el establecimiento de fronteras en un espacio que, en principio, ya pertenece al Estado ribereño y no la determinación *ex novo* de tal espacio»³. Por su parte, autores como Fietta y Cleverly afirman que la delimitación marítima comprende el «conjunto de normas que regulan el trazado de fronteras entre las proyecciones marítimas que se solapan entre

Reports 2017, p. 4; 14) *Maritime delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua)*, *Judgment*, ICJ Reports 2018, p. 139; 15) *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, *Judgment*, ICJ Reports 2021, en prensa.

Los laudos mencionados son los siguientes: 1) *Affaire de Grisbadarna (Norvège, Suède)*, sentence de 23 octobre 1909, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XI, pp. 147-166; 2) *Case concerning a dispute between Argentina and Chile concerning the Beagle Channel*, Decision of 18 February 1977, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXI, pp. 53-264; 3) *Délimitation du plateau continental entre Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et République française*, sentence de 30 juin 1977, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XVIII, pp. 3-413; 4) *Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau*, sentence du 14 février 1985, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XIX, pp. 147-196; 5) *Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal*, sentence du 31 juillet 1989, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XX, pp. 119-213; 6) *Affaire de la délimitation des espaces maritimes entre le Canada et la République française*, décision du 10 juin 1992, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XXI, pp. 265-341; 7) *Award of the Arbitral Tribunal in the second stage of the proceedings between Eritrea and Yemen (Maritime Delimitation)*, Decision of 17 December 1999, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXII, pp. 335-410; 8) *Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago, relating to the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf between them*, Decision of 11 April 2006, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXVII, pp. 147-251; 9) *Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname*, Award of 17 September 2007, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXX, pp. 1-144; 10) *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, pp. 1-182; y, 11) *Arbitration Between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia*, final award of 29 June 2017, <https://pcases.com/web/sendAttach/2172>.

En cuanto a los asuntos pendientes actualmente, son los relacionados a continuación. Ante la CIJ, la *cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 millas marinas (Nicaragua c. Colombia)* (<https://www.icj-cij.org/en/case/154>) y la *delimitación terrestre y marítima y la cuestión de la soberanía sobre Islas (Gabón/Guinea Ecuatorial)* (<https://www.icj-cij.org/en/case/179>). Ante el TIDM, la *controversia relativa a la delimitación de la frontera marítima entre Mauricio y Maldivas en el Océano Índico (Mauricio/Maldivas)* (<https://www.itdos.org/en/main/cases/list-of-cases/dispute-concerning-delimitation-of-the-maritime-boundary-between-mauritius-and-maldives-in-the-indian-ocean-mauritius/maldives/>).

³ La versión original de este pronunciamiento de la CIJ es la siguiente: «delimitation is a process which involves establishing the boundaries of an area already, in principle, appertaining to the coastal State and not the determination *de novo* of such an area», en *North Sea Continental Shelf, Judgment*, ICJ Reports 1969, p. 22, para. 18. La cursiva es original.

Estados ribereños vecinos»⁴, mientras que otros como Tanaka afirman que esta delimitación es «el proceso de establecimiento de líneas que separan los espacios de jurisdicción de los Estados ribereños sobre las zonas marítimas en las que sus títulos jurídicos se solapan con los de otro Estado»⁵.

Colegimos, por tanto, que la delimitación marítima es el sector del ordenamiento jurídico internacional que regula el trazado de fronteras en el mar entre Estados ribereños, las proyecciones de cuyas costas, a las que tienen derecho en virtud del Derecho internacional, se solapan debido a la situación adyacente o frente a frente de sus costas, y que permite delimitar y asignar los espacios marinos respectivos donde cada Estado ejerce su soberanía o jurisdicción. Este proceso, como es sabido, puede revestir una gran complejidad (delimitación entre espacios de distinta naturaleza jurídica, línea única o líneas múltiples, costas parcialmente adyacentes y parcialmente situadas frente a frente o la creación de una zona gris)⁶ y, además, tener una importancia considerable para los Estados implicados (atribución de fuentes de energía, de recursos pesqueros o de un espacio estratégico para el ejercicio de la soberanía)⁷.

⁴ FIETTA, S., CLEVERLY, R., *A Practitioner's Guide to Maritime Boundary Delimitation*, Oxford University Press, Oxford, 2016, p. 3. La versión en inglés de la definición de dichos autores es la siguiente: «body of rules that regulates the drawing of boundaries between the overlapping maritime entitlements of neighbouring coastal States».

⁵ TANAKA, Y., *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, p. 187. La definición original de este autor en inglés es la siguiente: «process of establishing lines separating the spatial ambit of coastal State jurisdiction over maritime space where the legal title overlaps with that of another State». Véase también RUILOBA GARCÍA, E., *Circunstancias especiales y equidad en la delimitación de los espacios marítimos*, Real Instituto de Estudios Europeos, Zaragoza, 2001, pp. 96 ss.

⁶ Una zona o área gris surge como consecuencia del proceso de delimitación marítima en aquellos casos en los que se reconocen derechos soberanos y jurisdicción a un Estado ribereño sobre una plataforma continental situada debajo de las aguas que forman parte de la zona económica exclusiva de otro Estado. En palabras del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, «en tal situación, de acuerdo con el principio reflejado en las disposiciones de los artículos 56, 58, 78 y 79 y en otras disposiciones de la Convención, cada Estado ribereño debe ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones con observación de la diligencia debida de los derechos y deberes del otro», en *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar)*, *Judgment*, *ITLOS Reports 2012*, p. 121, para. 475.

⁷ CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *Recueil des cours*, 2022, en prensa. Véase TREVES, T., «El derecho de la delimitación de zonas marítimas: aspectos generales», en *Estudios de derecho internacional y de derecho europeo en homenaje al profesor Manuel Pérez González*, Cardona Llorens, J., Pueyo Losa, J. A., Rodríguez-Villasante y Prieto, J. L., Sobrino Heredia, J. M. (eds.), vol. 1, tomo I, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, pp. 1319-1364.

En todo caso, se trata de un proceso que tiene necesariamente un carácter internacional. Así lo puso de manifiesto la Corte Internacional de Justicia, en la sentencia dictada el 12 de octubre de 1984 en el asunto de la *delimitación de la frontera marítima en la región del Golfo de Maine* (Canadá/Estados Unidos de América), al afirmar que «*aucune délimitation maritime entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face ne peut être effectuée unilatéralement par l'un de ces Etats. Cette délimitation doit être recherchée et réalisée au moyen d'un accord faisant suite à une négociation menée de bonne foi et dans l'intention réelle d'aboutir à un résultat positif. Au cas où, néanmoins, un tel accord ne serait pas réalisable, la délimitation doit être effectuée en recourant à une instance tierce dotée de la compétence nécessaire pour ce faire*»⁸. En consecuencia, toda delimitación marítima es internacional y no puede ser llevada a cabo unilateralmente, sino que debe realizarse mediante la búsqueda de la voluntad común, del *consensus ad idem*, entre los Estados interesados⁹.

Este proceso de delimitación marítima internacional se regula tanto en las Convenciones de Ginebra de 1958 como en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM o Convención). Las Convenciones de Ginebra, cuyas disposiciones sobre espacios marinos no son idénticas, establecen que la delimitación del mar territorial y de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente debe ser efectuada por la vía del acuerdo. En ausencia de éste, será de aplicación la línea media o equidistante a menos que concurren circunstancias especiales (y también, en el caso del mar territorial, que existan derechos históricos) que justifiquen otra delimitación¹⁰. La primera de estas disposiciones es reproducida por el

⁸ *Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, arrêt, CIJ Recueil 1984*, pp. 299-300, para. 112. La cursiva es mía.

⁹ CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *op. cit.*

¹⁰ El artículo 12.1 de la Convención de 1958 sobre el mar territorial y zona contigua dispone: «Cuando las costas de dos Estados se hallen situadas frente a frente o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinada de forma tal que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, la disposición de este párrafo no será aplicable cuando, *por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales*, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma» (la cursiva es mía). Por su parte, el artículo 6.2 de la Convención de 1958 sobre la plataforma continental establece que: «Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos o más Estados cuyas costas estén situadas una frente a otra, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se determinará por la línea media cuyos puntos sean 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 15 de la CNUDM relativo a la delimitación del mar territorial¹¹ y tiene un carácter consuetudinario¹². Como sostiene el profesor Casado Raigón, ambos preceptos reconducen al acuerdo entre los Estados para la delimitación¹³. Por su parte, los artículos 74 y 83 de la CNUDM declaran igualmente normas vigentes de derecho internacional¹⁴. En principio, estas últimas disposiciones son radicalmente diferentes a las de las Convenciones de Ginebra, aunque la jurisprudencia internacional ha puesto de manifiesto que estos artículos, en su aplicación, no son tan distintos¹⁵.

El conjunto de la jurisprudencia internacional (la CIJ, el TIDM y el arbitraje internacional) mediante el arreglo de controversias relativas a la delimitación de espacios marinos –interpretando las normas aplicables, determinando su sentido y alcance, y perfilándolas casuísticamente– ha llevado a cabo una contribución fundamental para la configuración del *método* con arreglo al que hoy se realizan las delimitaciones marítimas¹⁶. En este sentido, el derecho consuetudinario aplicable a estas delimitaciones se ha desarrollado en gran medida gracias a esta jurisprudencia hasta el punto de que puede afirmarse su

¹¹ El artículo 15 de la CNUDM prescribe: «Cuando las costas de dos Estados sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma».

¹² Así lo ha declarado la Corte Internacional de Justicia en el *asunto de la delimitación de espacios marinos entre Catar y Barbein*, afirmando que «el artículo 15 de la Convención de 1982 es virtualmente idéntico al artículo 12, parágrafo 1, de la Convención de 1958 sobre mar territorial y zona contigua y debe ser considerado con carácter consuetudinario. Es a menudo referido como la regla de la ‘equidistancia/circunstancias relevantes’» (*Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, fond, arrêt, CIJ Recueil 2001*, p. 94, para. 176).

¹³ CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *op. cit.*

¹⁴ Los artículos 74.1 y 83.1 de la CNUDM, de idéntica redacción, disponen: «La delimitación de la zona económica exclusiva [y de la plataforma continental] entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa».

¹⁵ Véase CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *op. cit.*

¹⁶ Véase JIMÉNEZ PIERNAS, C., «La jurisprudencia sobre delimitación de los espacios marinos: una prueba de la unidad del ordenamiento jurídico internacional», en *El arreglo pacífico de controversias internacionales*, Vázquez Gómez, E. M. et al. (coords.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 241-273; y, JAGOTA, S. P., «Maritime boundary», *Recueil des Cours*, vol. 171, 1981, pp. 81 ss.

naturaleza eminentemente jurisprudencial, *ampliamente pretoriana*¹⁷. No obstante, ha de tenerse presente que, como la propia Corte ha señalado, un tribunal internacional no puede ejercer funciones legislativas, sino que debe aplicar e interpretar el derecho y no revisarlo¹⁸.

Mucho se ha escrito por parte de la doctrina sobre esta contribución jurisprudencial que ha sido tan relevante tanto cuantitativamente, atendiendo al elevado número de laudos y sentencias internacionales dictados en controversias sobre delimitación, como, sobre todo, desde la perspectiva cualitativa, coadyuvando a desarrollar el método de delimitación marítima¹⁹.

Ahora bien, una cuestión que, a mi juicio, ha sido estudiada en menor medida y sobre la que existe un cierto margen para el estudio específico que se propone realizar en este trabajo es la concreción y el desarrollo del *método de delimitación en tres etapas* por parte de la jurisprudencia internacional reciente, en particular por la desarrollada a partir de 2009, año en que la Corte Internacional de Justicia, en el asunto de la *delimitación del Mar Negro*, sistematizando

¹⁷ Véase JIMÉNEZ PINEDA, E., *El arbitraje internacional y el Derecho del Mar*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022, pp. 411-445.

¹⁸ Así, la Corte, en una de sus sentencias en el asunto de las pesquerías, afirmó que: «In the circumstances, the Court, as a court of law, cannot render judgment *sub specie legis ferendae*, or anticipate the law before the legislator has laid it down» (*Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Zeeland)*, *Merits, Judgment*, ICJ Reports 1974, p. 24, para. 53). Asimismo, en su opinión consultiva sobre la interpretación de los tratados de paz, la Corte sostuvo que: «Le fait qu'il en a été autrement dans le cas présent n'autorise pas la Cour à sortir de son rôle judiciaire sous prétexte de remédier à une carence à laquelle les traités ont omis de pourvoir» (*Interprétation des traités de paix (deuxième phase)*, *Avis consultative*, CIJ Recueil 1950, p. 229 *in fine*, p. 230).

¹⁹ Sin ánimo exhaustivo y sin perjuicio de las referencias mencionadas en el conjunto de este estudio, mencionamos los siguientes trabajos: *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016*, Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2016; ANDERSON, D. H., «Recent Judicial Decisions Concerning Maritime Delimitation», en *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea*, Del Castillo, L. (ed.), Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2015, pp. 493-511; EVANS, M. D., «Maritime Boundary Delimitation», en *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Rothwell, D. R., Oude Elferink, A. G., Scott, K. N., Stephens, T. (eds.), Oxford University Press, Oxford, 2015, pp. 254-279; LANDO, M., *Maritime delimitation as a judicial process*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019; ORIHUELA CALATAYUD, E., «La delimitación de espacios marinos entre Estados y la jurisprudencia internacional», *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz*, vol. 1, 2016, pp. 487-574; OUDE ELFERINK, A. G., HENRIKSEN, T., VEIFRUD BUSCH, S., «The Judiciary and the Law of Maritime Delimitation: Setting the Stage», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), Cambridge University Press, Cambridge, 2018, pp. 1-32 (véase el conjunto de esta obra colectiva); TANAKA, Y., *Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation*, Hart, Oxford, 2019; o, entre otros muchos, VON MÜHLENDAHL, P., *L'équidistance dans la délimitation des frontières maritimes : étude de la jurisprudence internationale*, Pedone, París, 2016.

y completando la jurisprudencia internacional precedente, declaró por primera vez la existencia de una tercera y última etapa del método de delimitación consistente en el *test de proporcionalidad*. Desde entonces, todas las sentencias y laudos internacionales han aplicado el método de delimitación marítima en tres etapas relativas al *trazado de la línea provisional media o equidistante*, a su posible *ajuste atendiendo a las circunstancias relevantes* y a la comprobación (*test de proporcionalidad*) que verifique el cumplimiento de este principio en el resultado alcanzado.

Por otra parte, debe precisarse en este punto que existen métodos de delimitación alternativos al proceso de delimitación de las tres etapas, entre los que cabe destacar particularmente el *método de la bisectriz del ángulo*, aunque el recurso al mismo ha sido muy reducido en favor del método de las tres etapas. A este respecto, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en sentencia dictada en 2012 para la *delimitación entre Bangladesh y Myanmar*, afirmó que «como una alternativa al método de la equidistancia/circunstancias relevantes, cuando el recurso al mismo no ha sido posible o apropiado, las cortes y tribunales internacionales han aplicado el método de la bisectriz del ángulo, que es, en efecto, una aproximación al método de la equidistancia»²⁰. Sin embargo, dos años más tarde, en laudo de 2014, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación marítima entre Bangladesh e India* sostuvo que «la ventaja del método de la equidistancia/circunstancias relevantes radica en el hecho de que claramente separa las etapas que deben seguirse y, por tanto, es más transparente», mientras que, «por el contrario, representar las costas relevantes como líneas rectas según *el método de la bisectriz del ángulo implica consideraciones subjetivas*»²¹. En el mismo sentido, tres años después, en 2017, el propio Tribunal de Hamburgo expuso su desacuerdo con relación a que «el método de la bisectriz del ángulo esté libre de factores subjetivos»²². Debido al muy escaso, prácticamente nulo, seguimiento de este método alternativo de delimitación por las cortes y tribunales internacionales no haremos referencia al mismo en el presente trabajo.

²⁰ *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), Judgment, ITLOS Reports 2012*, p. 66, para. 234.

²¹ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 106, para. 343. La cursiva es mía.

²² *Delimitation of the Maritime Boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire), Judgment, ITLOS Reports 2017*, p. 87, para. 282. En la versión original de dicho párrafo el Tribunal declaró que «the Special Chamber does not agree with Côte d'Ivoire that –unlike the equidistance/relevant circumstances methodology– the angle bisector methodology is free from subjective factors».

Pues bien, tras estas consideraciones introductorias, nos proponemos a continuación poner de relieve la concreción, la consolidación o, en suma, el desarrollo por parte de la jurisprudencia internacional del método de delimitación marítima en tres etapas. Por este motivo, este trabajo se estructura en tres epígrafes relativos, respectivamente, a las tres etapas que actualmente los tribunales internacionales siguen para la delimitación de los espacios marítimos y a la configuración de las mismas a través de la jurisprudencia internacional. Por último, se expondrán una serie de reflexiones sobre este método particular construido jurisprudencialmente y sobre su posible modificación o reversibilidad en el futuro.

II. PRIMERA ETAPA: LA LÍNEA PROVISIONAL MEDIA O EQUIDISTANTE

Sin perjuicio del célebre laudo de delimitación de los *arrecifes de Grisbarna de 1909* antes referido, lo cierto es que la sentencia de la Corte Internacional de Justicia en los asuntos de la *delimitación de la plataforma continental del Mar del Norte de 1969* supuso un punto de inflexión en el desarrollo del proceso de delimitación de los espacios marinos²³. En esta sentencia, la Corte rechazó el carácter consuetudinario del método de la equidistancia, arguyendo que «la razón esencial por la que el método de la equidistancia no puede ser considerado como una norma jurídica radica en que, si debiera aplicarse obligatoriamente en todas las situaciones, este método no concordaría con ciertas nociones jurídicas básicas que [...] han reflejado desde el principio la *opinio juris* en materia de delimitación; tales nociones consisten en que la delimitación debe ser realizada mediante acuerdo entre los Estados interesados y dicho acuerdo debe alcanzarse de conformidad con principios equitativos»²⁴.

Años más tarde, en 1977, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación de la plataforma continental entre Reino Unido y Francia*, en cambio, se apartó en buena medida la interpretación realizada por la Corte en la sentencia anterior. Dicho tribunal de arbitraje constató que ambos Estados coincidían en que el método aplicable era el de la equidistancia, aunque «Francia lo fundamentaba en las reglas del derecho consuetudinario», mientras que «Reino Unido en las

²³ Me remito en este sentido a un trabajo que publiqué anteriormente, JIMÉNEZ PINEDA, E., «El arbitraje internacional y su contribución a la definición y delimitación de los espacios marinos», *AEDI*, vol. 37, 2021, pp. 321-352.

²⁴ *North Sea Continental Shelf, Judgment, ICJ Reports 1969*, p. 46, para. 85.

disposiciones del artículo 6 de la Convención, pero el resultado es el mismo, lo que parece confirmar que, bajo cualquiera de ambos fundamentos, *la situación geográfica indica el método aplicable de delimitación*»²⁵. Por tanto, la conclusión a la que llegó el tribunal arbitral en este laudo fue que el método de delimitación aplicable en el caso del Canal de la Mancha consistía en el trazado de *una línea media equidistante* desde las costas respectivas, conclusión que, en palabras del mismo, «es conforme tanto con el artículo 6 de la Convención [de Ginebra] como con la apreciación por la Corte Internacional de Justicia de la posición del derecho consuetudinario»²⁶.

Los siguientes pronunciamientos de la Corte confirman, aunque con matices, su posición según la cual la regla de la equidistancia no refleja el derecho internacional consuetudinario. Me refiero, en primer lugar, a su sentencia de 1982 en el *asunto de la plataforma continental entre Túnez y Libia* en la que limita el valor de los principios equitativos al afirmar que «el resultado de la aplicación de los principios equitativos debe ser equitativo» y que «el resultado es lo predominante; los principios están subordinados al objetivo. La equidad de un principio debe ser apreciada a la luz de su utilidad para el alcance de un resultado equitativo»²⁷. En segundo lugar, cabe destacar la sentencia de 1984 dictada por el órgano judicial principal de las Naciones Unidas en el *asunto de la delimitación de la frontera marítima en la región del Golfo de Maine*, que afirmó (en lo relativo a la equidad) que «lo que el Derecho internacional general establece en cada delimitación marítima entre Estados vecinos podría ser definido como sigue: [...] 2) en todo caso, la delimitación debe ser efectuada por medio de la aplicación de criterios equitativos y por el uso de métodos prácticos capaces de asegurar, con relación a la configuración geográfica del área y otras circunstancias relevantes, un resultado equitativo»²⁸. En tercer lugar, también en esa década, en 1985, la Corte confirmó en el *asunto de la plataforma continental entre Libia y Malta* que la regla de la equidistancia no obedecía a un principio de Derecho internacional consuetudinario, al afirmar que «no puede aceptar que, incluso como etapa preliminar y provisional tendente al trazado

²⁵ *Délimitation du plateau continental entre Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et République française*, sentence de 30 juin 1977, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XVIII, p. 52, para. 87. La cursiva es mía.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya)*, *Judgment*, ICJ Reports 1982, p. 59, para. 70.

²⁸ *Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine*, arrêt, CIJ Recueil 1984, pp. 299-300, para. 112.

de una línea de delimitación, el método de la equidistancia sea el que debe ser utilizado»²⁹. En este mismo sentido se pronunció el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación de la frontera marítima entre Guinea y Guinea-Bissau*, el cual, en ese mismo año, 1985, afirmó que «la equidistancia no es más que un método como cualquier otro y no es obligatorio ni prioritario», si bien «debe reconocerse una cierta cualidad intrínseca en razón de su carácter científico y de la facilidad relativa con la que puede ser aplicado»³⁰.

Las reticencias de la jurisprudencia internacional a la consideración de la equidistancia como una regla de Derecho internacional consuetudinario cambiaron en 1993 a partir de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el *asunto de la delimitación marítima en la región situada entre Groenlandia y Jan Mayen*. En dicho pronunciamiento, la Corte recurrió a la equidistancia para la delimitación de la plataforma continental entre Dinamarca y Noruega³¹. A finales de esa misma década, en 1999, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación marítima entre Eritrea y Yemen* aplicó abiertamente la equidistancia como método de delimitación marítima, toda vez que, a juicio de este tribunal de arbitraje, «constituye una opinión generalmente aceptada, demostrada en los trabajos de la doctrina y en la jurisprudencia, que *entre costas que están situadas frente a frente la línea media o equidistante normalmente conduce a una frontera equitativa de acuerdo con los requisitos de la Convención*, y, en particular, los previstos en sus artículos 74 y 83, respectivamente, para la delimitación equitativa de la ZEE y de la plataforma continental entre Estados con costas opuestas o adyacentes»³².

²⁹ *Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, Judgment, ICJ Reports 1985, p. 37, para. 102.

³⁰ *Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau*, sentence du 14 février 1985, Recueil ses sentences arbitrales, vol. XIX, p. 186, para. 102.

³¹ *Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen*, Judgment, ICJ Reports 1993, p. 61, para. 51. En dicho párrafo, la Corte declaró entre otros pronunciamientos que: «in respect of the continental shelf boundary in the present case, even if it were appropriate to apply, not Article 6 of the 1958 Convention, but customary law concerning the continental shelf as developed in the decided cases, it is in accord with precedents to begin with the median line as a provisional line and then to ask whether ‘special circumstances’ require any adjustment or shifting of that line».

³² *Award of the Arbitral Tribunal in the second stage of the proceedings between Eritrea and Yemen (Maritime Delimitation)*, Decision of 17 December 1999, Reports of International Arbitral Awards, vol. XXII, p. 365, para. 131. La cursiva es mía. Este mismo tribunal el tribunal arbitral determinó que la línea media es «completamente una línea equitativa» y, por consiguiente, decidió que «la línea media es la línea de frontera internacional» (*ibid.*, p. 371, para. 159). Véase EVANS, M. D., «The maritime delimitation between Eritrea and Yemen», *LJIL*, vol. 14, n° 1, 2001, pp. 141-170.

En la década siguiente, la Corte Internacional de Justicia acudió nuevamente a la línea equidistante –que se va consolidando como primera etapa del proceso de delimitación– en el asunto de la *delimitación marítima y de las cuestiones territoriales entre Catar y Baréin*. Así, en su sentencia de 2001, la Corte declaró que, «para la delimitación de los espacios marítimos más allá de la zona de las 12 millas, trazará en primer lugar y provisionalmente una línea de equidistancia y a continuación considerará si existen circunstancias que deban conducir a un ajuste de dicha línea»³³. De este modo, se advierte cómo, a partir de esta sentencia, la jurisprudencia va a inaugurar un método de delimitación de los espacios marítimos que, por aquel momento, consistía en dos etapas, a saber: una primera relativa al trazado de la línea provisional (media o equidistante) y una segunda atinente a su posible corrección en función de la concurrencia de circunstancias relevantes. Precisamente, la propia Corte, un año más tarde, en su sentencia de 2002 en el asunto de la *frontera marítima entre Camerún y Nigeria* abundó en aquel método bifásico –*equidistancia/circunstancias relevantes*– que, según este tribunal, «comprende primeramente el trazado de una línea de equidistancia para, seguidamente, considerar si existen factores que exijan el ajuste o la modificación de tal línea en orden a alcanzar un ‘resultado equitativo’»³⁴.

Sendas sentencias de la Corte constituyen el punto de partida del método de delimitación que hemos denominado bifásico (*equidistancia/circunstancias relevantes*), desarrollado y perfilado por la jurisprudencia internacional posterior y confirmado en esa misma década por un tribunal arbitral; en particular, me refiero al tribunal de arbitraje que en 2007 dictó laudo en la *delimitación marítima entre Guyana y Surinam* en el cual declaró que «el proceso de delimitación está dividido en dos etapas» y, primeramente, «la corte o tribunal plantea una línea provisional equidistante que puede ser ajustada para reflejar las circunstancias especiales o relevantes»³⁵. En otras palabras del propio tribunal arbitral, «la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y la jurisprudencia arbitral así como la práctica de los Estados están en armonía sostenien-

³³ *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, fond, arrêt*, CIJ Recueil 2001, p. 111, para. 230.

³⁴ *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria; Guinée équatoriale (intervenant))*, arrêt, CIJ Recueil 2002, p. 441, para. 288.

³⁵ *Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname*, Award of 17 September 2007, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXX, p. 93, para. 335.

do que el proceso de delimitación debería, en los casos apropiados, *comenzar con el trazado de una línea provisional equidistante que pueda ser ajustada a la luz de las circunstancias relevantes en orden a alcanzar una solución equitativa*³⁶, confirmando que «la presunción en favor de la equidistancia, establecida en la jurisprudencia sobre Estados con costas situadas frente a frente, también se aplica a los casos de Estados con costas adyacentes»³⁷.

Ahora bien, de manera muy significativa, como expondremos al abordar la tercera etapa del método de delimitación actualmente seguido por las cortes y tribunales internacionales, fue la Corte Internacional de Justicia la que, en su sentencia de 2009 en el asunto de la *delimitación marítima en el Mar Negro*, añadió una tercera y última etapa relativa a la comprobación de la proporcionalidad del resultado alcanzado mediante la verificación o el examen de la proporcionalidad. Sin perjuicio de las consideraciones que haré al respecto en el epígrafe específico, en esta sentencia la Corte, sistematizando la jurisprudencia previa y con un alto grado de especificidad³⁸, también señaló que la primera fase consiste en «establecer una línea provisional de delimitación (...). En lo relativo a la delimitación entre costas adyacentes, una línea equidistante se trazará a menos que existan razones de peso que no la hagan factible en el caso particular»³⁹. Del mismo modo, a juicio de la Corte, cuando se trata de costas situadas frente a frente, la línea provisional de delimitación consistirá en una línea media entre las dos costas, bien entendido que «no se derivan consecuencias jurídicas del empleo de los términos ‘línea media’ y ‘línea equidistante’ por cuanto el método de delimitación es el mismo para ambas»⁴⁰. Por tanto, como dijo el tribunal, las líneas equidistante y media deben construirse desde los puntos más apropiados de las costas de los Estados parte, prestando particular atención a aquellos puntos de la costa salientes situados cerca del área a delimitar⁴¹.

Desde esta primera afirmación de las tres etapas de este método de delimitación marítima (*método trifásico*), todas las sentencias y laudos internacionales posteriores acogen y aplican dicha fórmula. Por tanto, en las restantes líneas

³⁶ *Ibid.*, para. 342. La cursiva es mía.

³⁷ *Ibid.*, para. 338.

³⁸ EVANS, M. D., «Maritime Boundary Delimitation», en *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Rothwell, D. R., Oude Elferink, A. G., Scott, K. N., Stephens, T. (eds.), *op. cit.*, p. 259.

³⁹ *Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*, *arrêt*, CIJ Recueil 2009, p. 101, para. 116.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibid.*, para. 117.

de este epígrafe nos limitaremos a constatar las especificaciones, concreciones y desarrollos llevados a cabo en la última década (desde 2009 hasta nuestros días) por la Corte, los tribunales de arbitraje y, también, por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Precisamente, este último, el Tribunal de Hamburgo, dictó su primera sentencia en una controversia relativa a la delimitación de espacios marinos entre Estados en 2012, en particular para la delimitación de las fronteras marítimas entre Bangladesh y Myanmar⁴². En dicha sentencia, el TIDM, que recurrió al «método de delimitación en tres etapas según había sido desarrollado por la más reciente jurisprudencia en la materia», procedió «a la construcción de su propia línea provisional equidistante» señalando que «el primer paso que debe tomarse a este respecto consiste en la selección de los puntos de base para la construcción de dicha línea»⁴³. Dos años más tarde, en 2014, la Corte Internacional de Justicia, al conocer de una nueva controversia sobre la *delimitación de espacios marítimos (los de Perú y Chile)*, afirmó en un sentido semejante que «la metodología que normalmente emplea en la búsqueda de una solución equitativa involucra tres etapas» y, en la primera de éstas, «construye una línea provisional equidistante a menos que existan razones que lo impidan»⁴⁴. También durante ese último año se dictó un laudo sobre *delimitación en la controversia entre Bangladesh e India* en el que el tribunal arbitral afirmó con relación a esta primera etapa que «la delimitación del mar territorial comienza desde la línea de equidistancia entre las Partes»⁴⁵.

Las decisiones más recientes de los tribunales internacionales no realizan demasiadas aportaciones a esta primera etapa del método de delimitación, limitándose a constatar que la misma comprende el trazado de la línea provisional. En primer lugar, el tribunal de arbitraje que conoció de la *de-*

⁴² EIRIKSSON, G., «The bay of Bengal Case before the International Tribunal for the Law of the Sea», en *Law of the Sea. From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea. Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Del Castillo, L. (ed.), *op cit.*, pp. 512-528.

⁴³ *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), Judgment, ITLOS Reports 2012*, pp. 67-68, paras. 240-241.

⁴⁴ *Maritime Dispute (Peru v. Chile), Judgment, ICJ Reports 2014*, p. 65, para. 180. En este sentido, INFANTE-CAFFI, M. T., «The Decision on the Maritime Boundary between Chile and Perú: International Law Revisited», en *Law of the Sea. From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea. Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Del Castillo, L. (ed.), *op. cit.*, pp. 529-544. También en la misma obra colectiva, ORREGO-VICUÑA, F., «International Law Issues in the Judgment of the International Court of Justice in the Peru-Chile Maritime Dispute Case», *op. cit.*, pp. 563-582.

⁴⁵ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 86, para. 273.

limitación marítima entre Croacia y Eslovenia sostuvo que «con relación a la delimitación tanto del mar territorial como de los espacios marinos más allá del mar territorial, el Derecho internacional exige la aplicación de una línea de equidistancia, a menos que otra línea sea requerida por las circunstancias especiales», definiendo que «la 'línea equidistante' es la línea en la que todos sus puntos están equidistantes [a la misma distancia] de los puntos más cercanos a las líneas de base de los Estados entre los que se establece la frontera de conformidad con el Derecho internacional»⁴⁶. Ese mismo año, el Tribunal de Hamburgo, en la *delimitación entre Ghana y Costa de Marfil* y con relación a la construcción de la línea provisional equidistante, puso de manifiesto que «el primer paso en la construcción de la línea provisional equidistante consiste en identificar los solapamientos de las proyecciones de las costas de las partes»⁴⁷. Por su parte, la Corte Internacional de Justicia, un año más tarde, en 2018, en la controversia sobre *delimitación entre Costa Rica y Nicaragua*, con relación a la delimitación del mar territorial, expuso que, «de acuerdo con su jurisprudencia constante, la Corte procederá a la delimitación en dos etapas: en primer lugar, la Corte trazará una línea provisional equidistante»⁴⁸.

En cambio, la última de las sentencias dictadas en controversias sobre delimitación marítima sí que ha introducido una novedad que puede tener cierta trascendencia en lo relativo a la primera etapa del método de delimitación. En particular, el órgano judicial principal de las Naciones Unidas en su sentencia de 2021 en la *controversia entre Somalia y Kenia* –para la identificación de las costas y de las áreas marítimas relevantes– ha empleado, de manera muy interesante y no exenta de críticas, proyecciones radiales, como proponía Somalia, en lugar de utilizar las habituales proyecciones frontales⁴⁹. A continuación y en función

⁴⁶ *Arbitration Between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia*, final award of 29 June 2017, pp. 311-312, paras. 1000-1001. La cursiva es mía.

⁴⁷ *Delimitation of the maritime boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)*, Judgment, ITLOS Reports 2017, para. 361. Véase GESLIN, A., «La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer en matière de délimitations maritimes», en *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Le Floch, G. (ed.), Pedone, París, 2018, pp. 207-222.

⁴⁸ *Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua) and Land Boundary in the Northern Part of Isla Portillos (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, ICJ Reports 2018, p. 177, para. 98.

⁴⁹ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, Judgment, ICJ Reports 2021, en prensa, p. 51, para. 141. Véase la posición contraria sostenida por la magistrada Xue en el párrafo 12 de su declaración. Véase LANDO, M., *A Trip Down Memory Lane: The Judgment of the International Court of Justice in Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v Kenya)*, en <https://cil.nus.edu.sg/a-trip-down-memory-lane-the-judgment-of-the-international-court-of-justice-in-maritime-delimitation-in-the-indian-ocean-somalia-v-kenya-by-massimo-lando/>.

de tales proyecciones radiales para la identificación de las costas relevantes, la Corte ha trazado en una primera etapa la línea provisional equidistante para la delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental⁵⁰.

A la luz de lo que antecede, puede deducirse el papel fundamental que tiene la equidistancia en el método de delimitación de los espacios marítimos consistente en tres etapas⁵¹. Así, a mi juicio, la etapa del método de delimitación en la que se traza la línea provisional equidistante (o media), no solo es la primera, sino también la principal y la más importante, toda vez que, en caso de que no existan circunstancias especiales o éstas no se consideren relevantes para su ajuste, la línea equidistante devendrá en la frontera marítima definitiva (siempre que se verifique en el examen de proporcionalidad que el resultado alcanzado es equitativo). Por tanto, la fórmula de compromiso recogida en los artículos 74 y 83 de la CNUDM ha sido interpretada por parte de la jurisprudencia internacional de manera más favorable al criterio del grupo de 19 Estados (entre ellos destacadamente España) que, en el seno de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, incluyeron la referencia tanto a la *línea media o equidistante como el principio general* como a la consideración de las circunstancias especiales en la delimitación marítima⁵². Esta interpretación, no obstante y en principio, se ha llevado a cabo en detrimento del criterio de la equidad o de los denominados principios equitativos y, en particular, de su concreción en los artículos 74 y 83 de la CNUDM en la fórmula «a fin de llegar a una solución equitativa», que, sin embargo, es la verdadera razón de ser de la existencia de las etapas segunda y tercera de este método de delimitación. En otras palabras, puede considerarse que, en el binomio equidistancia/equidad, la jurisprudencia internacional ha asignado a la equidistancia el primer lugar dentro de un método en el que la equidad está presente en forma de dos ulteriores etapas, a cuyo estudio dedicaremos los dos próximos epígrafes⁵³.

⁵⁰ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, Judgment, ICJ Reports 2021, en prensa, p. 52, para. 146.

⁵¹ Véase LATHROP, C. G., «The Provisional Equidistance Line: Charting a Course between Objectivity and Subjectivity?», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), *op. cit.*, pp. 200-221.

⁵² NORDQUIST, M. H., ROSENNE, S., y SOHN, L. B. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A commentary*, vol. II, Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1985, p. 811. Sobre el papel de España en la Tercera Conferencia, véase YTURRIAGA BARBERÁN, J. A., «Spain at UNCLOS», *SYBIL*, vol. 21, 2017, pp. 163-180.

⁵³ Véase DELABIE, L., «The Role of Equity, Equitable Principles, and the Equitable Solution in Maritime Delimitation», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), *op. cit.*, pp. 145-172.

III. SEGUNDA ETAPA: EL AJUSTE DE LA LÍNEA PROVISIONAL EN FUNCIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES

Nuevamente, en esta construcción jurisprudencial que conforma el método de delimitación marítima actualmente seguido por los tribunales internacionales, debe destacarse *la sentencia de 1984 de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Golfo de Maine*, antes referida. Como dijo el tribunal, la delimitación debe llevarse a cabo aplicando criterios equitativos que aseguren, considerando el área marítima y las *circunstancias relevantes*, la consecución de un resultado equitativo⁵⁴. Un año más tarde, en 1985, también la Corte en el asunto de la *delimitación de la plataforma continental entre Libia y Malta*, con relación a dichas circunstancias *pertinentes*, declaró que, «para un tribunal, aunque no exista ciertamente una lista cerrada de consideraciones, es evidente que solamente aquellas que sean pertinentes [...] para la aplicación de principios equitativos para su delimitación serán incluíbles»⁵⁵.

De estas dos decisiones del órgano judicial principal de las Naciones Unidas pueden deducirse dos conclusiones iniciales. De un lado, las circunstancias relevantes pueden ser tenidas en cuenta para el posible ajuste de la línea provisional, aunque éstas no deben ser consideradas aisladamente, sino únicamente cuando conduzcan a una solución equitativa. Del otro, no existe una relación cerrada de circunstancias relevantes (*pertinentes* en tanto que permitan alcanzar un resultado equitativo); por el contrario, esta categoría comprende tanto circunstancias relativas a la geografía de la costa (configuración, concavidad o convexidad, longitud, presencia de rocas o islas, etcétera) como las relacionadas con factores no geográficos (presencia de recursos minerales, acceso a las pesquerías, impacto medioambiental, intereses de seguridad y defensa o, entre otras, consideraciones socioeconómicas de la dependencia de una comunidad humana de uno de los Estados interesados respecto de los recursos existentes en el área marítima a delimitar). Además de sendas categorías, una tercera

⁵⁴ *Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, arrêt, CIJ Recueil 1984*, pp. 299-300, para. 112.

⁵⁵ *Continental Shelf (Libyan Arab Jarnabiriyah/Malta), Judgment, ICJ Reports 1985*, para. 48. La versión original de esta sentencia dice lo siguiente: «For a court, although there is assuredly no closed list of considerations, it is evident that only those that are pertinent to the institution of the continental shelf as it has developed within the law, and to the application of equitable principles to its delimitation, will qualify for inclusion. Otherwise, the legal concept of continental shelf could itself be fundamentally changed by the introduction of considerations strange to its nature».

puede añadirse concerniente a la *conducta de los Estados* (conurrencia de un acuerdo tácito de delimitación, de la aquiescencia o del *estoppel*), las cuales requieren un examen preliminar, dado que, si son de aplicación, la delimitación resulta innecesaria como consecuencia de la existencia de una frontera marítima preestablecida, razón por la que este tipo de circunstancias no son frecuentemente aceptadas⁵⁶.

Ahora bien, la jurisprudencia internacional, de manera constante y como se pondrá de manifiesto, ha primado muy claramente el valor de las circunstancias geográficas sobre todas las demás, es decir, ha subrayado el papel fundamental que juegan las circunstancias de tipo geográfico en la delimitación marítima respecto de las no incluibles en dicha categoría⁵⁷. En todo caso, no existe una regla general sobre la aplicación de las circunstancias relevantes, de modo que cada caso es único y requiere un tratamiento específico⁵⁸. Hasta tal punto es así que si no concurren circunstancias relevantes, no se modifica la línea provisional media o equidistante trazada en la primera etapa, o, como afirman Fietta y Cleverly, las delimitaciones entre Estados con costas *ordinarias* «empiezan y acaban con una línea media o equidistante en la totalidad o la mayoría de la frontera»⁵⁹.

⁵⁶ En este sentido, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación marítima entre Barbados y Trinidad y Tobago* no consideró, en relación con la aquiescencia y el *estoppel*, que «las actividades de cualquier parte, o las respuestas de cada parte a las actividades de la otra, constituyan un factor que deba ser tenido en cuenta en el trazado de una línea de delimitación equitativa» (*Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago, relating to the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf between them*, Decision of 11 April 2006, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXVII, p. 242, para. 366, la cursiva es mía). De manera aún más evidente, el TIDM, aludiendo a la jurisprudencia de la CIJ, ha afirmado que «la delimitación de los espacios marinos es una cuestión sensible. El Tribunal está de acuerdo con la declaración de la CIJ conforme a la cual ‘el establecimiento de una frontera marítima permanente es un asunto de gran importancia y el acuerdo no puede presumirse fácilmente’» (*Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar)*, *Judgment*, *ITLOS Reports 2012*, p. 36, para. 95). Muy recientemente, el 12 de octubre de 2021, en la delimitación marítima entre Somalia y Kenia, la Corte Internacional de Justicia ha puesto de manifiesto la alta exigencia de prueba que se requiere para el establecimiento de tal frontera por aquiescencia o por acuerdo tácito, rechazando la existencia de un acuerdo (*Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, *Judgment*, *ICJ Reports 2021*, en prensa, pp. 22, 23, 32, paras. 50, 52, 89).

⁵⁷ KAMTO, M., «Sur quelques questions techniques liées à la détermination du tracé d’une frontière maritime délimitée», en *Mélanges offerts à Daniel Vignes*, Casado Raigón, R., Cataldi, G. (ed.), Bruylant, Bruselas, 2009, pp. 481-505.

⁵⁸ CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *op. cit.*

⁵⁹ FIETTA, S., CLEVERLY, R., *A Practitioner’s Guide to Maritime Boundary Delimitation*, *op. cit.*, pp. 65-66.

La apreciación de estas circunstancias en el marco del método de delimitación marítima constituye el objeto de la segunda etapa del mismo. En palabras del tribunal arbitral que conoció de la *delimitación entre Bangladesh e India*, en laudo de 2014, esta «segunda etapa exige la consideración de las circunstancias relevantes que puedan requerir el ajuste de la línea provisional equidistante a fin de alcanzar un resultado equitativo»⁶⁰. A mayor abundamiento, este mismo tribunal de arbitraje precisó que «en la segunda etapa del método de la equidistancia/circunstancias relevantes, la línea provisional equidistante puede ser ajustada para reflejar las particularidades del caso. La jurisprudencia internacional ofrece alguna orientación sobre las consideraciones relevantes en este proceso. [...] el tribunal es de la opinión de que, al separar las etapas primera y segunda en la aplicación del método de la equidistancia/circunstancias relevantes, un alto grado de transparencia puede ser alcanzado»⁶¹, toda vez que «el objetivo global del proceso de delimitación es alcanzar una solución equitativa»⁶².

Pues bien, en aras de exponer la interpretación de la jurisprudencia internacional reciente a propósito del tratamiento jurídico otorgable a las circunstancias relevantes para el ajuste de la línea provisional se dividirá la exposición de este epígrafe en dos apartados, relativos a las circunstancias de tipo geográfico y a las de índole no geográfica, respectivamente.

III.1. *Circunstancias relevantes de tipo geográfico*

La determinación de las circunstancias relevantes –que, como afirmó el tribunal arbitral constituido en la *delimitación entre Barbados y Trinidad y Tobago*, constituye una etapa necesaria en la realización de la delimitación– «progresivamente ha estado vinculada a consideraciones geográficas, con particular referencia a la longitud y a la configuración de las líneas de las costas respectivas y su caracterización como opuestas, adyacentes u otro tipo de relación»⁶³. Según

⁶⁰ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 105, para. 341.

⁶¹ *Ibid.*, p. 106, para. 344.

⁶² *Ibid.*, p. 119, para. 397. La cursiva es mía.

⁶³ *Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago, relating to the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf between them*, Decision of 11 April 2006, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXVII, p. 212, para. 233. La cursiva es mía.

el criterio de este tribunal, «la razón por la que la *longitud de la costa tiene una influencia decisiva en la delimitación* radica en que la costa es el fundamento de los derechos sobre los espacios marinos y, por tanto, *constituye una circunstancia relevante* que debe ser considerada a la luz de criterios equitativos»; así, la costa «está destinada a tener una enorme influencia en la delimitación, *una influencia que resulta no solamente de la dirección general de la costa sino también de su proyección radial en el espacio en cuestión*»⁶⁴.

En efecto, la jurisprudencia internacional de manera constante ha considerado la *configuración de la costa* como la principal circunstancia que puede ser relevante a los efectos del ajuste de la línea provisional trazada en la primera etapa del método de delimitación. Así, el tribunal arbitral constituido para la *delimitación marítima entre Guyana y Surinam* afirmó que «la configuración general del espacio marítimo a delimitar no presenta el tipo de peculiaridades geográficas que podrían llevar al tribunal a adoptar una metodología distinta a la que *ha sido aplicada por las cortes y tribunales internacionales durante las últimas dos décadas*», de modo que «tales peculiaridades pueden, sin embargo, ser tomadas en consideración como circunstancias relevantes, para el propósito, si fuera necesario, de ajustar o desplazar la línea de delimitación provisional»⁶⁵. En un sentido muy similar, la Corte Internacional de Justicia, en su sentencia para la *delimitación entre Rumanía y Ucrania del Mar Negro* (que, como se viene poniendo de manifiesto, fue fundamental para la creación de la tercera etapa de este método), declaró que «en los casos en los que las disparidades de las longitudes de las costas son particularmente significativas, la Corte puede elegir tratar el elemento de la geografía como una circunstancia relevante que requiera realizar algunos ajustes en la línea provisional equidistante»⁶⁶.

En lo relativo a la configuración de la costa, la concavidad o la convexidad de la misma merece una mención particular. A este respecto, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar afirmó en 2012 en la *delimitación entre Bangladesh y Myanmar* que, «en la delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, la concavidad *per se* no es necesariamente una circunstancia relevante. Sin embargo, cuando una línea de equidistancia trazada entre dos Estados produce un efecto de limitación [*cut-off effect*] en la

⁶⁴ *Ibid.*, p. 214, para. 239. La cursiva es mía.

⁶⁵ *Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname*, Award of 17 September 2007, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXX, p. 103, para. 372. La cursiva es mía.

⁶⁶ *Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*, arrêt, *CIJ Recueil 2009*, p. 116, para. 164.

proyección marítima de uno de los Estados, como resultado de la concavidad de la costa, entonces el ajuste de la línea puede ser necesario en orden a alcanzar un resultado equitativo»⁶⁷. Acogiendo esa misma interpretación jurisprudencial, dos años más tarde, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación entre Bangladesh e India*, afirmó que «la concavidad de la línea de la costa de la Bahía de Bengala no produce un efecto de limitación [*cut-off effect*] significativo que exija el ajuste de la línea media»⁶⁸ y abundó en «la opinión común de la jurisprudencia internacional de que la concavidad como tal no constituye necesariamente una circunstancia relevante que requiera el ajuste de una línea provisional equidistante»⁶⁹. Con objeto de determinar si el *efecto de limitación de las proyecciones marítimas* exige el ajuste de la línea media, este tribunal arbitral interpretó que deben cumplirse dos *requisitos*: «en primer lugar, la línea debe impedir a un Estado ribereño extender su frontera marítima hasta donde el Derecho internacional permite. En segundo lugar, la línea debe ser tal que –si no se ajustase– impediría alcanzar la solución equitativa requerida por los artículos 74 y 83 de la Convención»⁷⁰.

Más adelante, tanto el Tribunal Internacional del Derecho del Mar como la Corte Internacional de Justicia han continuado esta línea jurisprudencial que relativiza el valor de la concavidad como circunstancia relevante a considerar en todos los casos de delimitación. De este modo, el Tribunal en su sentencia de 2017 en la *delimitación marítima entre Ghana y Costa de Marfil* no consideró como circunstancias relevantes los factores geográficos alegados por Costa de Marfil, en particular la concavidad de la costa marfileña, al afirmar que «la existencia de un efecto de limitación debe ser establecido sobre una base objetiva y que la decisión de la existencia de un efecto de limitación debe tener en cuenta el área relevante en la que las pretensiones contradictorias han sido realizadas»⁷¹. La Corte, por su parte, un año más tarde, en el asunto

⁶⁷ *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar)*, Judgment, ITLOS Reports 2012, p. 81, para. 292.

⁶⁸ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, Reports of International Arbitral Awards, vol. XXXII, p. 86, para. 272.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 120, para. 402.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 124, para. 417.

⁷¹ *Delimitation of the Maritime Boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)*, Judgment, ITLOS Reports 2017, p. 120, para. 423. En este caso, la Sala *ad hoc* del TIDM no ajustó la línea equidistante, para el mar territorial, la ZEE y la plataforma continental hasta las 200 millas marinas, trazada provisionalmente en la primera etapa del método de delimitación (*ibid.*, paras. 480-481).

de la *delimitación marítima en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico (Costa Rica c. Nicaragua)*, no admitió la concavidad de la costa de Nicaragua ni tampoco la convexidad de la de Costa Rica, por cuanto no producían una limitación significativa de las proyecciones de ninguno de estos Estados⁷².

Sin embargo, no debe obviarse que la sentencia dictada en 2021 por el órgano judicial principal de las Naciones Unidas en la *delimitación marítima entre Somalia y Kenia* se aparta parcialmente de esta jurisprudencia internacional previa con relación a la concavidad de la costa como circunstancia relevante. En una aproximación, insisto, sin precedentes en su jurisprudencia, la Corte, aunque efectivamente considera la concavidad para ajustar en función de la misma la línea provisional, no tiene en cuenta únicamente la concavidad de las costas de los dos Estados implicados en la delimitación, sino también la concavidad de la costa de Tanzania, un tercer Estado no parte en esta controversia⁷³. En este sentido, la Corte concluyó la existencia de un efecto de limitación como resultado de la configuración cóncava de la costa desde Somalia hasta Tanzania, con independencia de la frontera marítima acordada entre Kenia y Tanzania, y ajustó la línea provisional media hacia el norte con objeto de corregir el cierre de las proyecciones marítimas de Kenia⁷⁴. Desde mi punto de vista, la Corte hubiera podido igualmente ajustar la línea provisional en atención a la circunstancia relevante que constituye la concavidad de la costa sin necesidad de examinar las costas de un tercer Estado, apartándose de manera discrecional de la jurisprudencia internacional precedente y constante que tan significativamente ha aportado seguridad jurídica a las delimitaciones marítimas⁷⁵.

⁷² *Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua) and Land Boundary in the Northern Part of Isla Portillos (Costa Rica v. Nicaragua)*, *Judgment*, ICJ Reports 2018, pp. 196-197, paras. 155-156. Al respecto, la Corte arguyó que «la combinación invocada por Nicaragua de la concavidad de la costa de Costa Rica cerca de la Punta de Castilla y de su propia costa convexa tiene un efecto reducido en la línea fronteriza, particularmente a cierta distancia de la costa, y no es suficientemente significativa para justificar un ajuste de la línea» y que «la concavidad en su conjunto de la costa de Costa Rica y sus relaciones con la de Panamá no pueden justificar un ajuste de la línea equidistante en su relación con Nicaragua».

⁷³ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, *Judgment*, ICJ Reports 2021, en prensa, p. 60, para. 168.

⁷⁴ *Ibid.*, pp. 60, 62, paras. 169, 171, 174.

⁷⁵ Véase IOANNIDES, N. y YIALLOURIDES, C., «A Commentary on the Dispute Concerning the Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v Kenya)», *EJIL: Talk!*, <https://www.ejiltalk.org/a-commentary-on-the-dispute-concerning-the-maritime-delimitation-in-the-indian-ocean-somalia-v-kenya/>.

Con relación a otras circunstancias relevantes que igualmente revisten un carácter geográfico, la jurisprudencia internacional reciente ha considerado la presencia de islas, a las que, en general, ha reconocido cierta *relevancia* para ajustar la línea provisional. En la sentencia, crucial para la consolidación de este método de delimitación en tres etapas, dictada por la Corte Internacional de Justicia en 2009, en el *asunto entre Rumanía y Ucrania*, ésta sostuvo que «ocasionalmente puede decidir no tener en cuenta islas muy pequeñas o decidir no otorgarles un derecho pleno a espacios marinos si tal aproximación tiene un efecto desproporcionado en la línea de delimitación»⁷⁶. Por su parte, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, desarrollando esta jurisprudencia de la Corte, decidió que «el efecto que se debe dar a una isla en la delimitación de la frontera marítima en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental depende de las realidades geográficas y de las circunstancias del caso específico», dado que «no hay una regla general al respecto»⁷⁷. Años más tarde, en 2018, en la *controversia entre Costa Rica y Nicaragua*, el órgano judicial principal de las Naciones Unidas ajustó la línea provisional equidistante mediante la reducción a la mitad del efecto aplicable a unas islas, las Islas Corn (habitadas y, en principio, con derecho a generar zona económica exclusiva y plataforma continental), cuyo «impacto en la línea provisional equidistante es desproporcionado con relación a su tamaño reducido»⁷⁸. En fin, también la Corte, en su sentencia de 2021 en la delimitación entre Somalia y Kenia, ha considerado, refiriéndose nuevamente a un tercer Estado no parte en la controversia, unas islas, las Islas Pemba (pertenecientes a Tanzania), únicamente en la medida en que «acentúan el efecto de limitación [*cut-off effect*] como resultado de su influencia en el curso de una hipotética línea equidistante entre Kenia y Tanzania»⁷⁹.

⁷⁶ *Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*, arrêt, CIJ Recueil 2009, p. 122, para. 185. En dicho párrafo, la Corte alude a su jurisprudencia constante en este sentido: *Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, Judgment, ICJ Reports 1985, p. 48, para. 64; *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgment, ICJ Reports 2001, p. 104, para. 219; *Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*, Judgment, ICJ Reports 2007 (II), pp. 751, para. 302.

⁷⁷ *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar)*, Judgment, ITLOS Reports 2012, p. 86, para. 317.

⁷⁸ *Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua) and Land Boundary in the Northern Part of Isla Portillos (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, ICJ Reports 2018, p. 196, paras. 153-154.

⁷⁹ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, Judgment, ICJ Reports 2021, en prensa, p. 60, para. 168.

Por último, aún con menos incidencia a los efectos del ajuste de la línea provisional, la jurisprudencia internacional reciente se ha pronunciado sobre la inestabilidad de la costa en tanto que posible circunstancia relevante. A este respecto, dos decisiones internacionales merecen ser destacadas. En primer lugar, el laudo dictado en 2014 en *la delimitación entre Bangladesh e India*, en el que el tribunal arbitral, aunque en referencia a los puntos de base, declaró que «la posibilidad del cambio de la frontera marítima establecida en este caso frustraría el propósito mismo de la delimitación», por lo que rechazó que «las perspectivas [*the prospect*] del cambio climático y sus posibles efectos puedan poner en riesgo el amplio número de fronteras marítimas establecidas en todo el mundo», ya sean «fronteras marítimas acordadas entre los Estados o las establecidas por medios internacionales de arreglo jurisdiccional de controversias»⁸⁰. En segundo lugar, la sentencia de 2018 de la Corte Internacional de Justicia en el *asunto entre Costa Rica y Nicaragua*, en la cual sí consideró como circunstancia relevante la alta inestabilidad y estrechez de un banco de arena, el situado junto a la desembocadura del río San Juan en la frontera con Nicaragua⁸¹.

A la luz de lo que antecede cabe deducir la uniformidad de la jurisprudencia internacional al coincidir en la inexistencia de un catálogo cerrado de posibles circunstancias relevantes que justifiquen el ajuste de la línea provisional media o equidistante a fin de llegar a una solución equitativa, si bien dicha jurisprudencia de manera constante confiere un valor mucho mayor a los factores geográficos, entre los cuales destacan muy especialmente la longitud, la configuración y la dirección general de la costa, en particular su convexidad o su concavidad⁸².

⁸⁰ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 74, paras. 218 *in fine*, 217. En su versión original en inglés, este tribunal de arbitraje hace referencia en el párrafo 217 del laudo al término «*international adjudication*» declarando que «*this applies equally to maritime boundaries agreed between States and to those established through international adjudication*».

⁸¹ *Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua) and Land Boundary in the Northern Part of Isla Portillos (Costa Rica v. Nicaragua)*, *Judgment*, ICJ Reports 2018, p. 178, paras. 104.

⁸² EVANS, M., «Relevant Circumstances», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), *op. cit.*, pp. 222-261, pp. 249 ss.

III.2. *Circunstancias relevantes de índole no geográfica*

Aunque la jurisprudencia internacional reciente ha considerado en menor medida las circunstancias que no responden a la geografía como relevantes para el ajuste de la línea provisional, los Estados interesados las han invocado reiteradamente en distintas controversias sobre delimitación marítima.

Entre estos factores no geográficos, cabe mencionar, en primer lugar, la posible *influencia de la pesca tradicional* en un área marítima objeto de delimitación. Al respecto, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación marítima entre Eritrea y Yemen* estimó que «ninguno de estos Estados ha demostrado que la línea de delimitación propuesta por el otro Estado produciría un *efecto catastrófico o inequitativo en la actividad pesquera* de sus nacionales o efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras y la deslocalización económica de sus nacionales» y, por ello, el tribunal no determinó que fuera relevante «la consideración de la práctica general pesquera en el pasado de cada parte o de la privación potencial de áreas pesqueras o del acceso a recursos pesqueros, o de argumentos nutricionales o de otro tipo»⁸³. En un sentido muy similar, el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación marítima entre Barbados y Trinidad y Tobago*, en laudo de 2006, rechazó el ajuste de la línea provisional equidistante para acomodar los intereses de los pescadores de Barbados, alegando la falta de pruebas del carácter prolongado en el tiempo de la práctica pesquera en dicho espacio y que el resultado no sería catastrófico⁸⁴. Este mismo tribunal hizo un *obiter dictum* a este respecto muy seguido por la jurisprudencia internacional posterior, a saber, «los criterios relacionados con los recursos pesqueros han sido tratados con muchas cautelas por las decisiones de las cortes y tribunales internacionales, que generalmente no han aplicado este factor como una circunstancia relevante»⁸⁵. Por su parte, la Corte Internacional de Justicia, en el *asunto de la delimitación del Mar Negro*, acogiendo la jurisprudencia arbitral inmediatamente referida, añadió que «no se han aportado pruebas por Ucrania de que cualquier línea de delimitación distinta de la pretendida

⁸³ *Award of the Arbitral Tribunal in the second stage of the proceedings between Eritrea and Yemen (Maritime Delimitation)*, Decision of 17 December 1999, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXII, p. 352, paras. 72-73.

⁸⁴ *Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago, relating to the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf between them*, Decision of 11 April 2006, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXVII, p. 222, para. 267.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 241, para. 241.

sería tal ‘que probablemente implicara repercusiones catastróficas para la vida y el bienestar económico de la población’»⁸⁶.

De igual modo, el tribunal arbitral constituido para la *delimitación entre Bangladesh e India*, acogiendo esta jurisprudencia internacional previa, decidió que Bangladesh no había probado suficientemente su *dependencia de la pesca* en la Bahía de Bengala *para justificar un ajuste de la línea provisional equidistante*⁸⁷. El tercero (en el tiempo) de los tribunales internacionales competente en este ámbito, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, también ha sido congruente con el conjunto de la jurisprudencia previa al afirmar en la *delimitación entre Ghana y Costa de Marfil* que «la jurisprudencia internacional [...] al menos en principio, favorece la delimitación marítima basada sobre consideraciones geográficas» y «solamente en situaciones extremas [...] consideraciones distintas de las geográficas pueden convertirse en relevantes»⁸⁸. En fin, la más reciente de estas decisiones internacionales, la dictada por la Corte en 2021 en el asunto entre Somalia y Kenia, también continúa esta corriente jurisprudencial dado que, al considerar el acceso de los pescadores keniatas a los recursos naturales, determinó que «tal factor puede ser tenido en cuenta por la Corte como una circunstancia relevante en casos excepcionales»⁸⁹. Cabe colegir, por tanto, que las cortes y tribunales internacionales, en su jurisprudencia constante, han reducido significativamente el valor atribuible a la pesca y a los recursos pesqueros como circunstancias relevantes al objeto de la modificación de la línea provisionalmente establecida en la primera fase de este método de delimitación en tres etapas.

Similar tratamiento a la pesca ha recibido otro tipo de recursos por parte de la jurisprudencia internacional. Me refiero a los recursos petroleros y a su localización, cuya consideración en tanto que circunstancias relevantes ha sido, en realidad, nula. La primera de las cortes y tribunales internacionales

⁸⁶ La Corte se refería también en el párrafo citado a su propia sentencia en el asunto del Golfo de Maine (*Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America)*), *Judgment*, ICJ Reports 1984, p. 342, para. 237), en *Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*, *arrêt*, CIJ Recueil 2009, p. 126, para. 198.

⁸⁷ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 126, para. 424.

⁸⁸ *Delimitation of the Maritime Boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)*, *Judgment*, ITLOS Reports 2017, p. 127, para. 453.

⁸⁹ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenia)*, *Judgment*, ICJ Reports 2021, en prensa, p. 57, para. 159.

en conocer de esta posible circunstancia relevante fue la Corte Internacional de Justicia, en varias controversias como las relativas a las delimitaciones entre Túnez y Libia (primer asunto en el que se pronunció a este respecto)⁹⁰, entre Canadá y Estados Unidos en el Golfo de Maine⁹¹ y, también, en la delimitación entre Libia y Malta⁹². Tras estas primeras aproximaciones a esta posible circunstancia relevante, la Corte concluyó en 2002, en su sentencia en el asunto de la *delimitación entre Camerún y Nigeria*, que «las concesiones de explotación de petróleo y los pozos petrolíferos no son generalmente considerados en sí mismos como circunstancias relevantes que justifiquen el ajuste o el desplazamiento de la línea provisional de delimitación»; «solamente si están fundamentados en el acuerdo expreso o tácito entre las partes pueden ser tenidos en cuenta»⁹³. Cuatro años más tarde, en 2006, el tribunal arbitral constituido entre *Barbados y Trinidad y Tobago* fue seguidor de esta interpretación judicial y, trayendo a colación la jurisprudencia antes citada de la Corte, excluyó las concesiones petroleras como circunstancia relevante en la delimitación⁹⁴. Un año más tarde, otro tribunal arbitral, el constituido para la *delimitación entre Guyana y Surinam*, de modo aún más palmario declaró que «la jurisprudencia revela un marcado rechazo de las cortes y tribunales internacionales

⁹⁰ *Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamabiriya)*, Judgment, ICJ Reports 1982, p. 84, para. 118. En dicho párrafo, la CIJ declaró que «resulta evidente que la corte debe tomar en consideración cualquier indicio disponible de la línea o líneas que las partes hayan considerado equitativas o actuado como tal entre ellas».

⁹¹ *Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, arrêt*, CIJ Recueil 1984, p. 310, para. 150. En dicho párrafo, la Corte afirmó que, «incluso si hubo una demarcación *de facto* entre las áreas (...), esto no puede reconocerse como una situación comparable a la existente en el caso Túnez/Libia, en atención a las cuales la Corte fundamentó sus conclusiones. Es cierto que la Corte tuvo en cuenta el hecho de la división entre las concesiones de petróleo otorgadas por los dos Estados implicados. Pero tuvo especialmente en cuenta la conducta de las potencias previamente responsables de los asuntos exteriores de Túnez –Francia– y de Tripolitana –Italia–, que estaban recogidas en un *modus vivendi*, y que los dos Estados continuaron respetando cuando, después de alcanzar su independencia, empezaron a otorgar concesiones petroleras».

⁹² *Continental Shelf (Libyan Arab Jamabiriya/Malta)*, Judgment, ICJ Reports 1985, p. 29, para. 25. En dicho párrafo, la Corte, aunque trajo a colación su jurisprudencia en el asunto Túnez/Libia, concluyó que era «unable to discern any pattern of conduct on either side sufficiently unequivocal to constitute either acquiescence or any helpful indication of any view of either Party as to what would be equitable differing in any way from the view advanced by that Party before the Court».

⁹³ *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria; Guinée équatoriale (intervenante))*, arrêt, CIJ Recueil 2002, p. 447, para. 303.

⁹⁴ *Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago, relating to the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf between them*, Decision of 11 April 2006, Reports of International Arbitral Awards, vol. XXVII, pp. 241-242, paras. 364 y 366.

a otorgar significación a la práctica petrolera de las partes en la determinación de la línea de delimitación»⁹⁵. También el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en este caso en la *delimitación entre Ghana y Costa de Marfil*, ha rechazado como circunstancias relevantes este factor que denominamos *práctica petrolera* esgrimiendo que «las cortes y tribunales internacionales han sido congruentes en su reticencia a considerar las concesiones de petróleo y las actividades petroleras como circunstancias relevantes que justifiquen el ajuste de la línea provisional de delimitación»⁹⁶. Finalmente, la Corte Internacional de Justicia, en la *delimitación entre Somalia y Kenia*, también ha vuelto a rechazar, remitiéndose al conjunto de la jurisprudencia internacional previa, las concesiones petroleras como circunstancias relevantes⁹⁷.

En suma, se concluye la negativa de los tribunales internacionales a erigir en circunstancias relevantes a los efectos de la delimitación marítima factores no basados en cuestiones propias de la geografía, ya sean la localización de los recursos pesqueros, la práctica petrolera u otros, tales como la dependencia económica respecto de dichos recursos o consideraciones atinentes a la seguridad del Estado. A mi juicio, esta interpretación jurisprudencial debe ser bienvenida y es ajustada al Derecho internacional, toda vez que *la tierra domina al mar* y, por ende, los elementos geográficos deben primar sobre los que no ostentan tal carácter a los fines de la delimitación marítima, en particular del ajuste de la línea provisional trazada en la primera etapa, cuya proporcionalidad se comprueba en la tercera y última fase de este método de delimitación desarrollado por las cortes y tribunales internacionales.

IV. TERCERA ETAPA: EL EXAMEN DE LA PROPORCIONALIDAD

La proporcionalidad es considerada como un principio general del Derecho y, también, del Derecho internacional, siendo de especial relevancia en el derecho regulador de la delimitación marítima donde constituye uno de sus aspectos fundamentales. Como afirma el profesor Tanaka, la proporcionalidad

⁹⁵ *Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname*, Award of 17 September 2007, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXX, p. 108, para. 390. La cursiva es mía.

⁹⁶ *Delimitation of the Maritime Boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)*, *Judgment*, *ITLOS Reports 2017*, p. 133, para. 476

⁹⁷ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenia)*, *Judgment*, *ICJ Reports 2021*, en prensa, pp. 57-58, para. 160.

ha sido discutida en prácticamente todas las controversias sobre delimitación marítima⁹⁸. Actualmente, el método de delimitación marítima desarrollado por la jurisprudencia internacional asigna al examen o comprobación de la proporcionalidad la tercera de las etapas que comprende. Esta tercera y última fase, en palabras del tribunal arbitral que conoció de la *delimitación entre Bangladesh e India*, «consiste en un examen *ex post facto* de la no-desproporcionalidad del resultado alcanzado en la segunda fase»⁹⁹, en la que se comprueba, de acuerdo con el criterio del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, «si la línea equidistante ajustada ha causado una desproporción significativa por la referencia de la ratio de la longitud de las costas de las partes y la ratio de los espacios marinos relevantes adjudicados a cada parte»¹⁰⁰.

Hasta la consagración de la comprobación de la proporcionalidad como una etapa del método de delimitación marítima, la jurisprudencia internacional ha ido perfilando su sentido y su significación en este ámbito del Derecho Internacional del Mar. En este recorrido, ya en 1977 el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación de la plataforma continental entre Reino Unido y Francia* declaró que la proporcionalidad meramente expresa el criterio o factor por el que puede determinarse si tal desproporción, entre la longitud de las costas relevantes de cada Estado y las respectivas áreas asignadas a cada uno, «resulta en una delimitación inequitativa de la plataforma continental entre los Estados ribereños implicados»¹⁰¹. A mayor abundamiento, este tribunal arbitral afirmó que «*la proporcionalidad, por consiguiente, debe usarse como un criterio o factor relevante evaluando las equidades de ciertas situaciones geográficas*»¹⁰². En consecuencia, se deduce cómo la jurisprudencia interna-

⁹⁸ TANAKA, Y., «The Disproportionality Test in the Law of Maritime Delimitation», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), *op. cit.*, pp. 291-318, p. 291.

⁹⁹ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 105, para. 341. La cursiva es original del laudo.

¹⁰⁰ *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar)*, *Judgment*, ITLOS Reports 2012, p. 126, para. 497.

¹⁰¹ *Délimitation du plateau continental entre Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et République française*, sentence de 30 juin 1977, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XVIII, p. 58, para. 101.

¹⁰² *Ibid.* La cursiva es mía. A juicio de este último tribunal arbitral, la delimitación marítima, en este caso de la plataforma continental, «no es una cuestión de distribución» sino que es «esencialmente un proceso de 'trazado de una línea fronteriza entre áreas que ya pertenecen a uno u otro de los Estados afectados'» (para. 78). En consecuencia, «aun que la delimitación en el

cional desde los primeros momentos fue asignando un papel predominante al criterio de la proporcionalidad en la delimitación marítima, si bien no fijando completamente cuál era su finalidad ni su valor. En esta misma línea, otro tribunal internacional, el de arbitraje constituido para la *delimitación entre Guinea y Guinea-Bissau* que dictó laudo en 1985, determinó que «solo debe ser tenida por pertinente la proporcionalidad entre la longitud del litoral y la superficie de las zonas a atribuir a cada Estado, pero esta circunstancia tampoco debe ser exagerada»¹⁰³.

Por su parte, en esa etapa inicial de interpretación del valor de la proporcionalidad en este ámbito, la Corte Internacional de Justicia hizo una contribución interesante al deslindar, en su *sentencia de 1985 entre Libia y Malta*, dos vertientes de la misma: «una cuestión es emplear cálculos de proporcionalidad para verificar un resultado; otra cuestión es tomar nota, en el curso del proceso de delimitación, de la existencia de una muy marcada diferencia en las longitudes de la costa y atribuir la significación apropiada a dicha relación costera», en el entendido de que «estas dos operaciones no son mutuamente excluyentes» y de que «el test de un grado razonable de proporcionalidad, por otra parte, es el que puede ser aplicado para verificar la equidad de cualquier línea, cualquiera que sea el método empleado para alcanzar dicha línea»¹⁰⁴. También acudió al criterio de la proporcionalidad el tribunal arbitral que, una década más tarde, en 1999, dictó laudo en la *delimitación entre Eritrea y Yemen*, el cual comparó las ratios de las longitudes de las costas de los Estados y de las áreas marítimas atribuidas a cada uno para comprobar el cumplimiento del criterio de la proporcionalidad. En este sentido, dicho tribunal arbitral determinó que la primera ratio, la de las longitudes de las costas, era de 1 : 1,31 (en favor de Eritrea) y que la segunda ratio, relativa a «los espacios marinos, incluyendo el mar territorial», era de 1 : 1,09 (también en favor de Eritrea) y concluyó que «la línea de delimitación que había

presente caso debe ser equitativa, no puede tener como objeto simplemente la adjudicación de una 'parte' equitativa de la plataforma continental a cada [Estado] parte», por cuanto ésta «en la práctica dividirá la plataforma continental sometida a arbitraje entre Francia y Reino Unido en lo que, puede decirse, ambos comparten; pero esto será solamente el resultado incidental de fijar su frontera en las áreas marginales donde sus plataformas continentales respectivas convergen» (para. 78).

¹⁰³ *Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau*, Sentence du 14 février 1985, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XIX, p. 193, para. 120. La cursiva es mía.

¹⁰⁴ *Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, *Judgment*, *ICJ Reports 1985*, p. 49, para. 66. La cursiva es mía.

decidido no tiene como resultado una desproporción»¹⁰⁵. Debe destacarse que esta comparación –de las ratios respectivas entre las longitudes de las costas y las áreas marinas atribuidas a cada Estado– es la que se efectúa en la actualidad con objeto de comprobar la proporcionalidad de la delimitación practicada, aunque erigida en una etapa propia, la última, de este método creado jurisprudencialmente.

Ahora bien, hubo dos decisiones internacionales que fueron determinantes en la consideración de la proporcionalidad como una etapa en sí misma dentro del método de delimitación marítima. Me refiero al laudo dictado en 2006 por el tribunal arbitral que conoció de la *delimitación entre Barbados y Trinidad y Tobago* y, sobre todo, a la sentencia de 2009 de la Corte Internacional de Justicia en el asunto de la *delimitación del Mar Negro entre Rumanía y Ucrania*. En la primera de estas decisiones, el tribunal arbitral, para el que la proporcionalidad «ha sido empleada como una comprobación final de la equidad de una delimitación tentativa para asegurar que el resultado no está contaminado por alguna forma de gran desproporción»¹⁰⁶, afirmó que:

«el papel real de la proporcionalidad consiste en que la presencia de longitudes diferentes de las costas necesita ser tomada en consideración de modo que prevenga un resultado que pueda ser ‘desproporcionado’ y, por ende, inequitativo. En este contexto, *la proporcionalidad se convierte en la última etapa del test de equidad de una delimitación*», que sirve «para comprobar la línea de delimitación que pueda haberse alcanzado en atención a otros factores, de manera que asegure que el resultado final es equitativo y, por tanto, conforme al derecho aplicable en virtud de la CNUDM»¹⁰⁷.

A la luz de este detallado tratamiento de la proporcionalidad, este tribunal arbitral concluyó que «*la proporcionalidad es una circunstancia relevante que debe ser tomada en consideración para revisar la equidad de una delimitación provisional, pero que de ningún modo requiere la aplicación de ratios o determina-*

¹⁰⁵ *Award of the Arbitral Tribunal in the second stage of the proceedings between Eritrea and Yemen (Maritime Delimitation)*, Decision of 17 December 1999, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXII, p. 373, para. 168.

¹⁰⁶ *Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago, relating to the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf between them*, Decision of 11 April 2006, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXVII, p. 214, para. 238.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 214, para. 240. La cursiva es mía.

*ciones matemáticas en la atribución de espacios marítimos»*¹⁰⁸. Para el tribunal, el papel de la proporcionalidad consiste en «comprobar el resultado final de la delimitación efectuada, como *el examen final que garantiza que la equidad no es contradicha por un resultado desproporcionado»*¹⁰⁹. A mi juicio, el análisis tan pormenorizado de la proporcionalidad que llevó a cabo este tribunal de arbitraje trataba de otorgar un papel muy destacado, protagonista, a este factor, si bien circunscribiéndolo a una circunstancia relevante (quizá la más importante) y no atreviéndose a dar un paso más y erigirla en una tercera etapa del método de delimitación todavía consistente, entonces, en dos etapas: equidistancia/circunstancias relevantes.

El paso que no llegó a dar este último tribunal arbitral, a pesar de su muy detallada consideración de la proporcionalidad, ni tampoco un posterior arbitraje (el celebrado en la *delimitación entre Guyana y Surinam*)¹¹⁰, sí lo dio la Corte Internacional de Justicia, que dos años más tarde, en su sentencia de 2009 en el asunto de la *delimitación del Mar Negro*, sintetizando la jurisprudencia internacional precedente, declaró la existencia de una tercera y última etapa relativa al examen o *test de proporcionalidad*. Al respecto, la Corte procedió en etapas definidas, separadas que «han sido especificadas en las décadas recientes con precisión. Primero, la Corte establecerá una línea provisional equidistante, utilizando métodos que son geoméricamente objetivos y también apropiados para la geografía del área en la que la delimitación tiene lugar»¹¹¹. De este modo, «en esta fase inicial de construcción de la línea provisional equidistante la Corte no está aún preocupada por circunstancias relevantes algunas que puedan existir y la línea está trazada sobre criterios estrictamente geoméricos basados en datos objetivos»¹¹². Posteriormente, la Corte, en la segunda etapa

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 237, para. 337.

¹⁰⁹ *Ibid.* La cursiva es mía. En el párrafo siguiente el tribunal abundaba en este razonamiento, arguyendo lo siguiente: «The Tribunal will thus not resort to any form of «splitting the difference» or other mathematical approaches or use ratio methodologies that would entail attributing to one Party what as a matter of law might belong to the other. It will review the effects of the line of delimitation in the light of proportionality as a function of equity after having taken into account any other relevant circumstance, most notably the influence of coastal frontages on the delimitation line» (*ibid.*, para. 338).

¹¹⁰ Este tribunal arbitral también comprobó la proporcionalidad de las longitudes de las *costas relevantes* respecto de los *espacios relevantes* y concluyó que se producían distorsiones; en *Award in the arbitration regarding the delimitation of the maritime boundary between Guyana and Suriname*, Award of 17 September 2007, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXX, p. 109, para. 392.

¹¹¹ *Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*, arrêt, *CIJ Recueil 2009*, p. 101, para. 116.

¹¹² *Ibid.*, p. 101, para. 118.

«considera si existen factores que exijan el ajuste o modificación de la línea provisional equidistante en orden a alcanzar un resultado equitativo»¹¹³. De manera muy relevante, el tribunal puso de manifiesto que:

«finalmente, en una tercera etapa, la Corte comprobará que la línea (una línea provisional equidistante que puede o no haber sido ajustada teniendo en cuenta circunstancias relevantes), en esa situación, no conduzca a un resultativo inequitativo debido a alguna desproporción entre la ratio de las longitudes de las costas respectivas y la ratio entre el área marítima relevante de cada Estado por referencia», habida cuenta de que «una última comprobación del resultado equitativo implica una confirmación de que no existe una evidente gran desproporción de las áreas marítimas en comparación con la ratio de las longitudes costeras»¹¹⁴.

El órgano judicial principal de las Naciones Unidas concluyó a este respecto en esta sentencia –que podemos considerar como histórica en su jurisprudencia– afirmando que «la Corte no puede sino observar que varios tribunales, y la propia Corte, han expuesto distintas conclusiones a lo largo de los años en lo referido a la disparidad en las longitudes de las costas que constituyan una desproporción significativa que sugiera que la línea de delimitación sea inequitativa y aún requiera un ajuste», una cuestión que «permanece en cada caso como un objeto de apreciación de la Corte, que ejercerá por referencia la geografía del área en general»¹¹⁵. Por consiguiente, debe atribuirse a la Corte la contribución de haber asignado a la observación de la proporcionalidad el rol que actualmente desempeña en el método de delimitación marítima: una etapa propia dentro del mismo, la tercera y última, que verifica que el conjunto de este proceso conduzca a una solución equitativa o, en otras palabras, que el resultado alcanzado no sea inequitativo.

A partir de esta sentencia, tanto la propia Corte Internacional de Justicia, como el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y los tribunales arbitrales ulteriores han aplicado este método que, desde entonces, comprende como tercera etapa la comprobación, el examen de la proporcionalidad¹¹⁶. Así, el

¹¹³ *Ibid.*, p. 101, para. 120.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 103, para. 122.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 129, para. 213.

¹¹⁶ ANDERSON, D. H., «Recent Judicial Decisions Concerning Maritime Delimitation», en *Law of the Sea. From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea. Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Del Castillo, L. (ed.), *op. cit.*, pp. 495-511.

Tribunal de Hamburgo, en su *sentencia de 2012 en el asunto entre Bangladesh y Myanmar* (recordamos, primera sentencia de este tribunal en un caso de delimitación marítima), «comprobó si la línea de equidistancia ajustada ha causado una desproporción significativa por referencia a la ratio de la longitud de las costas de las Partes y la ratio de las áreas marítimas relevantes adjudicadas a cada Estado»¹¹⁷. Por su parte, el tribunal arbitral que delimitó los espacios marinos entre *Bangladesh e India* declaró, en laudo de 2014, que «el test de desproporcionalidad compara la ratio de los espacios marinos relevantes asignados a cada parte con la ratio de las longitudes de las costas relevantes de las partes», incluyendo los espacios situados «dentro y más allá de las 200 millas marinas»¹¹⁸. Este mismo tribunal enfatizó como aspecto determinante en la delimitación marítima que la proporcionalidad «no es un ejercicio matemático que resulta en la atribución de los espacios marinos en función de las longitudes de las costas de las partes o de otros cálculos de ratios»¹¹⁹, sino que «el hecho de que exista o no una desproporción significativa constituye una cuestión para la apreciación del tribunal, que la ejercerá por referencia a la geografía del área en general»¹²⁰. También durante aquel año, en 2014, la Corte Internacional de Justicia, en su sentencia en la *delimitación marítima entre Perú y Chile*, determinó de modo muy preciso que el propósito de esta tercera etapa consistente en el examen de la proporcionalidad es «evaluar la naturaleza equitativa del resultado»¹²¹.

En fin, las últimas decisiones de la jurisprudencia internacional en controversias sobre delimitación marítima acogen y aplican el conjunto de este método incluyendo la tercera etapa relativa al examen de la proporcionalidad, afirmada como tal por primera vez por el órgano judicial principal de las Naciones Unidas en 2009. A este respecto, de nuevo el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en sentencia de 2017 en el *asunto entre Ghana y Costa de*

¹¹⁷ *Delimitation of the maritime boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), Judgment, ITLOS Reports 2012*, p. 126, para. 497.

¹¹⁸ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, pp. 143 y 145, paras. 481 y 490.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 145, para. 492. La cursiva es mía.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 146, para. 494. La cursiva es mía. En este caso, el tribunal concluyó, tras el examen de las ratios (longitudes 1: 1,92; espacios 1: 2,81), que esta relación «no produce una desproporción significativa en la adjudicación de espacios marinos a las partes» (*ibid.*, p. 146, paras. 495, 496, 497).

¹²¹ *Maritime Dispute (Peru v. Chile), Judgment, ICJ Reports 2014*, p. 69, para. 192. La cursiva es mía.

Marfil, sostuvo que «la tercera etapa aplicando el método de la equidistancia/circunstancias relevantes requiere la comprobación de que la línea de delimitación construida por la aplicación de las primeras dos etapas de este método no conduce a un resultado inequitativo que contenga una desproporción significativa de la ratio de las longitudes costeras respectivas y de la ratio del área marítima relevante adjudicada a cada Parte»¹²²; tras realizar el examen de la proporcionalidad, concluyó que la línea de delimitación adoptada «no entraña una desproporción tal que cree un resultado inequitativo»¹²³. En un sentido muy similar, la Corte Internacional de Justicia, en sentencia de 2018 en un *asunto entre Costa Rica y Nicaragua*, acogiendo la jurisprudencia internacional precedente, particularmente su propia jurisprudencia constante desarrollada desde 2009, concluyó que no existía desproporción marcada alguna entre la ratio de las áreas marítimas atribuidas a ambos Estados y la ratio de la longitud de sus respectivas costas¹²⁴. Finalmente, también la Corte, en la última ocasión en la que ha conocido de una controversia sobre delimitación marítima, el *asunto entre Somalia y Kenia*, de modo muy sucinto en su sentencia de 2021 comprobó «si la línea de delimitación diseñada produce una desproporción significativa entre la ratio de las longitudes de las respectivas costas relevantes de las Partes y la ratio del tamaño de las áreas marítimas distribuidas por dicha línea» y decidió que la «comparación de estas dos ratios no revela desproporción alguna significativa o marcada»¹²⁵.

En suma, se deduce el papel fundamental que ostenta el principio de proporcionalidad dentro del método de delimitación marítima desarrollado por la jurisprudencia internacional reciente. En la actualidad, el estudio, la verificación o la comprobación del respeto de este principio se lleva a cabo en la tercera y última etapa de este método mediante el examen o test de la proporcionalidad, que consiste en la comparación entre la ratio de las longitudes de las costas y la de los espacios marítimos asignados a cada Estado parte en la delimitación, con objeto de determinar si existe o no tal desproporción, es de-

¹²² *Delimitation of the Maritime Boundary in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)*, Judgment, ITLOS Reports 2017, p. 144, para. 533.

¹²³ *Ibid.*, p. 145, para. 538.

¹²⁴ *Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua) and Land Boundary in the Northern Part of Isla Portillos (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, ICJ Reports 2018, p. 203, para. 165. La ratio de las áreas marítimas atribuidas a ambos Estados era de 1:2.40 a favor de Nicaragua y la ratio de la longitud de sus respectivas costas era de 1:2.04 a favor de Nicaragua.

¹²⁵ *Maritime delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, Judgment, ICJ Reports 2021, en prensa, p. 64, paras. 175 y 176 *in fine*.

cir, si el resultado alcanzado es o no equitativo. A tal efecto, es innegable que la simplificación elemental en la relación entre dos ratios es, por su sencillez, de una enorme utilidad para los tribunales internacionales, dado que les permite *asegurarse* de manera clara, asequible y gráfica de que la delimitación marítima practicada de acuerdo con este método es proporcional y, en consecuencia, de que el resultado alcanzado es *equitativo*.

V. CONSIDERACIONES FINALES

Este trabajo ha tratado de poner manifiesto cómo la delimitación de los espacios marinos constituye uno de los ámbitos del ordenamiento jurídico internacional en el que la contribución de la jurisprudencia internacional ha sido más relevante. En particular, las cortes y tribunales internacionales han coadyuvado muy significativamente a través de sus sentencias y laudos a la configuración de un método de delimitación marítima que se aplica por dichos tribunales en la actualidad y que consta de tres etapas: equidistancia, circunstancias relevantes y examen de la proporcionalidad.

El derecho regulador de las delimitaciones marítimas, recogido en las Convenciones de Ginebra de 1958 y en la Convención de Montego Bay de 1982, no establece un método particular de delimitación. Ante esta laguna legal, la Corte Internacional de Justicia, el arbitraje internacional y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar han desarrollado progresivamente un método de delimitación marítima trifásico o en tres etapas (*equidistancia/circunstancias relevantes/proporcionalidad*), que reduce los elementos de subjetividad e incertidumbre en la determinación de las fronteras marítimas y que, como dijo el tribunal arbitral que delimitó los espacios marinos entre Bangladesh e India en laudo de 2014, constituye «un *acquis judiciale*, una fuente de Derecho internacional en virtud del artículo 38, apartado primero, letra d, del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia»¹²⁶.

En el desarrollo de este método de delimitación marítima por parte de las cortes y tribunales internacionales, la Corte Internacional de Justicia ha desempeñado una función esencial, no ya solamente por medio de sus sentencias

¹²⁶ *The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between the People's Republic of Bangladesh and the Republic of India*, award of 7 July 2014, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. XXXII, p. 105, para. 339.

en los *asuntos de la plataforma continental del Mar del Norte* sino, sobre todo, por sus sentencias más recientes, entre las que cabe destacar particularmente la dictada en 2009 para la delimitación en el Mar Negro entre Rumanía y Ucrania, que supuso un punto de inflexión en el *iter* jurisprudencial que ha concluido en el perfeccionamiento, la concreción y la consagración de este método.

La jurisprudencia internacional ha definido la primera etapa de este método como el trazado de una línea provisional equidistante que pueda ser ajustada a la luz de las circunstancias relevantes en orden a alcanzar una solución equitativa. Es claro que, en esta etapa, únicamente se dibuja una línea provisional puramente equidistante o media de acuerdo con criterios geométricos y geodésicos sin tener en cuenta más consideraciones geográficas, como las relativas a las formas de las costas o a las longitudes de las mismas, cuya observación se postpone a las etapas ulteriores de este proceso.

A propósito de la segunda etapa –cuya finalidad radica en el ajuste de la línea provisional si concurren circunstancias relevantes que así lo justifiquen a fin de alcanzar un resultado equitativo– la jurisprudencia desarrollada por las cortes y tribunales internacionales ha sido unánime al reconocer una mayor relevancia a los factores geográficos que a los no geográficos en tanto que circunstancias relevantes. Entre las circunstancias relevantes de tipo geográfico, la jurisprudencia internacional de manera constante ha reputado la configuración de la costa (su concavidad o su convexidad) como la principal circunstancia, reconociendo también cierta relevancia a la longitud de la costa. En cuanto a los factores de tipo no geográfico, la jurisprudencia internacional de modo uniforme y coherente ha descartado su relevancia a los efectos del ajuste de la línea provisional, rechazando el carácter de circunstancias relevantes tanto de la pesca y de los elementos relacionados con la misma como de la práctica petrolera.

Con relación a la última etapa atinente a la comprobación de la proporcionalidad del resultado alcanzado, la jurisprudencia internacional ha abundado en la definición y significación en este ámbito del principio de proporcionalidad, erigiendo la Corte Internacional de Justicia en una sentencia de 2009 la comprobación del cumplimiento de este principio en una última etapa del método de delimitación denominada el examen o test de la proporcionalidad. En adelante, las cortes y tribunales internacionales han procedido a examinar la proporcionalidad del resultado alcanzado tras las etapas anteriores mediante la comparación de las ratios de las longitudes de las costas y de las áreas del mar atribuidas a cada Estado como fórmula para comprobar el alcance de un resultado equitativo en la delimitación marítima practicada.

Ahora bien, cabe preguntarse si, como afirmó en 2012 el entonces presidente de la Corte Internacional de Justicia, Peter Tomka, en su discurso ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, este método de las tres etapas constituye ahora el modo habitual con arreglo al que se conocen los casos de delimitación marítima, cuya «validez como un reflejo probado y verdadero del estado actual del Derecho internacional ha sido afirmada por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar en su primer caso de delimitación marítima»¹²⁷. Es más, cabe plantear si, como apuntó igualmente Tomka en dicho discurso¹²⁸, este método de delimitación marítima es irreversible, en el sentido de que los ulteriores desarrollos jurisprudenciales únicamente matizarán o perfilarán parte de sus elementos, pero sin modificar la esencia de las tres etapas actualmente existentes. Pues bien, a mi juicio, esta construcción pretoriana fundada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no debe conducir a reputar este método de delimitación (ni ningún otro) como obligatorio, sino que, por razones de comodidad, la equidistancia, por sus ventajas prácticas, se considera apropiada (junto con las circunstancias relevantes y la proporcionalidad) en aras de alcanzar un resultado equitativo. Lo importante, en todo caso, es que el método empleado reconduzca a una solución equitativa, toda vez que la equidistancia *per se* no siempre equivale a la equidad¹²⁹.

En fin, respecto de este método de delimitación marítima en tres etapas, concretado y desarrollado por la jurisprudencia internacional reciente, debe ser bienvenido el alto grado de interacción, coherencia y congruencia entre

¹²⁷ *Speech by H.E. Judge Peter Tomka, President of the International Court of Justice, to the Sixth Committee of the General Assembly*, 2 de noviembre de 2012, p. 11, disponible electrónicamente en <https://www.icj-cij.org/en/statements-by-the-president>. La versión original en inglés de dicho párrafo es la siguiente: «There is every indication that this three-step methodology now constitutes the usual approach to be espoused in appropriate cases of maritime delimitation. Its validity as a tried and true reflection of the current state of international law has recently been affirmed by ITLOS in its first ever maritime delimitation case».

¹²⁸ Me refiero en particular al último párrafo de dicho discurso, en el que el presidente Tomka afirmaba lo siguiente: «Relevant guiding principles and consecration by the Court of the provisional equidistance line/relevant circumstances methodology – or the three-step approach I have just described if the final verification of the boundary line is envisaged as a separate stage of the inquiry – is now firmly entrenched in maritime delimitation decision-making. In this light, there is every indication that the lockstep march and practice of States and international judicial and arbitral bodies will continue onward, and toward greater unity and coherence in the application and interpretation of the relevant legal principles».

¹²⁹ CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *op. cit.*

las cortes y tribunales internacionales, bien entendido que el mismo no ha sido creado exclusivamente por un único tribunal internacional, sino que es el resultado del diálogo fructífero mantenido entre la Corte Internacional de Justicia, los tribunales arbitrales y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERSON, D. H., «Recent Judicial Decisions Concerning Maritime Delimitation», en *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea*, Del Castillo, L. (ed.), Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2015, pp. 493-511.
- CASADO RAIGÓN, R., «La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer», *Recueil des cours*, 2022, en prensa.
- DELABIE, L., «The Role of Equity, Equitable Principles, and the Equitable Solution in Maritime Delimitation», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), Cambridge University Press, Cambridge, 2018, pp. 145-172.
- EIRIKSSON, G., «The bay of Bengal Case before the International Tribunal for the Law of the Sea», en *Law of the Sea. From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea. Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Del Castillo, L. (ed.), Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2015, pp. 512-528.
- EVANS, M., «Relevant Circumstances», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), Cambridge University Press, Cambridge, 2018, pp. 222-261.
- EVANS, M. D., «Maritime Boundary Delimitation», en *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Rothwell, D. R., Oude Elferink, A. G., Scott, K. N., Stephens, T. (eds.), Oxford University Press, Oxford, 2015, pp. 254-279.
- EVANS, M. D., «The maritime delimitation between Eritrea and Yemen», *LJIL*, vol. 14, n° 1, 2001, pp. 141-170.
- FIETTA, S., CLEVERLY, R., *A Practitioner's Guide to Maritime Boundary Delimitation*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
- GESLIN, A., «La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer en matière de délimitations maritimes», en *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Le Floch, G. (ed.), Pedone, París, 2018, pp. 207-222.
- INFANTE-CAFFI, M. T., «The Decision on the Maritime Boundary between Chile and Perú: International Law Revisited», en *Law of the Sea. From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea. Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Del Castillo, L. (ed.), Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2015, pp. 529-544.

- IOANNIDES, N. y YIALLOURIDES, C., «A Commentary on the Dispute Concerning the Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v Kenya)», *EJIL: Talk!*, <https://www.ejiltalk.org/a-commentary-on-the-dispute-concerning-the-maritime-delimitation-in-the-indian-ocean-somalia-v-kenya/>
- JAGOTA, S. P., «Maritime boundary», *Recueil des Cours*, vol. 171, 1981.
- JIMÉNEZ PIERNAS, C., «La jurisprudencia sobre delimitación de los espacios marinos: una prueba de la unidad del ordenamiento jurídico internacional», en *El arreglo pacífico de controversias internacionales*, Vázquez Gómez, E. M., et al. (coords.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 241-273.
- JIMÉNEZ PINEDA, E., *El arbitraje internacional y el Derecho del Mar*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022.
- JIMÉNEZ PINEDA, E., «El arbitraje internacional y su contribución a la definición y delimitación de los espacios marinos», *AEDI*, vol. 37, 2021, pp. 321-352.
- KAMTO, M., «Sur quelques questions techniques liées à la détermination du tracé d'une frontière maritime délimitée», en *Mélanges offerts à Daniel Vignes*, Casado Raigón, R., Cataldi, G. (ed.), Bruylant, Bruselas, 2009, pp. 481-505.
- LANDO, M., *A Trip Down Memory Lane: The Judgment of the International Court of Justice in Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v Kenya)*, en <https://cil.nus.edu.sg/a-trip-down-memory-lane-the-judgment-of-the-international-court-of-justice-in-maritime-delimitation-in-the-indian-ocean-somalia-v-kenya-by-massimo-lando/>.
- LANDO, M., *Maritime delimitation as a judicial process*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019.
- LATHROP, C. G., «The Provisional Equidistance Line: Charting a Course between Objectivity and Subjectivity?», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), Cambridge University Press, Cambridge, 2018, pp. 200-221.
- NORDQUIST, M. H., ROSENNE, S., y SOHN, L. B. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A commentary*, vol. II, Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1985.
- ORIHUELA CALATAYUD, E., «La delimitación de espacios marinos entre Estados y la jurisprudencia internacional», *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz*, vol. 1, 2016, pp. 487-574.
- ORREGO-VICUÑA, F., «International Law Issues in the Judgment of the International Court of Justice in the Peru-Chile Maritime Dispute Case», en *Law of the Sea. From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea. Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Del Castillo, L. (ed.), Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2015, pp. 563-582.
- OUDE ELFERINK, A. G., HENRIKSEN, T., VEIFRUD BUSCH, S., «The Judiciary and the Law of Maritime Delimitation: Setting the Stage», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G.,

- Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), Cambridge University Press, Cambridge, 2018, pp. 1-32.
- ROS, N., «El derecho jurisprudencial de la delimitación marítima», *REDI*, vol. 65, n° 2, 2013, pp. 71-115.
- RUILOBA GARCÍA, E., *Circunstancias especiales y equidad en la delimitación de los espacios marítimos*, Real Instituto de Estudios Europeos, Zaragoza, 2001.
- Speech by H.E. Judge Peter Tomka, President of the International Court of Justice, to the Sixth Committee of the General Assembly*, 2 de noviembre de 2012, p. 11, disponible electrónicamente en <https://www.icj-cij.org/en/statements-by-the-president>.
- TANAKA, Y., «The Disproportionality Test in the Law of Maritime Delimitation», en *Maritime boundary delimitation: the case law: is it consistent and predictable?*, Oude Elferink, A. G., Henriksen, T., Veierud Busch, S. (eds.), Cambridge University Press, Cambridge, 2018, pp. 291-318.
- TANAKA, Y., *Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation*, Hart, Oxford, 2019.
- TANAKA, Y., *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012.
- The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law: 1996-2016*, Brill Nijhoff, Leiden Boston, 2016.
- TREVES, T., «El derecho de la delimitación de zonas marítimas: aspectos generales», en *Estudios de derecho internacional y de derecho europeo en homenaje al profesor Manuel Pérez González*, Cardona Llorens, J., Pueyo Losa, J. A., Rodríguez-Villasante Y Prieto, J. L., Sobrino Heredia, J. M. (eds.), vol. 1, tomo I, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, pp. 1319-1364.
- VON MÜHLEND AHL, P., *L'équidistance dans la délimitation des frontières maritimes : étude de la jurisprudence internationale*, Pedone, París, 2016.
- WEIL, P., *The Law of Maritime Delimitation-Reflections*, Cambridge University Press, Cambridge, 1989.
- YTURRIAGA BARBERÁN, J. A., «Spain at UNCLOS», *SYBIL*, vol. 21, 2017, pp. 163-180.

